

# Grand débat public "Nantes, la Loire et nous"

## Atelier "Nantes, fluvio-maritime"

**Dans le cadre du débat public "Nantes, la Loire et nous", le Conseil de développement a souhaité apporter son propre regard pour nourrir le débat de contributions, d'échanges, de propositions de toutes natures.**

---



Jean-Pierre LE ROY – 2 février 2015  
[leroyjeanpierre98@neuf.fr](mailto:leroyjeanpierre98@neuf.fr)

## La Loire et nous, franchissement aval du fleuve

*Au sein du Conseil de développement de Nantes Métropole, le franchissement ouest a fait l'objet d'un débat en 2009 dans le cadre du travail sur le PDU (Plan de Déplacements Urbains). En qualité de membre du Conseil, j'avais, à l'époque, publié plusieurs contributions sur le sujet. Je vous en propose ici une synthèse complétée de propositions nouvelles.*

Ma proposition porte sur un ouvrage aérien multimodal privilégiant les modes doux de déplacement à l'image des ponts Léopold Sédar Senghor et Éric Tabarly mis en service ces dernières années. Cet ouvrage doit permettre d'accueillir une liaison tram entre les lignes 1 et 3 (3,6 km) afin d'amorcer les rocade tant attendues. Cette rocade de tram pourrait également être complétée par une liaison entre la gare de Chantenay et la gare de Pont-Rousseau (3,7 km de plus) de façon à desservir la zone sud Loire sur Rezé appelée à se développer considérablement dans le cadre du projet "la Loire et nous". Cette liaison passerait très près du futur CHU, au pied du pont des trois continents, ce qui en faciliterait l'accès pour les habitants de l'ouest et du sud de l'agglomération. Une emprise voie ferrée existe sur toute la partie sud Loire, son utilisation peut s'envisager.

Le pont fixe, partant de la place Jean Macé, à près de 20 m au-dessus de la Loire, et aboutissant sur le giratoire des Couëts permettrait d'assurer un tirant d'air de 30 mètres environ pour l'accueil de bon nombre de navires de plaisance dans Nantes. Je suggère de réaliser une zone d'évitage entre cet ouvrage et le pont de Cheviré pour les plus gros navires qui ne s'amarrent qu'en aval de ce pont (voir plan joint).

Ma proposition en 2009 a généré un débat au sein du Conseil de développement, beaucoup y voyaient un obstacle trop grand à la remontée des navires, l'idée du tunnel a alors été présentée par Yves Lainé.

Personnellement, je n'y suis pas favorable pour les raisons suivantes : un tel ouvrage condamne les modes doux de déplacement, cela veut dire que ça n'est plus un pont urbain agréable à franchir à pied, à vélo ou avec une poussette profitant d'une magnifique vue sur l'aval de la ville mais c'est seulement un franchissement routier complémentaire.

En second lieu une liaison tram fortement cadencée dans ce type d'ouvrage me semble très difficile à mettre en place, d'une part pour des raisons de coût et de sécurité et d'autre part à cause des très longues rampes d'accès à prévoir, le tram n'acceptant que de très faibles pentes. A titre indicatif, coté Chantenay une rampe à 3 % devant s'élever de 30 m devra faire 1 km de long ; cela semble très difficile à intégrer. Une liaison bus peut s'imaginer mais cela génère une rupture de moyens entre les lignes 1 et 3, ceci est très pénalisant pour les usagers et l'expérience démontre que ça les rebute.

Après réflexion, la solution du pont levant est peut-être à examiner pour les raisons suivantes : du point de vue des coûts, elle se situe dans les ordres de grandeurs du tunnel, voire nettement en dessous si on parvient à y intégrer le tram qui nécessitera un second tunnel, par ailleurs, et c'est son point fort, elle permet d'accueillir des navires à fort tirant d'air en cœur de ville. La réalisation d'une zone d'évitage juste en aval permet de minimiser grandement le nombre de relevages, les gros navires du port aval n'ayant pas à le franchir.

Par ailleurs, la Ville de Bordeaux l'a démontré après bien d'autres grandes villes d'estuaire, cette solution fonctionne et plait aux citoyens (coût de 160 M€ pour Bordeaux). Sur le plan esthétique, en entrée de ville comme l'a fait Bordeaux, il y a la possibilité de réaliser un ouvrage remarquable qui soit un marqueur d'entrée ouest de la métropole, un lieu de ballade pour les Nantais et les touristes où, sur des aires dédiées, on profite des vues sur Chantenay, Trentemoult, l'île de Nantes et la ville.

Sur le plan fonctionnel, un ouvrage aérien sera le lien tant attendu entre deux quartiers, appelés à énormément se développer dans le bas de Chantenay et dans la ZAC des Îles de Rezé. Séparés de 500 m à vol d'oiseau mais de plus de 6 km par la route, ce sont aujourd'hui des quartiers qui s'ignorent. La rocade de Tram entre les lignes 1 et 3 est un argument fort de développement pour l'ouest de l'agglomération en évitant le passage obligé par Commerce.

Par ailleurs, le déploiement de l'IRT et du Technocampus avec son nombre important de techniciens, chercheurs, ingénieurs ainsi que l'installation de toutes les entreprises qui, dans ce cadre, vont s'implanter dans la zone en plus d'Airbus et des nombreuses déjà existantes, justifient un prolongement de la ligne de tram jusqu'à cette zone (environ 2 km). Ceci s'impose même sans le maintien de l'aéroport.

Et pourquoi ne pas rendre l'ouvrage capable d'une liaison voie ferrée entre la gare de Chantenay et la gare de Pont-Rousseau de façon à alléger, voire supprimer, la traversée du centre-ville par les trains, surtout les convois chargés de substances dangereuses, qui posent problème dans le tunnel de Chantenay ? Cela milite encore plus en faveur d'un ouvrage aérien.



Zone d'évitage

Zone de Font-Passeau

Vers IAT  
Airbus et autres