

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 – 24 mars 2015
leroyjeanpierre98@neuf.fr

Franchissement aval du fleuve entre Chantenay et Trentemoult

Début février, j'ai proposé une première contribution sur le sujet en livrant une synthèse de mes précédents écrits auprès du Conseil de développement, à savoir un pont fixe à assez fort tirant d'air ou un pont à tablier levant, l'ouvrage étant un franchissement urbain multimodal intégrant une jonction rocade des lignes 1 et 3 du tram (voir planche jointe annexée à la première contribution).

Depuis, les auditions publiques se sont déroulées et ont, à mon sens, beaucoup enrichi le débat.

Nous disposons de projections sur les flux à l'horizon 2030 qui démontrent l'ampleur de la question des franchissements pour l'agglomération. La solutionner ne sera pas une mince affaire technique et financière. La croissance prévue des flux entre le nord et le sud-Loire devant passer par l'île de Nantes est impressionnante (+ 80 %), d'où l'intérêt évident d'un franchissement aval pour soulager le quai de la Fosse, l'île de Nantes et Rezé.

Nous disposons maintenant du panel des solutions possibles, toutes zones confondues, explorées par les services de Nantes Métropole et fort bien présentées par M. Éric Chevalier, Directeur général délégué à la cohérence territoriale.

Concernant le franchissement aval, deux possibilités, pont levant et tunnel, ont été présentées avec, nous l'avons senti, une préférence nette pour le tunnel, ce que M. Chevalier m'a confirmé en tête-à-tête à l'issue de sa présentation. Le pont fixe à assez fort tirant d'air est éliminé d'entrée de jeu, on ne sait pourquoi ? La création d'une zone d'évitage en aval de l'ouvrage, de même que la réalisation d'une rocade tram entre les lignes 1 et 3, n'ont pas été envisagées, ni, bien évidemment, un prolongement de jonction tram avec la gare de Pont-Rousseau. Les différents intervenants, que j'ai questionnés sur ces propositions après leur présentation m'ont semblés pris de court et surpris... Par ailleurs, il apparaît clairement que, pour l'instant, Nantes Métropole ne perçoit pas l'intérêt d'un ouvrage favorisant les modes doux de déplacement. Ceci est confirmé à travers l'audition de M. Bernard Reichen, architecte urbaniste en charge du projet sur le futur du Bas-Chantenay. Il n'a même pas évoqué le franchissement lors de sa présentation.

Questionné ensuite sur ce sujet par les membres de la commission, il a répondu avoir seulement évoqué la solution tunnel avec Nantes Métropole et que ce serait tunnel ou rien... De plus, les trémies d'accès au tunnel semblent lui poser un problème, ce qui ne me surprend pas.

Si le franchissement aérien est déjà éliminé au niveau de Nantes Métropole, il faut nous le dire et tout de suite, arrêter le débat sur ce sujet-là. Je ne comprends plus ! Y aurait-il une version "grand public" avec l'option ouvrage aérien et une version "spécialistes et décideurs" où il a disparu ?

Gageons que ça ne soit pas le cas, mais ces propos démontrent néanmoins qu'il y a du chemin à faire pour progresser dans l'idée du pont levant qui, à l'issue des auditions, me semble être la solution la plus appropriée pour ce franchissement dans l'intérêt du plus grand nombre.

En effet, si l'on examine bien ce qu'a fait la ville de Bordeaux pour répondre à une problématique très similaire à la nôtre, on se rend compte que le pont levant est apparu comme une évidence à l'issue d'un long débat pont levant/tunnel, mené par un comité de pilotage soumis à une procédure technique d'analyse de la valeur.

Deux années après sa mise en service, l'ouvrage donne entière satisfaction et les Bordelais sont fiers de cette réalisation qui est devenue l'emblème d'entrée de la ville par le fleuve. En 2014, 77 levées de tablier ont été réalisées (une tous les cinq jours), les bordelais s'en accommodent parfaitement. Rappelons que l'ouvrage fait 575 m de long dont 433 m de tablier, plus de 40 m de large, la section levante fait 117 m de long. Le coût total est inférieur à 160 millions d'Euros.

Pour Nantes, nous avons seulement 200 m à franchir et on nous dit que les deux piles de l'ouvrage à placer en Loire génèreraient des perturbations dans l'écoulement du fleuve... ? J'ai beaucoup de mal à imaginer que nos ingénieurs des Ponts et Chaussées butent sur ce type de difficulté. Depuis que l'on construit des ponts, nous avons toujours eu des questions de mécanique des fluides et d'écoulement à résoudre avec les piles immergées et je ne connais pas d'échec. Avec les outils numériques actuels de simulation, nous disposons de modélisations fantastiques et Centrale Nantes, avec son bassin des carènes, peut contribuer efficacement à solutionner le problème. L'argument ne tient pas à mon sens surtout si l'on décide d'élargir le fleuve pour réaliser la zone d'évitage aval que je propose (voir le schéma de principe joint pour une meilleure compréhension).

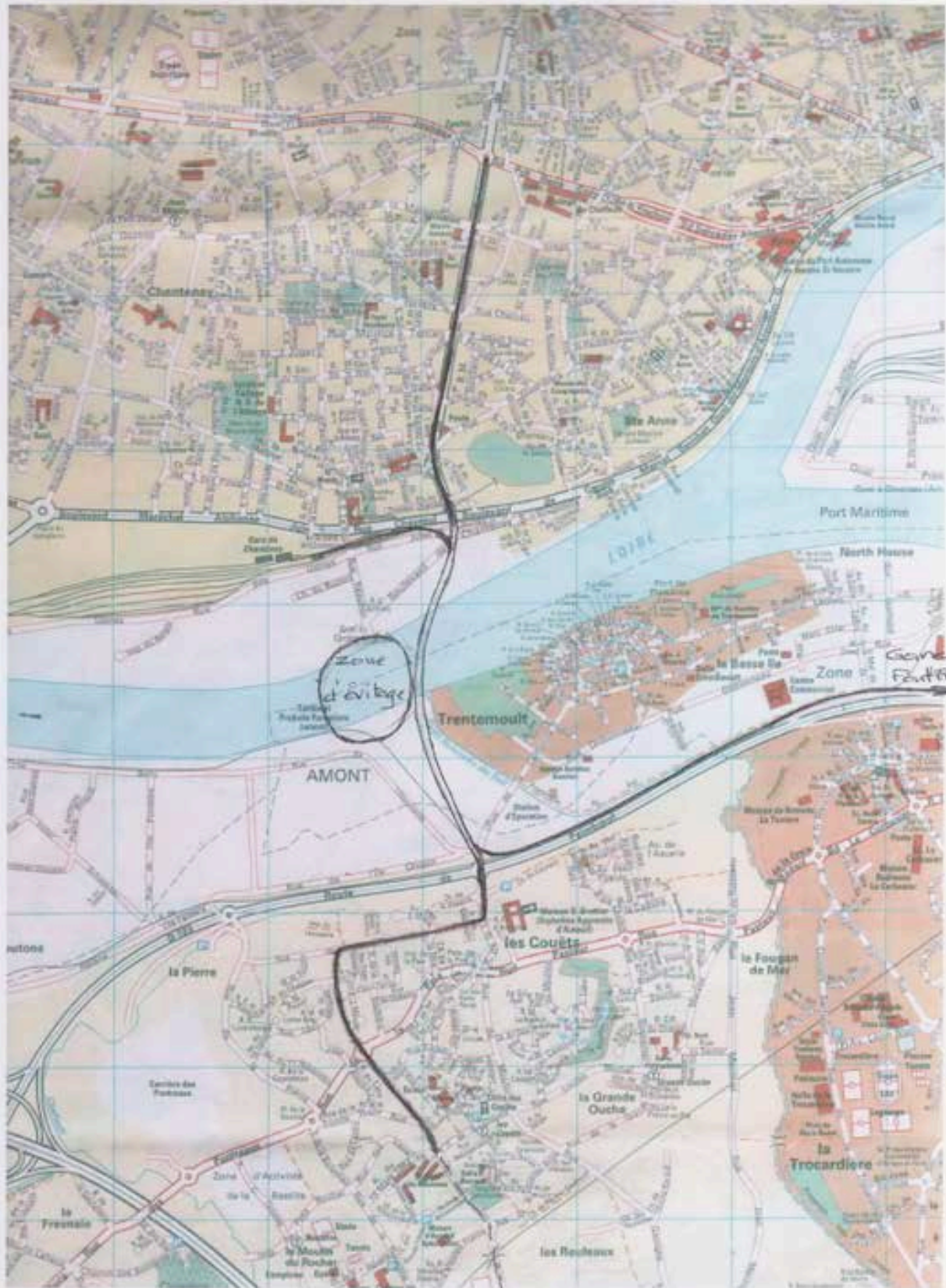
Par ailleurs il y a, je crois, une légitime appréhension du côté des pilotes du port par rapport à un tel ouvrage. La ville de Bordeaux a résolu la question en leur proposant un simulateur numérique, cela a, semble-t-il, permis de lever leurs craintes et à présent tout se passe bien, le simulateur a même été étendu, à leur demande, à l'ensemble de l'estuaire de la Gironde. Pour Nantes, la présence d'une zone d'évitage en aval de l'ouvrage devrait de plus contribuer à sécuriser les pilotes, tout en permettant, de surcroît, de notablement diminuer le nombre de relevages. Ce n'est pas le cas de Bordeaux.

Avec cet ouvrage, bas, affiné et esthétique, ne créant pas une barre visuelle comme celui de Chéviré, spacieux en largeur comme le futur pont Jean-Jacques Bosc de Bordeaux (44 m), en plus de l'usage multimodal, nous pouvons réaliser un lieu de promenade pour les piétons, un lieu d'échange qui sera le prolongement des quais de Trentemoult reliés aux quais de Chantenay totalement requalifiés et rendus à la promenade comme cela est envisagé. C'est d'un nouvel espace de vie et de détente avec une vue extraordinaire sur l'entrée de ville dont bénéficieront les Nantais et les touristes. Nous avons beaucoup de difficultés à imaginer que ces deux quartiers distants de quelques centaines de mètres mais séparés par le fleuve depuis qu'ils existent vont tout à coup devenir très proches en terminant une boucle de promenade des quais de Loire passant par les ponts Tabarly et Senghor. Il faut bien imaginer que la gare maritime ne sera pas plus éloignée à pied de Trentemoult que le château de Ducs de Bretagne (environ 2 km). Vive le Voyage à Nantes par Trentemoult !

Si l'on veut requalifier les quais, les mettre en scène, se réapproprier le fleuve dans le même esprit que ce qui a été fait dans beaucoup d'anciens ports maritimes d'estuaire, il serait stupide de rater cette formidable opportunité. Cela va tout à fait dans le sens de ce qu'a présenté l'équipe de Cobaty lors de son audition "Loire en scène".

Il est indispensable que les services de la Métropole fassent preuve de créativité dans ce projet de Loire pour tous. Désolé, mais les auditions sur les franchissements m'ont semblé un peu courtes sur cet aspect !

Lorsque le projet de franchissement aval va prendre corps, j'ose imaginer que La Métropole saura organiser un grand débat dans le style de ce qui a été fait à Bordeaux pour le pont Jean-Jacques Bosc. Le déroulement de ce débat présenté en audition publique par le représentant de la Communauté Urbaine de Bordeaux, M. Bertrand Arnaud de Sartre, m'est apparu comme exemplaire, montrant un réel pas en avant dans la démarche participative partagée et constructive.



Zone d'aviation

AMONT

Zone de Font-Rousse

Vers IAT
Airbus et autres

