



Contribution de Jean-Louis RENAULT

jean-louis.renault0524@orange.fr

Les franchissements ouest de la Loire

Dans son numéro du jeudi 28 février 2013, Ouest France consacre une page entière aux franchissements urbains de la Loire¹, à l'ouest de Nantes. Franchissements évoqués par Patrick Rimbart, maire de Nantes à l'occasion d'une soirée sur le bilan de la mandature 2008-2014.

Dans cet article, il est question de la création de deux franchissements : un tunnel entre Trentemoult et Chantenay et un ouvrage encore à définir entre le pont de Cheviré et le pont Anne de Bretagne. Trois types de franchissement sont envisagés : un pont routier, fixe ou mobile, un téléphérique ou un pont transbordeur.

Nota : N'est pas évoquée, pour la desserte de l'Île de Nantes, la possibilité d'un tunnel. Sans doute du fait que les raccordements aux réseaux de circulation seraient très compliqués à réaliser (rampes d'accès nécessitant une faible pente et donc un recul important) d'où des coûts très élevés.

Le journaliste précise que l'option d'un pont fixe ou levant revient en force.

Cette solution, si elle était retenue aurait des conséquences plus que fâcheuses :

- Qu'il soit fixe ou mobile ce pont, quelle que soit son esthétique propre, aurait pour effet de supprimer les perspectives paysagères en direction et en provenance de Trentemoult
- S'il s'agit d'un pont mobile, ses coûts d'acquisition et de maintien en condition opérationnelle seront considérables
- Un tel ouvrage compliquerait d'autant la réalisation du projet "Port Jules Verne", en perturbant ou en empêchant l'accès des navires de moyenne importance vers les appontements des quais E. Renaud, de la Fosse et des Antilles. L'attrait d'un port, surtout de plaisance, réside pour beaucoup dans sa proximité immédiate avec un centre ville et les services que l'on peut y trouver

¹ Cf. également le magazine du projet urbain de l'île de Nantes TRANSFORMATION(S). N° 1 de février 2013, page 8

- Sachant que l'automobile se comporte comme un gaz qui se répand là où il y a de la place², il n'est peut-être pas judicieux de créer un "appel d'air" supplémentaire dans l'île de Nantes en provenance de l'ouest de la ville. Appel d'autant plus tentant que, pour beaucoup, la traversée de l'île de Nantes serait alors un moyen d'éviter le centre ville actuel pour rejoindre les quartiers est. Les efforts considérables faits par la municipalité pour bannir les véhicules du secteur 50 otages - Commerce seraient, à nouveau, à reprendre pour désengorger l'île de Nantes.

Dans cette optique, la mise en place d'un pont transbordeur à l'extrémité ouest de l'île de Nantes serait dans le droit fil de la politique menée par la municipalité, en faveur des transports en commun. Ce moyen pouvant, si on le souhaite, être réservé aux circulations douces et aux transports en commun (tramways, taxis, busway, ambulances) permettrait la desserte de ce secteur, sans pénaliser l'accès maritime du bras de la Madeleine jusqu'au pont Anne de Bretagne et sans rompre de manière brutale les vues sur et en provenance de Trentemoult.

Avec quelques avantages supplémentaires :

- La possibilité de s'autofinancer (restaurants et commerces sur la travée supérieure)
- Et surtout de donner à la ville de Nantes une image de modernité et d'excellence technique, semblable à celle que le viaduc a pu apporter à la ville de Millau.

En ce qui concerne le franchissement entre Chantenay et Trentemoult, la solution "tunnel" par caissons immergés dans une souille³ est certainement la plus judicieuse, tant du point de vue esthétique que maritime, automobile, ou financier. Sans oublier la possibilité d'y faire passer un transport en commun en voie propre.

² Cf. la Loi de Mariotte sur l'expansion des gaz

³ Cette technique sera mise en œuvre à Vannes pour le franchissement du bras de mer qui relie le port au golfe du Morbihan. Les travaux devant commencer en juin prochain. Le financement sera assuré par le maître d'œuvre, la municipalité payant un loyer, (contrat location-vente)