



## La lettre du président n°3/ 2012 : Veillée d'armes : maritimes ou pas ?

[www.lestransbordés.org](http://www.lestransbordés.org)

Chers amis Transbordés,

Dans ma dernière lettre, je vous avertissais que le débat sur les franchissements de Loire-aval ne saurait s'instaurer avant les premières conclusions des études en cours depuis plus d'un an. Entre-temps – puisqu'il faut bien avancer, nous nous consacrons à asseoir notre vision de port Jules-Verne sur laquelle nous reviendrons.

Le débat sur les franchissements a été lancé par un article de presse (OF du 21 septembre) qui a servi de prétexte à mon intervention le 27 septembre, au cours d'une séance plénière du Conseil de Développement consacrée à Nantes 2030, devant notamment le nouveau Maire de Nantes, Patrick Rimbart et le président de Nantes Métropole, Gilles Retière.

Auparavant, nous avons pris la précaution de rédiger un communiqué (voir ci dessous) qui n'a pas été repris in extenso par la Presse, mais a tout de même fait quelque bruit. Ci-après un écho récent :

### Pont

La construction d'un pont transbordeur ou d'un pont levant a été évoquée ce jeudi lors d'une réunion du Conseil de développement de Nantes consacré à l'horizon 2030 à Nantes. Interrogés, Patrick Rimbart, maire de Nantes, et Gilles Retière, président de Nantes métropole, ont boté en touche. Le premier a dit l'intérêt qu'il porte à la valorisation du port. Le second a rappelé qu'il « respectera les questions de procédures et que toutes les hypothèses seront examinées ».

Presse Océan 29.9.12

Dont acte : l'annonce faite par la presse que la « solution aval », celle qui apparaît être l'urgence n°1, à savoir délester le pont de Cheviré, induisait « la tentation du pont levant » a été officiellement reniée.

Toutes les options sont donc permises, et l'avis du Grand Port Maritime (GPM) sera forcément déterminant. Reste à celui-ci à exprimer sa vision du futur : Veut-il ou non préserver des activités maritimes à Nantes-Ville, ou laisse-t-il tomber ? Cette dernière option nous paraît inconcevable : elle reviendrait à accepter la mort des postes actifs de Cheviré et de Roche-Maurice, car privés de leur « zone d'évitage » de Trentemoult... Vous savez que sur cette urgence n°1, nous défendons la solution « tunnel », comme indiqué dans le communiqué.

Au Conseil de Développement, je suis également intervenu sur le deuxième point d'interrogation : le bras de la Madeleine, où nous défendons notre projet phare, le Pont à Transbordeur qui, grâce à l'Architecte Paul Poirier et l'ingénieur Michel Virlogeux, a maintenant

dépassé le stade des esquisses. Nous envisageons avec eux de présenter en fin d'année un rapport d'étape.

Nous allons également développer le concept du « Port Jules-Verne » (voir lettre précédente) lequel est comme taillé sur mesure pour orienter le débat des municipales (2014).

Comme il est plus que probable que nos thèmes seront fortement débattus dans la presse dans les semaines et mois qui viennent, nous en tiendrons compte dans notre site en publiant les principaux titres sur la page d'accueil..

Nantes, le 1<sup>er</sup> octobre 2012.

Président  
Association "les Transbordés"  
Nantes.

# COMMUNIQUÉ

24 septembre 2012 : L'association « Les Transbordés » communique :

## A propos des franchissements : Veut-on barrer la Loire ? Et à quel prix ?

Avant même que ne soient livrées les conclusions de l'étude « Franchissements de la Loire », la Presse annonce la solution la plus probable : barrer le fleuve.

Les Nantais ont bien compris que, en matière de franchissements de Loire, deux sites étaient à l'ordre du jour, comme l'a reconnu le PDU 2010-2020.

- Le bras de la Madeleine, du fait de l'urbanisation de l'Île de Nantes, du futur CHU.
- La liaison Chantenay-Trentemoult ( ci-après dénommée « Chantemoult » ) , qui doit élargir l'offre de transit nord/sud à l'ouest de l'agglomération et alléger la pression sur le pont de Cheviré.

Le coût des deux ouvrages correspondants est très important : entre 150 et 300 millions d'€.

**L'enjeu pour la Ville, notamment son image, son identité, son économie, est historique.**

\*

\* \*

*Pour Nantes-Métropole, l'ordre des priorités aurait été ainsi défini : (1) Chantemoult. (2) bras de la Madeleine .*

## La solution pour le site aval « Chantemoult »

La solution technique serait préconisée par les Sociétés d'étude en fin d'année et la décision interviendra en 2013, mais, nous dit-on déjà : « ***l'hypothèse d'un pont levant s'impose dans la tête de bien des décideurs, élus ou technocrates*** \*»

Dès lors se pose la question cruciale aux conséquences historiques : Veut-on barrer la Loire ?

Au-delà des coûts se dessinera forcément **une fracture entre ceux qui jugent essentiel le maintien d'un rôle portuaire, maritime et fluvial à Nantes, et ceux qui s'accommodent de sa disparition**. Si l'on en juge par le travail produit par la Conseil de Développement à propos du débat « Nantes 2030 - Ma ville demain », chapitre « la métropole fluvio-maritime »\*\*, nous avons des raisons de penser que les citoyens de Nantes approuvent cette thèse.

**Dire qu'un pont levant permettra le passage facile des navires à grand tirant d'air relève de la naïveté ou de la tromperie : la route sera prioritaire.** Le Grand Port Maritime ne s'y est pas mépris : un tel ouvrage au coût exorbitant, à l'instar de celui de Rouen, ne pourrait être levé qu'exceptionnellement : En position haute, il rendra les voies routières inopérantes pendant une heure ou plus par jour, et évidemment jamais à heure fixe, les navires arrivant sur l'onde de marée.

Il paraît en outre inconcevable que la travée du pont soit levée à la demande pour des voiliers de plaisance.

**C'est l'agonie programmée de l'activité portuaire** sur les quais de Cheviré, de Roche Maurice : Les navires de bois ou de grains refuseront la zone d'évitage\*\*\*. Adieu projets de feederling fluvio-maritime, adieu navires de croisière, Solidaire du chocolat, et autres manifestations populaires de « Tallships » et de vieux gréements en pleine ville, adieu la grande plaisance, adieu les lancements comme le projet de « l'Aurore » ! **La mort lente est promise à notre port qui fut le premier en France. A une époque où les coopérations ville-port se développent partout dans le monde, la responsabilité de Nantes Métropole est historique.**

Et personne ne pourra dire qu'il ne savait pas, car nous avons l'exemple du fameux pont-levant Gustave Flaubert à Rouen. Ce pont ne s'est levé qu'une fois en plus de 2 ans au point que la presse a pu titrer : « Rouen, le pont-levant qui ne se lève jamais ». Un gâchis de 165 millions d'euros, dont 70 millions de surcoût pour le seul système élévateur !

Si l'on fait cela, **on stérilise le port de Nantes, car un grand pont levant, tout comme un pont bas, est incapable de sécuriser le maintien d'une activité permanente**. Les plans d'eau seront apaisés, certes, mais « stérilisés »..Il est regrettable de constater que le Grand Port Maritime n'ait pas été amené à s'exprimer lors des débats en cours.

**Dès lors, quelles sont les autres options ?**

- **Un pont haut, jumeau du pont de Cheviré**, n'est pas possible du fait du manque d'espace pour les longues rampes d'accès. Sa capacité trop grande par rapport aux voies de dispersions qui ne sont pas des périphériques.

- **Un tunnel serait pour le port, la solution idéale.** Performances comparables pour les voitures en continu. N'était-ce son coût : probablement 200 M€. Une version basse n'acceptant pas les poids-lourds pourrait être moins onéreuse.

- **Un ou des bacs,** solution rapide à mettre en œuvre, investissement minimum mais au coût d'exploitation important et d'une capacité de trafic faible. C'est une solution provisoire de dépannage, comme le serait aussi un pont flottant, etc....

Le choix pour le site « Chantemoult » ne devrait donc pas être trop difficile :

- **engager les études « tunnel » dès maintenant,** pour une livraison au plus tôt en 2020.
- **assurer la transition au plus vite avec des bacs.**

## **La solution pour le site « intra-muros » du bras de la Madeleine\_**

**C'est le pont Transbordeur de Nouvelle Génération. (TNG)**

**Il s'agit de l'ouvrage urbain le plus adapté** aux circulations douces et transports en commun (type chronobus) qui permette en même temps de maintenir une liberté complète de navigation. Il autorise ainsi le développement d'une vraie plaisance intra-muros.

**En outre :**

- **Il offre une capacité compatible avec celle des voies de l'île de Nantes et de l'urbanisation – CHU compris – de la zone concernée.**
- **Grâce à sa rue aérienne, il complète de dispositif touristique-ludique de l'île et relie les deux rives, fermant un circuit « vernien » attendu par tous, avec tous les effets positifs induits.**
- **Il permet toutes sortes de manifestations maritimes, démultipliant l'attractivité de la ville.**
- **Il correspond à une attente des Nantais, qui regardent vers le futur sans oublier l'histoire de leur ville, de disposer d'un ouvrage emblématique de la ville à l'international..**
- **Son bilan financier devrait s'équilibrer, n'entraînant pas de charge pérenne pour la ville.**

## **Conclusion**

**Avec la proposition d'un pont levant, au coût exorbitant, qui barrera la Loire à « Chantemoult », l'affaire nous paraît mal engagée. Cet ouvrage stériliserait presque toute possibilité d'activité de croisière et plaisance en amont, handicaperait lourdement l'activité fluviale future à l'amont ainsi que l'activité maritime commerciale en aval jusqu'à Montoir-de-Bretagne.** La seule possibilité d'évitage\*\*\* des grands navires est, comme on le sait, à Trentemoult, là où la Loire est le plus large jusqu'à l'estuaire.

**Un tunnel « Chantemoult » offrirait, lui, pour un coût à peine supérieur, un service de transit routier continu, il laisserait le plan d'eau intact, sans aucun impact sur l'activité portuaire industrielle et commerciale. Il autoriserait en outre le développement d'une activité de croisières et plaisance jusqu'au centre de Nantes, en adéquation avec la volonté maintes fois exprimée de renforcer l'attractivité touristique de Nantes.**

**Et s'il s'agit pour Nantes d'avoir son pont emblématique, quoi de mieux qu'un transbordeur du futur dans le prolongement du quai de la Fosse ?**

**Au-delà des coûts se dessine déjà une fracture entre ceux qui veulent la persistance d'un rôle portuaire, maritime et fluvial à Nantes, et ceux qui acceptent son abandon.** On peut en juger avec le travail produit par la Conseil de Développement à propos du débat « Nantes 2030 : La métropole fluvio-maritime »\*\* **Les citoyens seront-ils entendus ? Le Maire, rappelons-le, a souhaité organiser sur ce sujet un avis citoyen\*\*\*\* A défaut, la dynamisation populaire y perdra sa force et la traduction politique en sera affectée.**

**Le choix d'un pont-levant entre Chantenay et Trentemoult, s'il venait à être confirmé, traduirait une profonde méconnaissance, voire un mépris de l'identité Nantaise, commerciale, maritime et novatrice. Il trahirait en outre les attentes profondes des citoyens que les transbordés ont contribué à rendre tangibles.**

**Ce gâchis aurait forcément un coût.**

\* Ouest France, 22-23 septembre.

\*\* Débat prévu le 27 septembre.

\*\*\* Plan d'eau élargi situé entre Chantenay et Trentemoult permettant aux grands navires de tourner.

\*\*\*\* Conseil Municipal du 1<sup>er</sup> juillet 2011