

**Les candidats s'affrontent sur la forme de notre Ville.  
Le débat serait repoussé après les élections de 2014**

**La lettre du président n° 2/ 2013**  
**BEL ESSAI QUI RESTE A TRANSFORMER**  
**MAIS LE DEBAT PUBLIC A DEJA COMMENCÉ !**

**Riche semaine 24/2013 !**

Le déclencheur fut peut-être cette page de l' «Express» datée du 5 juin. Intitulée « La rançon de la gloire » elle tentait de situer les principaux enjeux du débat électoral qui commence, dont l'attractivité, l'aéroport, la mobilité, la sécurité...

Le journaliste y identifiait correctement les deux secteurs opportuns du franchissement de la Loire : un pour le délestage de Cheviré (solution aval), un autre pour le service de l'île de Nantes Ouest (Madeleine/amont). Sur ce dernier fuseau de transport tous les types sont évoqués : pont bas, câble et pont à transbordeur. Ce dernier est décrit comme séducteur et futuriste, pouvant « réguler le trafic injecté sur l'île de Nantes » grâce à des traversées en moins de 3 minutes\*. Mais on focalise trop sur l'objet, précise JF Retière, vice-président de Nantes métropole.

Passent quelques jours, au cours desquels Gilles Retière, président de Nantes Métropole se voyait « confessé » par Ouest France et Presse Océan, qui sortent chacun une page le 12.6. On y apprend :

1. Que Nantes métropole privilégie un tunnel immergé pour l'aval. Ceci condamne un pont bas ou levant.
2. Que l'élargissement d'Anne de Bretagne permettra de faire passer un « busway » voire un tram en plus des voitures (en statu quo).
3. Que les études préliminaires nécessaires à ces deux projets seront inscrites à l'ordre du jour du Conseil Communautaire du 24 juin.
4. Qu'une décision définitive sur les franchissements (où subsistent les options transbordeur et téléphérique en plus des deux précitées) sera prise à l'issue d'un débat public qui sera lancé **après les élections de 2014** et se poursuivra donc jusqu'en 2015.
5. Que les délais estimés pour la réalisation sont de 8 à 15 ans.

Nantes métropole et la Ville complètent le dossier avec deux documents qui paraissent sur leurs sites respectifs : le dossier de presse [« La Loire en Ville »](#) et celui de la Ville de Nantes : [« Franchissement de la Loire : les solutions à l'étude. »](#)

**Nos commentaires**

Les résultats de l'étude commandée sur les franchissements de Loire (230 000 €) notifiée en juillet 2011 à deux sociétés d'études devaient être connus avant fin 2012 – Ce délai est passé, mais l'étude existe, bien qu'aucune publication du rapport n'ait vu le jour.

On voit dans la presse qu'un débat s'instaure déjà dans cette période préélectorale. L'intelligence et l'urgence de solutions n'auraient-ils pas plutôt plaidé pour un débat « avant » ? Le programme qui sera adopté le 24 juin impose que des décisions ne seront pas prises avant 2015/2016 pour des réalisations entre 2023 et 2028 !

Peut-on, dans ces conditions et en toute bonne foi croire les descriptions de l'espace « apaisé » d'une ville « verte et bleue, vivante et accueillante » faites par les organes officiels ? Un des titres du dossier de presse est : « Terre de mobilité par excellence », qui donne pour première réponse « l'espace public est pensé à l'échelle du piéton et du cycliste ». On apprend également qu'une ligne de busway/tramway est prévue sur Anne de Bretagne, mais pas avant 2023 !

Dans ces conditions, qui peut croire qu'à la même échéance, les 11550 employés, les 93000 passages aux

urgences et 245000 patients annuels du futur CHU (qui, aux dernières nouvelles, serait situé près du pont des Trois Continents), plus les habitants des 3700 logements nouveaux et les nouveaux employés du secteur Ouest de l'île soient tous des piétons et des cyclistes ? Même la charge du trafic de tramways, où les intervalles entre passages tendent déjà vers la limite, devrait être difficilement supportable à certaines heures.

Tout indique que les conclusions du débat sur les franchissements **ne peuvent pas attendre 2015** – les études de flux sont là. Peut-on imaginer que l'opinion et le monde politique, auxquels on demande un chèque en blanc sur cette question capitale, accepteront la perspective d'encombrements et de blocages pendant 12 années encore !

Reprenons quelques phrases des candidates :

« *L'urbanisation de l'île de Nantes est un désastre, et l'on veut poser le CHU sur cette île sans réseaux de transports adaptés. L'architecte a démissionné, cette histoire est absurde, l'île de Nantes est ratée et on manque d'anticipation.* » Laurence Garnier, UMP

« *La Loire est notre chance, notre respiration mais aussi une belle opportunité de vie et d'usages aux services de la ville et de notre développement. Nous devons accélérer la réconciliation, réfléchir aux nouveaux usages auxquels les Nantaises et les Nantais aspirent.* » Johanna Rolland, PS

Bref, que l'équipe en place le veuille ou non, le sujet des franchissements fait déjà partie du débat et **l'avenir appartient à la formation qui promettra, non un débat, mais une décision formelle** le lancement des projets identifiés dès le printemps 2014.

Pour être concrets,

- Si nous nous réjouissons que les Autorités semblent prendre en compte un tunnel posé pour l'aval – solution que nous préconisons depuis 2009 –
- Si nous nous réjouissons de la vision, fluviale et maritime, décrite dans « *la Loire en ville* », qui marque un tournant dans la prise en compte de l'Opinion.
- Si nous nous réjouissons que l'hypothèse de pont bas stérilisant le bras de la Madeleine soit abandonnée au profit d'un élargissement du pont Anne de Bretagne.
- Nous ne sommes pas d'accord sur les échéances de décisions qui reporteraient des réalisations entre 2023 et 2028.
- Nous persistons à affirmer que le pont à transbordeur- qu'on reconnaît maintenant comme une attraction touristique indéniable – est aussi un moyen de transport de masse avec 1200 VL/heure et en simulation de capacité annuelle 3.2M de VL, 8M de deux roues et jusqu'à 32 M de piétons, chiffres fournis aux bureaux d'études et non contestés.
- En complément du pont Anne de Bretagne, il peut amorcer le maillage des transports collectifs, par exemple en permettant à la ligne C5 de rejoindre Chantenay depuis la gare maritime.
- Surtout, il peut être réalisé rapidement (2016) et assurer la fluidité sur les points « chauds » que sont le quai de la Fosse et le pont Anne de Bretagne en attendant les autres solutions (tunnel et élargissement) forcément plus tardives..
- Nous pensons que l'attractivité propre à ce pont à transbordeur ne se limitera pas au tourisme. Sa valeur sera économique en ce qu'elle boostera notre image industrielle et introduira la nécessaire renaissance fluviale et maritime de Nantes comme port, ce dont les documents produits semblent conscients tout en ne proposant pas de boîte à outils. Cet argument profiterait plus à Marseille qu'à Nantes si notre Ville n'arrivait pas à se décider la première.

Yves Lainé

18 Juin 2013

- *Erreur du journaliste dans le texte: il confond la traversée, qui se fait en moins d'une minute, avec la fréquence ( 3min).*