

Résumé de l'audition des « Transbordés » auprès de la commission du débat, le jeudi 5 mars à 18h00 ;

Copie du texte mis en ligne sur le site

<http://www.nanteslaloireetnous.fr>

Le journal

Hier soir, le centre des expositions de Nantes Métropole a réuni passionnés et curieux pour la 9ème audition publique du grand débat. Toujours autour du thème de la mobilité et des franchissements de la Loire, nous avons pu entendre 4 experts nous parler du projet de pont à transbordeur dans un premier temps, puis d'une démarche de concertation originale autour d'un projet de franchissement.



Yves Lainé

Nous étions plus nombreux que jamais, et pour cause, Yves Lainé, président de l'association « Les Transbordés », accompagné de Paul Poirier, architecte et membre de l'Association et de Michel Virlogeux, ingénieur de Ponts et consultants d'ouvrages

d'arts, nous ont présenté leur projet de nouveau Pont à Transbordeur : le « Pont Jules Verne ».

Les « Transbordés » le savent, le projet est colossal, et rentre immédiatement dans le vif du sujet en invoquant la légitimité citoyenne et historique. Dans l'histoire de Nantes, « on a marié le maritime au fluvial ». En 58 le pont transbordeur est détruit pour être remplacé plus tard par le pont Anne de Bretagne, ce qui a repoussé la limite du maritime en arrière : « on a limité l'usage maritime du fleuve ».

Or la Loire et la mer sont dans l'ADN des Nantais.



Paul Poirier

Lorsque Paul Poirier prend la parole, il annonce presque immédiatement que ce projet n'a pas vocation à régler les problèmes du pont de Cheviré : il y a déjà trop de voitures dans le centre-ville et sur l'île de Nantes. Pour cela, il faut créer un autre franchissement entre Chantenay et Trentemoult (un tunnel selon lui).

Il nous explique alors le fonctionnement prévu du pont à transbordeur et sa fréquence :

pas plus de 3 minutes à attendre pour prendre la nacelle (le temps d'un feu rouge en ville) et une traversée d'1 minute 30 sec ("il en faut parfois beaucoup plus sur le pont Anne de Bretagne").

Enfin, il présente 6 atouts : **un projet de haute technologie, un maillon structurant, une mobilité durable, une signature urbaine, de l'attractivité à l'international et un financement doux.**



Michel Virlogeux

Enfin, Michel Virlogeux, s'est attelé à nous démontrer que **ce type d'ouvrage est possible à Nantes**, malgré les exigences en terme de charges, de durabilité et de coûts de maintenance. La création d'une « rue aérienne », qui contribuerait à l'attractivité de l'ouvrage est, elle aussi, envisageable en prévoyant des ascenseurs et des escaliers de grande capacité, avec une sécurité optimale. Schémas à l'appui, il a pu nous montrer ses recherches en termes de stabilité.



Les participants.