

Grand débat public "Nantes, la Loire et nous"

Atelier "Nantes, fluvio-maritime"

Après le débat... le débat continue.

Le Conseil de développement apporte son propre regard pour nourrir un débat permanent sur la Loire.



Yves LAINE – 21 décembre 2015
laineyves@gmail.com

Débat public sur la Loire : Tout ça pour ça ?

"Tout ça pour ça". C'est le titre d'un billet de Philippe Gambert, de la rédaction de Ouest France, qui dit regretter que l'esprit de création nantais ne vole plus au dessus du fleuve.

Le débat "la Loire et nous" n'aurait probablement pas eu lieu si des échanges et des contributions citoyennes, particulièrement au sein du Conseil de développement, n'avaient déjà agité la société civile depuis environ 8 ans.

Depuis la décision, en fin de siècle dernier, de définir un programme ambitieux pour l'île de Nantes, les questions de nouveaux franchissements se sont posées et se sont traduites sans retard par deux nouveaux ponts parfaitement adaptés aux flux (E. Tabarly et L.S. Senghor).

L'aménagement de la partie aval de l'île étant à présent entamée, il était logique qu'on se posât les mêmes questions, et c'est bien ceci qui a présidé aux attentes et interrogations, voire aux rêves.

C'est bien le besoin urgent de franchissements nouveaux et importants qui s'est posé le premier, d'autant plus qu'une décision favorable au transfert du CHU dans l'île avait été prise, avec une livraison en 2023.

Au cours de la campagne des municipales, en 2014, Madame Johanna Rolland a décidé d'élargir le débat qu'elle a intitulé "Nantes, la Loire et Nous". Outre les franchissements, toutes les questions reliées au fluvio-maritime, mais aussi les aspects urbanistiques, riverains, et jusqu'à la qualité de l'eau, l'énergie... sont devenus d'actualité et ont finalement pris le pas sur les besoins en franchissements.

C'est bien ce qui se passe avec le document qui nous est présenté : "Les engagements pour demain" que les élus ont approuvé à une large majorité.

Si, parmi les 30 engagements proposés, il en est de nombreux que nous applaudissons, notamment la prise en compte de l'intérêt portuaire et maritime, nous devons bien noter que l'attente de base, qui a mis en branle ce débat, les franchissements, se trouve déçue, car le texte n'est que très partiellement fidèle aux échanges et propositions qui ont été dispensés pendant 9 mois dans une consultation qui a coûté 600 000 euros.

Nous ne relevons, en effet, que trois engagements "utiles" pour les franchissements :

N° 20 :

"Élargir/doubler le pont Anne de Bretagne" que l'on situe en 2023-2025

N° 23 :

"Optimiser les franchissements existants sur le périphérique" (décision en 2017)

N° 25 :

"Vérifier l'évolution des besoins de franchissements... poursuivre les études, notamment sur le câble et le tunnel"

"Ne pas retenir le pont à transbordeur comme solution de franchissement... bien que... pour le tourisme"

"Préserver les espaces permettant de positionner dans le futur un nouvel ouvrage" (dont on ne définit ni la nature ni la fonction Ndr).

Les engagements 20 et 23 suivent des réflexions déjà anciennes, partiellement étudiées, que nous ne pourrions qu'approuver et demander qu'elles soient mises en place au plus vite.

Cependant, je ne pense pas qu'il y ait lieu d'attendre des miracles de l'optimisation des accès au périphérique, des feux tricolores, etc. Et j'insiste pour que ces solutions interviennent avant... 8 ans (2023). Le débat avait, lui, révélé un grand intérêt pour un tunnel "posé" réservé aux déplacements interurbains ; il est ici seulement cité entre parenthèses, donc remis aux calendes grecques...

L'engagement n° 25 propose encore des études pour vérifier les études. Combien d'études de flux, de faisabilité... liées aux franchissements ont-elles déjà vu le jour depuis 5 ou 6 ans ? Et combien ont-elles coûté ? Les demandes de la société civile, des instances du débat, ont-elles été formulées seulement pour qu'on accouche de nouvelles études, sans arriver aujourd'hui à des choix ?

Si, en matière de besoins de franchissements, on peut en compter plusieurs, je ne relève qu'une seule recherche sur les besoins futurs : celle qui a été lancée sous le titre "étude d'opportunité et de faisabilité de franchissements de la Loire ouest intra-périphériques" et livrée fin 2011 par MVA/Arcadis. Mais cette étude, qui a coûté plus de 200 000 €, conclut à des scénarios, pas vraiment à des besoins (voir encart)*.

Ensuite vient la question du pont à transbordeur qui nous paraît avoir été traitée avec un maximum de désinvolture, peut-être même de mépris...

- Alors que, contrairement à Marseille qui gère un dossier comparable, les différentes demandes de rendez-vous (sans succès) de la société auteure de la proposition (NPPi), avec à sa tête des architectes et ingénieurs des plus qualifiés, auraient permis de clarifier les choses, par exemple en matière de capacité, Nantes métropole exprime plus qu'un doute sur cet ouvrage qui aurait "un impact limité au regard des besoins de franchissement", sans à aucun moment définir lesdits besoins.
- Les conclusions de l'étude MVA/ARCADIS désignaient clairement, en creux, le transbordeur pour sa pertinence fonctionnelle, son insertion dans le paysage, le respect de l'environnement et de la navigation et même son coût (si la fonction de pont-nacelle et la fonction culturelle et touristique de la rue aérienne sont séparées, cette dernière étant supposée rentable).

- Ces "besoins" non définis ont pourtant été instrumentalisés à charge alors que tout le monde est bien d'accord pour ne pas faire de l'Île de Nantes Ouest un aspirateur de voitures avec un important transit Nord-Sud. Tout le monde s'accorde à y promouvoir un espace "apaisé". En conséquence, aux côtés de l'élargissement du pont Anne de Bretagne, qui prendrait le transport public mais réduirait plutôt les autres vecteurs, le transbordeur est tout à fait adapté.
- Tout un paragraphe est consacré à l'attraction touristique potentielle du transbordeur, ce qui laisse à penser que ce pont serait le seul à Nantes à gagner de l'argent. Tout ici est à vérifier, y compris l'intérêt que lui porte l'industrie nantaise dont la rue aérienne serait la vitrine, mais l'étude évoquée que l'on promet de communiquer (il s'agit du dossier "Second Axe 2013/14") n'est ni un chef-d'œuvre d'imagination, ni même réellement indépendante.

En conclusion, même si nombre des engagements proposés sont éminemment sympathiques, voire utiles, il ne m'est pas possible d'approuver ce texte en bloc, eu égard, surtout à la faiblesse du volet franchissements qui aurait dû répondre aux nécessités de l'heure, mais nous promet maintenant plutôt une détérioration continue de la fluidité urbaine. Rien, dans le volet des franchissements, hors l'optimisation de l'existant, ne suggère des actions à court terme. Le pont Anne de Bretagne, revisité, devrait avoir une capacité voitures au maximum égale à l'actuelle, et pas avant 8 à 10 ans.

Il apparaît donc que les travaux du débat, globalement satisfaisants, ont été trahis lorsqu'il s'est agi de prendre des décisions. On n'a pas voulu définir des besoins et des réelles réponses à l'urgence.

Peut-être la "mission Loire", a priori une bonne idée, pourra-t-elle, si ses préconisations ne sont pas déviées, éviter la catastrophe annoncée, mais sa crédibilité n'est-elle pas contestable compte tenu du faux-pas actuel ?

*

La notion de besoin en terme de flux

Le besoin ou l'attente du client a toujours servi de prétexte à l'investisseur et pour faire ce qu'il veut. Il doit donc être prédéfini en fonction de la philosophie urbaine, qui est politique.

Quelle est en effet la priorité quand il s'agit de choisir entre deux besoins : celui de transit rapide et celui de lien interurbain ? On pouvait penser que Nantes métropole avait tranché quand elle a déclaré, avant même la mise en place de la ligne Tabarly-Senghor, qu'il ne saurait s'agir là d'un transit rapide concurrent à Bellevue.

Il en va de même pour les liaisons de l'ouest de l'Île. "Un espace apaisé est la priorité" nous a-t-on dit.

Dès lors, le besoin est défini par l'Autorité publique ; il appartient à cette dernière de situer la limite où finit l'apaisé, de dire quand commence le stress. Cette réflexion n'a pas été faite ; or elle aurait suffi à placer une barre que les flux ne pourront pas dépasser.

Ma conviction, après avoir procédé à des simulations, est que cette barre est atteinte lorsque le nombre de km de voies principales, soit 6 km à l'Ouest d'une ligne Pont Haudaudine-Place de la République-Victor Hugo-Pont de Pirmil, est totalement bloqué avec une voiture tous les 7,5 m environ. Mathématiquement, avec 1600 voitures présentes sur l'ensemble des voies et dans les 2 sens, l'apoplexie est atteinte. Dès lors nous sommes confrontés à un classique problème de robinets. Le réservoir est aujourd'hui en saturation d'heure pleine, avec 4 robinets principaux (ponts existants) dont Anne de Bretagne = 2 600 voitures/h/2 sens en moyenne – La perspective 2030 de véhicules supplémentaires étant située à + 30 %, la barre est à 3 400/h et le pont à transbordeur, avec une capacité limitée à 1 200 voitures/heure, permet de rester sous cette barre avec une certaine marge, donc d'éviter l'apoplexie de ce mode.

