

UNE LOIRE PLUS FRANCHISSABLE

Audition d'Eric Chevalier du 12 juin 2017-07-13

Rappel contextuel :

Le grand débat Loire a été engagé afin d'élargir le débat initialement cantonné aux seuls franchissements de Loire.

L'audition d'Eric Chevalier se situe dans le cadre des engagements 21 à 25 de NM concernant : le pont A de Bretagne, le maillage des réseaux TC et vélo, l'optimisation des franchissements existants et l'étude de nouveaux franchissements, ainsi que les navettes fluviales. Elle intervient après les regrets de la CPL exprimés dans le rapport d'avril sur le manque d'informations relatives aux 5 engagements du chapitre « franchissements et mobilités ».

Pont Anne de Bretagne.

Nantes Métropole a commandé une étude coûts/avantages/inconvénients, concernant l'optimisation du pont Anne de Bretagne avec les trois options suivantes.

- 1) **Ajouts d'encorbellements, sur l'ouvrage existant**, à destination des modes « actifs », piétons, vélos. Les TW et voitures cohabiteraient sur la partie existante du pont.

Avantage : utilisation de l'existant, coût de réalisation plus faible à priori, mais largement contrebalancé par des coûts de déplacement des voies de tramway de la ligne 1 pour permettre la connexion avec la nouvelle ligne débouchant du pont.

Inconvénient : neutralisation de la circulation automobile pendant la durée des travaux... coût de revient final englobant pont + connexions TW.

- 2) **Réalisation d'un second pont**, réservé au TW vélos et piétons, à l'aval de l'actuel.

Avantage : pas de neutralisation de la circulation.

Inconvénient : profils différents des ponts, imposé par la nécessité de raccordement des deux lignes de TW se rejoignant sur le quai de la fosse (sans déplacement de la ligne1).

- 3) **Réalisation d'un pont place** (entre 35 et 50 m de large).

Avantage : esthétique et fonctionnel, pas de neutralisation de circulation pendant les travaux phasés en 4 temps : 1) construction d'un nouvel ouvrage en aval et parallèle au premier – 2) basculement du trafic routier sur le nouvel ouvrage – 3) destruction/reconstruction du tablier de l'ancien pont pour en aligner son profil sur le nouveau – 4) répartition des flux sur les deux ponts jointoyés.

Inconvénient : durée des travaux, coût.

Commentaires :

- Option 1 : On imagine mal, au moment du lancement des travaux, la décision de neutraliser pendant plusieurs mois le franchissement automobile sur l'axe Anne de Bretagne sans alternatives crédibles, ni pour le trafic auto, ni pour le transport en commun.
- Option 2 : Il est souligné la difficulté de faire cohabiter esthétiquement deux ouvrages côte à côte, de profil et gabarit différents, en un lieu désormais emblématique, à forte capacité événementielle et touristique.

- Option 3 : Le pont-place est sans doute le plus séduisant compte tenu de son potentiel, de son lien avec la Loire et des importantes traversées piétonnes en rapport avec le site des machines.

Autres franchissements routiers :

Région et Métropole ont chacune leur projet : Doublage du pont de Cheviré en aval pour la région et tunnel en amont pour la métropole.

Les élus métropolitains semblent parier sur l'impossibilité d'un doublage aval de Cheviré (compte tenu des contraintes environnementales et réglementaires de l'estuaire), pour embarquer la région dans le tour de table financier autour de la réalisation du tunnel devant alléger la circulation sur Cheviré et répondre ainsi partiellement à ses attentes.

Commentaire :

La décision de se lancer dans la réalisation d'un tunnel semble désormais dépendre de la région. La balle a donc changé de camp. La partie ne risque-t-elle pas de durer ?

Structuration et maillage du réseau TC.

Dans l'état actuel des annonces :

- Deux nouvelles lignes de tramway sont mises à l'étude sur l'île de Nantes.
- La ligne 1 doit être prolongée au-delà de l'Erdre jusqu'à Babinière.
- La ligne 4 (busway) doit être prolongée vers Vertou.
- La capacité des tramways et busways doit être augmentée.
- Une ligne de Chronobus C9 doit remplacer la ligne 29 avec quelques restructurations de desserte de Basse Goulaine et St Sébastien.

Commentaire :

L'étude de la réalisation de deux nouvelles lignes de TW à mettre en service sur l'île de Nantes pour l'ouverture du CHU ne répond que partiellement à l'objectif de l'engagement 21 concernant le maillage du réseau. Celui-ci se cantonne en effet dans le « métacentre » (le prolongement ultérieur de ces deux nouveaux franchissements en transport en commun vers le nord, comme vers le sud en dira sans doute davantage, sur la forme du réseau et de la métropole souhaitée ; concentrée ou polycentrique ? convergente ou maillée ?).

Par ailleurs, en l'état actuel des projets annoncés, le maillage du réseau ne semble pas concerner les franchissements de Loire, à l'est comme à l'ouest de l'agglomération. Que ce soit : l'amélioration de la ligne de bus franchissant Cheviré, la continuité de la traversée par bac à Indre ou l'absence totale de franchissement en TC (hors réseau ferroviaire) à l'est de la ligne du Busway.

Enfin, l'augmentation de capacité des TW et BW ou les prolongements de ligne vers Babinière et Vertou, semblent davantage à mettre au crédit du renouvellement d'un parc vieillissant, ou d'opportunités foncières pour la localisation des nouveaux dépôts, qu'à une véritable amélioration de la structuration du réseau.

Le véritable maillage n'interviendra qu'au moment de la connexion ligne 1/ ligne 2, limitant les ruptures de charges et amorçant une ligne périphérique en TCSP (Transport en Commun en Site Propre) très attendue, au même titre que la transformation du terminus provisoire du Busway à Foch pour réaliser une correspondance avec les lignes 2 et 3 à Cirque – Bretagne.

NAVETTES FLUVIALES le 5 octobre 2017

Pour Nantes Métropole, il faut distinguer 3 usages potentiels pour les navettes fluviales :

- Franchissements de Loire intégrés dans le maillage du réseau des TC.
- Desserte des pôles d'attraction touristiques ou de loisirs (Trentemoult, les machines de l'île, le futur arbre aux hérons, le hangar à bananes).
- Tourisme fluvial

Une étude a été commandée à la Semitan sur les liaisons potentielles à développer. Les projections développées ci-dessous sont portées à la réflexion de la CPL pour être présentées avec leurs remarques et propositions, simultanément aux élus métropolitains qui doivent prendre des décisions avant fin 2017.

Sur la base de projections de trafic à partir, des échecs constatés (navette Erdre : gare SNCF-facultés), des succès avérés (navette Trentemoult 600 000 voyageurs/an) et du passeur du petit port (80 000 voyageurs/an), et en intégrant que les navettes soient connectées au réseau de transport en commun sans qu'elles fassent doublon avec des franchissements existants, la Semitan envisage les possibilités suivantes :

Trois liaisons se dégagent en termes de trafic et d'intégration au réseau TC avec des fréquences attractives.

- **Trentemoult - Gare Maritime** : (liaison existante) avec un ponton à réaliser à Trentemoult à proximité d'un nouveau P+R, plus à l'ouest et d'une connexion plus fine au réseau de bus.
- **Trentemoult - Bas Chantenay** : Avec 2 options pour le ponton à réaliser côté Chantenay en vue du raccordement avec le réseau de bus (gare de Chantenay ou boulevard de la liberté). Traversée en 2' avec une fréquence de 10'.
- **Bas Chantenay – Hangar à bananes** (ponton à l'extrémité Nord de l'île de Nantes avec un prolongement de la ligne C5 jusqu'au bout de l'île)

Une liaison se dégage en termes de desserte touristique ou de loisirs :

- **(Chantiers) - Gare maritime – île de Nantes – arbre aux hérons – Trentemoult** ponton à réaliser pour l'arbre aux hérons). Temps de parcours 18'. Fréquence 11 à 17' selon le nombre de bateaux.

Deux liaisons présentent à priori un plus faible potentiel d'attractivité compte tenu de la concurrence d'autres modes de déplacement plus performants en rapidité et en fréquence.

- **Greneraie – Pirmil – quai Wilson – Gare maritime** (3 pontons à réaliser)
- **St Sébastien (bourg) – île de Nantes** (2 pontons à réaliser avec une très longue passerelle d'accès au Sud)

Tourisme fluvial :

La métropole entend émettre un appel à projet auprès d'acteurs privés ou associatifs concernant le tourisme fluvial. En fonction des propositions NM pourrait prendre à sa charge l'installation des infrastructures potentielles pouvant faire émerger cette activité.

A chaud plusieurs réflexions ont émergé lors du débat.

- 1) De l'importance du type de pontons et du type de navettes.
- 2) Prise en compte de la mixité des usages (pontons, navettes) ?
- 3) Possibilité d'embarquement de vélos-cargos ou autre triporteurs pour livraisons ou déplacement d'artisans ?
- 4) Adaptation des passerelles à ces nouveaux usages.
- 5) Navettes ou bac ?
- 6) Bac à bus pour limiter les ruptures de charge entre les rives Sud et Nord ?
- 7) Un seul ponton déplacé à Trentemoult ou construction d'un second ponton ?
- 8) De l'importance des accès au réseau TC pour limiter les freins de rupture de charge dans les déplacements