

### Saisine Plan de déplacements urbains

---

15 octobre 2009

### Contribution de Manoël DIALINAS

#### Nantes et les franchissements de la Loire

Contrairement à ce qui a pu être écrit, l'évitage des navires qui remontent l'estuaire jusqu'à Nantes (Cheviré amont, Cheviré aval, Cormerais, Roche-Maurice, Indre, Wilson, Aiguillon) ne peut se faire que en rade de Trentemoult (c'est ainsi que s'appelle le confluent des deux bras de la Loire), du moins pour les navires de 100 à 225 m de long. Un pont classique au niveau de Chantenay rendrait cette manœuvre impossible, et reviendrait à supprimer l'activité portuaire au fond de l'estuaire de la Loire.

Le trafic maritime remontant jusqu'à Nantes n'est pas insignifiant, il n'est pas constitué de quelques petits paquebots de croisière par an, le trafic se situe aux premières places françaises pour le bois et les céréales avec des navires de taille significative, il y a une plate-forme multimodale de transports route-rail-mer-air à Cheviré, autour de laquelle des activités industrielles se développent, et ce type d'équipement a de l'avenir.

L'augmentation prévisible des prix du pétrole et du charbon dans les décennies à venir, amènera probablement une modification de la répartition du trafic entre les différents moyens de transport. Les parts du transport routier et du fret aérien baisseront, alors que les parts du ferroviaire et du transport maritime et fluvial augmenteront, sachant que le transport par bateau est environ 10 fois moins cher et 30 fois moins polluant que le transport routier (par kg transporté). Les progrès scientifiques et techniques pourraient amplifier ces différences.

Dans le cas où les charges salariales sont nettement supérieures aux coûts carburants, les navires ne remontent pas les estuaires, et s'arrêtent au plus près de la mer. Avec des coûts carburants qui vont augmenter sans cesse, avec l'apparition de la taxe carbone, l'équilibre économique pourrait être différent : plutôt que de minimiser le temps hors mer, les transporteurs pourraient amener les marchandises au plus près de leur destination finale par le moyen le moins coûteux en carburant et le moins émetteur en gaz à effet de serre.

Cela concerne surtout les trafics de "diverses" qui sont actuellement assurés par la route. Ainsi le cabotage maritime pourrait connaître un renouveau avec la montée prévisible du prix des carburants pétroliers, par exemple sur des lignes telles que Rotterdam-Nantes, Londres-Nantes, Anvers-Nantes, Hambourg-Nantes, Dublin-Nantes, Bilbao-Nantes, Lisbonne-Nantes, Tanger-Nantes. Cela n'est pas certain, cela est probable, on ne peut l'exclure. Avec les nouvelles contraintes énergétiques et climatiques, ces lignes pourraient venir au plus près des agglomérations qu'elles desservent. Pour ces trafics, les navires ne seraient probablement pas les petits caboteurs d'il y a 50 ans, mais des navires plus gros de 150 à 200 m de long en raison des logiques économiques.

Il importe que Nantes ne se prive pas aujourd'hui de la possibilité d'accueillir un tel trafic, ni d'abandonner les trafics portuaires actuels. Disposer à la fois du TGV, d'autoroutes, d'un port et d'un aéroport, est un atout. Il importe de maintenir et développer une activité portuaire qui fait vivre directement et indirectement plusieurs milliers de personnes dans la métropole : le développement durable, c'est aussi des emplois durables.

Il n'y a pas que Nantes qui se trouve au fond d'un estuaire, et confrontée à des problèmes de circulation entre rives : il y a aussi Anvers, Bordeaux, Brême, Buenos-Aires, Calcutta, Hambourg, Londres, Montréal, Rangoon, Rotterdam, Rouen, Saïgon, Shanghai. Pourquoi ne pas observer comment ces ville-ports gèrent la contradiction entre activité portuaire et circulation entre rives ? Bordeaux qui a perdu son trafic maritime depuis les années 70 va construire un pont levant, afin de garder possible l'accès de navires de tonnage important dans la ville : cela n'est sûrement pas du au hasard.

Il a été écrit qu'un tunnel coûterait plus cher qu'un pont : mais quel tunnel compare t'on à quel pont ? Ce qu'il faut comparer, ce sont deux options remplissant les mêmes fonctions. Et puis il y a des techniques de tunnel qui sont moins coûteuses que d'autres, comme il y a des techniques de pont qui sont plus coûteuses que d'autres.

Quel serait le type de pont qui serait moins coûteux qu'un tunnel sans pénaliser le trafic maritime et les activités économiques associées ? Quelle est la hauteur moyenne, ou plutôt maximum, d'un navire de 225 m (longueur max des navires remontant à Nantes)? Un pont levant comme à Bordeaux et Rouen est une réponse parmi d'autres. Un pont transbordeur est une autre réponse.

Le tunnel est encore une autre réponse : Paris comporte beaucoup de tunnels de métro traversant la Seine, en aurait-on construit autant si cela avait été très coûteux ? Un tunnel ferroviaire, genre tunnel métro parisien, pour tram-train ou tramway serait une alternative au tout-routier qui va disposer bientôt de 6 franchissements du fleuve dans l'agglomération. Il pourrait être le premier maillon d'une rocade tramway pour assurer les liaisons transversales dans l'agglomération nantaise. Dans un premier temps il pourrait relier les lignes tramway et SNCF du sud Loire à la gare de Chantenay, la ligne tramway 1, le Zénith et le CHU Laennec au Nord.

Un projet de nouvelle gare SNCF voyageurs à la place de la gare marchandises actuelle sur l'île de Nantes a la faveur des dirigeants SNCF. Cette nouvelle implantation changerait la donne de la circulation entre les deux rives de la Loire, avec soit un tunnel ferroviaire entre la nouvelle gare et Chantenay, soit un pont ferroviaire+routier entre la nouvelle gare et le quai de l'aiguillon : celui-ci ne serait plus accessible aux navires, mais l'évitage en rade de Trentemoult serait toujours possible.

Le pont de Cheviré est aujourd'hui un point dur de la circulation nantaise, et cela pénalise la liaison entre rives nord et sud. Mais qu'est ce qui provoque les bouchons sur le pont de Cheviré ? Sa largeur ? Une conception inadaptée de ses accès ? La circulation automobile nantaise et proche agglomération ? Ou bien un trafic de marchandises ne faisant que transiter par le périphérique nantais ? Dans ce dernier cas, la solution serait un nouveau franchissement de la Loire, en aval ou en amont de Nantes, qui détournerait du périphérique nantais le trafic routier de transit entre nord et sud, et rendrait le pont de Cheviré à sa vocation première d'élément du périphérique nantais.

En attendant qu'un de ces grands projets soit choisi, puis se réalise, il y a des solutions moins radicales, moins coûteuses, mais moins satisfaisantes pour gérer les problèmes quotidiens : Le pont des 3 continents, le plus à l'Ouest dans Nantes intra-muros n'est pas saturé, et son accessibilité pourrait être améliorée pour ceux qui viennent des quartiers Ouest de Nantes. Un bac (des bacs ?) entre gare de Chantenay et Trentemoult avec accès prioritaire pour ceux habitant ou travaillant à proximité des points d'embarquement pourrait être mis en œuvre rapidement.