

Saisine Plan de déplacements urbains

12 décembre 2009

Contribution de Jean-Louis RENAULT Haut Comité Français pour la Défense Civile et Économique des Pays de la Loire

Suite à la lecture de certaines contributions sur le PDU, publiées par le Conseil de développement, le HCFDCE des Pays de la Loire constate que le volet "sécurité" du PDU semble être quelque peu oublié ou, à tout le moins, sous-estimé, et renouvelle ce qu'il a expliqué dans ses précédents rapports :

"Le Tunnel de Chantenay" et "L'environnement physique de NDDL" :

Le "blocage" du tunnel de Chantenay ne serait pas une simple péripétie. Il faut prendre en compte les conséquences désastreuses qui résulteraient d'un sinistre majeur dans ce tunnel ou sur le parcours urbain ferré, tant que transiteront à travers la ville les TMD (Trains de Marchandises Dangereuses), en provenance ou à destination de la raffinerie de Donges et des industries de l'estuaire, et en particulier les wagons d'hydrocarbures, pleins ou vides.

La réorientation "fret ferroviaire" des transports amènera une augmentation du trafic marchandise sur cette ligne, pouvant remettre en question les limitations de vitesses actuellement imposées, ainsi que les croisements "TMD - Voyageurs".

Faire passer ces mêmes TMD sur la future Ile de Nantes ne ferait que déplacer le problème en le compliquant du fait des nombreux croisements qui seraient nécessaires au passage de la circulation routière et en créant des nuisances, en particulier sonores ; Quel que soit d'ailleurs le type de train : marchandises ou voyageurs. La pointe Ouest de l'Ile de Nantes, si cette solution était retenue, serait ainsi coupée en deux, augmentant les difficultés de circulation automobile. Il ne peut être question de mettre en place des passages à niveau type SNCF, et la construction d'ouvrages d'art pour permettre des passages sur ou sous les voies coûterait énormément d'argent public.

La circulation sur rails sur l'Ile de Nantes doit être limitée aux tramways et à la rigueur aux tram-trains avec des croisements tels que ceux que l'on connaît actuellement à Nantes pour le tramway¹.

¹ La longueur d'un train de quarante wagons, ou d'un TGV à deux rames, passant à petite vitesse, imposerait la fermeture d'un passage à niveau pendant un temps considérable, alors que celui d'un tramway, beaucoup plus court, ne dure qu'une ou deux minutes.

Le HCFDCE des Pays de la Loire se permet d'insister pour que soit enfin pris en compte le détournement de la ligne Angers-Saint Nazaire par le nord, quelque part à proximité de Notre Dame des Landes pour :

- dans un premier temps, améliorer le trafic fret du Grand Port Maritime de Nantes-Saint Nazaire
- dans une phase ultérieure, faciliter les liaisons rapides entre NDDL-Saint Nazaire, NDDL-Angers ou NDDL-Gré
- créer une gare multimodale, centre d'une étoile de communications, qui desservirait NDDL, vers et depuis le nord du département, la Bretagne, l'Anjou et, moyennant adaptation des franchissements de la Loire, la Vendée.

Sans oublier la mise aux normes de la sécurité du tunnel de Chantenay. Avec cette question lancinante : Pourquoi, puisqu'il existe en France des normes très sévères pour les nouveaux tunnels ferroviaires et les tunnels binationaux, cette réglementation n'est-elle pas appliquée au tunnel de Chantenay ?

Y aurait-il deux catégories d'usagers, ceux qui méritent des parcours sécurisés et les autres ? N'est-ce pas là une mise en danger de la vie humaine ?

Faudra-t-il attendre une catastrophe pour que soient appelés à la cause, les responsables et les décideurs ?