

---

### Mobilité - Déplacements urbains

---

14 mars 2011



### **Contribution du Haut Comité pour la Défense Civile et Économique des Pays de la Loire**

**Jean-Louis RENAULT**

jean-louis.renault0524@orange.fr

### **Développement de l'infrastructure ferroviaire au nord de Nantes Réponse à la contribution de Jérôme Dyon du 25 février**

C'est avec un très grand intérêt que le Haut Comité Français pour la défense Civile des Pays de la Loire connaît la contribution de Jérôme DYON, en particulier pour le détournement par le Nord du trafic fret transitant actuellement par le tunnel ferroviaire de Chantenay <sup>1</sup>.

Il est satisfaisant de constater que le sujet "dangerosité du tunnel de Chantenay" qui, en 2004/2005 quand le HCFDCE a commencé son enquête, paraissait tabou, revient de plus en plus dans les préoccupations, non seulement des membres du Conseil de Développement, mais aussi dans celles des élus : cf. interview de Mme SEIZE, Conseillère Générale de Chantenay, lors de l'exercice du tunnel du 18 novembre 2010, questions au Premier Ministre par Monsieur Michel HUNAULT, Député-maire de Châteaubriant, etc.

Il est également satisfaisant de voir que les propositions de Monsieur DYON prennent le problème des transports par le bon bout : à savoir la mise en place des infrastructures et des moyens de transport avant d'envisager l'urbanisation. Cette manière de procéder est pratiquée dans de nombreux pays étrangers et en particulier au Japon, où l'on implante d'abord les voies de desserte ferroviaire et les gares. Une fois ces infrastructures prévues et définies, on met en place l'urbanisme et les autres voies qui s'articuleront autour de ces points nodaux.

---

<sup>1</sup> Ayant participé en tant qu'observateur à l'exercice qui a eu lieu dans le tunnel de Chantenay, dans la nuit du 18 au 19 novembre, j'ai pu constater que bien qu'organisé autour d'un scénario élémentaire, (déraillement d'un TER sans renversement sur la voie, ni incendie), à 300m de la tranchée Babonneau, sous la rue de la Brasserie, le déroulement de cet exercice a parfaitement démontré les difficultés d'accès et d'évacuation ainsi que l'inadaptation des équipements passifs du tunnel (Absence de sorties de secours sécurisées, ballast inapte au roulage des véhicules routiers et à la circulation des piétons etc.). Que se serait-il passé en cas d'incendie ?

Cette méthode est plus rationnelle et réduit considérablement le coût des infrastructures de transport, en particulier de ceux en voie propre. En France, on prévoit, définit et installe d'abord l'urbanisme, ensuite, mais seulement ensuite on songe à définir comment seront assurés les transports desservants. Nous en avons un exemple frappant sur l'Île de Nantes, où se construisent des immeubles de tous genres et où l'on en est encore à s'interroger et à discuter sur les moyens à mettre en place pour assurer les transports en commun nécessaires au développement du nouveau pôle.

Cependant, je souhaiterais apporter quelques observations sur les propositions de Jérôme DYON :

Les tracés indiqués sont judicieux pour compléter et développer "l'étoile ferroviaire de Nantes" et répondre aux besoins, présents et futurs, de transports de voyageurs dans ces zones susceptibles de s'urbaniser à moyenne échéance.

Mais, c'est justement cette urbanisation prévisible qui posera problème pour le transit des convois ferroviaires de fret et en particulier pour les TMD (Trains de Matières Dangereuses) en provenance ou à destination de l'estuaire ; Yara et raffinerie de Donges en particulier.

En effet, le tracé proposé traverse des secteurs où, même si elle est pour l'instant diffuse, il y a et il y aura, dans un avenir proche, une pression foncière croissante, sans doute difficile à maîtriser.

Le raccordement de la voie de contournement nord, juste à l'ouest de la gare de Chantenay, aboutit dans une zone de déjà forte urbanisation. Les projets d'urbanisation indiqués sur le plan qui ne manqueront pas de se structurer autour des trois gares proposées —Orvault, Sillon, Atlantis— augmenteront encore la pression foncière.

Alors que l'on peut faire autrement, le passage de convois d'hydrocarbures ou autres produits dangereux en provenance ou à destination de Donges et des activités de l'estuaire ne me semble pas compatible avec ces concentrations urbaines, actuelles ou futures.

La survenance d'un sinistre, de type BLEVE ou UCVE <sup>2</sup>, en milieu fortement urbanisé, même s'il est plus facile d'y accéder et d'intervenir, aurait des conséquences autrement plus graves que si cela se passait sur un secteur d'habitat dispersé.

Comme il a été indiqué dans les études du HCFDCE <sup>3</sup> concernant le tunnel et l'aéroport de Notre Dame des Landes, il serait judicieux de profiter des travaux prévus pour faciliter la liaison routière entre la N137 (Rennes) et la N165 (Vannes) pour doubler l'emprise et prévoir le passage de la voie ferrée le long de cette voie routière, avec un raccordement plus loin à l'Ouest vers Savenay et à l'Est aux environs d'Ancenis, ou, comme l'indique Jérôme DYON en raccordant cette voie sur la LGV quelque part à l'Est de Rennes.

On pourrait également, envisager un parcours distinct de la voie routière : depuis Notre Dame des Landes, via La Piquelotais, Le Grand Mérimont, La Croix Blanche, et Savenay.

L'un et l'autre de ces deux parcours présentent l'avantage de traverser des secteurs de faible urbanisation.

Car il n'est pas souhaitable, alors qu'il existe une possibilité de faire autrement, de supprimer le risque que représentent les TMD lors de la traversée du tunnel de Chantenay et de la zone urbaine de l'agglomération nantaise, pour le reporter sur une autre zone très urbanisée ou susceptible de le devenir à plus ou moins long terme.

---

<sup>2</sup> BLEVE : *Boiling liquid expanding vapor explosion*. (Ébullition-explosion d'un gaz liquéfié ou d'hydrocarbures en citerne). UVCE : Unconfined Vapour Cloud Explosion. (Explosion de vapeur en milieu non-confiné).

<sup>3</sup> "Le tunnel ferroviaire de Chantenay - Un point noir au cœur de Nantes" (2007). "P.D.U. et Etoile Ferroviaire de Nantes" (2010)