
Enjeux du développement durable Projet de territoire

16 mai 2012



Contribution de Manoel DIALINAS

manoel.dialinas@laposte.net

Développement durable : savoir pérenniser les réalisations existantes

Les trois contributions d'Yves Lainé ("A Nantes, une véritable escale pour paquebots" du 26.09.2011), Jean Neuilly ("Ma ville demain" du 20.02.2012) et Jean Marie Lavaud ("Etoile ferroviaire et franchissement de la Loire" du 27.03.2012), bien que différentes en apparence, présentent néanmoins une cohérence et une continuité qu'il convient de souligner.

En effet, les trois contributions ont pour souci commun de chercher à pérenniser, voire développer des équipements qui ont été construits par nos prédécesseurs, et qui jouent encore un rôle dans la vie économique et sociale du territoire. "Saurons-nous optimiser ces points forts, encore mal perçus ou valorisés ?" (Jean Neuilly). Il ne s'agit pas de sauvegarder des pièces du patrimoine dans une vision nostalgique du passé, mais d'exploiter au mieux des infrastructures en les adaptant aux conditions du moment.

Avec des carburants pétroliers qui disparaîtront progressivement dans les deux générations à venir et dont le prix connaîtra des hausses continues en raison de la loi de l'offre et de la demande, les transports maritime, fluvial, et ferroviaire sont des moyens de transport d'avenir, tout simplement parce qu'ils sont les systèmes de transport les moins énergivores. Il faut donc veiller à ne pas commettre l'irréparable avec les infrastructures de ces modes de transport, comme par exemple construire un pont bas en aval de la pointe de l'île de Nantes ou supprimer voies ferrées et emprises des sols à la pointe ouest de l'île de Nantes. La volonté de changement et d'innovation ne devrait pas conduire à confondre ancien et obsolète.

Le transport maritime tout comme le transport fluvial sont les plus économiques, et il est prévisible que leur part augmentera pour le transport des marchandises à l'intérieur des pays et dans un ensemble comme l'Europe. Techniquement, des alternatives aux carburants pétroliers apparaissent pour le transport maritime. Le trafic portuaire nantais a été, et est encore, un élément important de la vie économique et sociale métropolitaine. Le territoire devrait donc rester accessible aux navires dont la taille augmente régulièrement, et le projet d'Yves Lainé qui combine accueil de paquebots pour appuyer les activités

touristiques de la métropole nantaise, avec l'amélioration de la zone d'évitage dans la rade de Trentemoult, contribue à pérenniser cet atout du territoire.

Avec un gasoil qui augmentera régulièrement, les bus sous leur forme diesel ne sont pas durables pour Nantes 2030. Les bus au GNV sont plus durables que les bus diesel, mais il faut s'attendre à des hausses significatives du prix du GNV tant qu'il ne sera pas obtenu par un procédé renouvelable. Les bus électriques ou à hydrogène ne seront peut être pas encore au point ou rentables en 2030.

Au contraire, les transports par voie ferrée qu'il s'agisse de train, train tram, tram train ou tramway sont durables car ils utilisent de manière indirecte les énergies renouvelables. Le coût de l'électricité, quel que soit son mode de production, augmentera moins vite que celui des carburants pétroliers.

L'éventuel effacement complet de l'ensemble des installations ferroviaires de Nantes Etat dans le cadre de l'aménagement de l'île de Nantes serait dommageable comme l'a écrit Jean Marie Lavaud dans sa contribution "Etoile ferroviaire et franchissement de la Loire". Ce serait supprimer l'opportunité de réaliser à moindre frais une liaison ferroviaire Est-Ouest, "un RER à la nantaise" qui pourrait être par exemple une liaison Carquefou-Couëron via l'île de Nantes qui serait ainsi reliée efficacement au réseau de transport public du territoire métropolitain et rendrait crédible une densification de l'île. Ce projet, qui impliquerait un pont vers la pointe de l'île de Nantes, pourrait aussi être une option de secours en cas de problème grave sur le tunnel de Chantenay.

Au début des années 70, la SNCF avait dépêché à Nantes une équipe (dont Henri Favre faisait partie) pour étudier le "métro nantais" à partir de l'étoile ferroviaire. Il se dit que les lignes de tramway ou de train sont chères à construire : c'est une bonne raison pour ne pas détruire des voies ferrées existantes surtout si elles sont situées sur des axes à fort trafic potentiel. La mise en service du tram-train entre Châteaubriant et Nantes est déjà un bon exemple d'utilisation de l'étoile ferroviaire, mais il ne faudrait pas s'arrêter en si bon chemin, et exploiter à fond le potentiel de cet atout du territoire nantais.

Le développement durable ce n'est pas seulement créer des équipements, des produits nouveaux, qui ont vocation à durer, c'est aussi ne pas détruire des équipements qui durent déjà depuis longtemps et qui ont vocation à durer encore longtemps.