



## Contribution de Manoel DIALINAS

[manoel.dialinas@laposte.net](mailto:manoel.dialinas@laposte.net)

### Saisine Débat public franchissement de la Loire

Il est bien noté que le but de la saisine du Conseil de développement n'est pas de se prononcer sur une solution mais de proposer une manière de débattre.

Afin que les citoyens puissent débattre sereinement et efficacement, il est nécessaire qu'ils disposent des informations sur les besoins, les enjeux, les contraintes, et que tous les médias soient mis à contribution pour diffuser ces informations. Il ne s'agit pas de communication, mais d'information. Il ne s'agit pas de message à faire passer, mais d'informations à faire connaître. Le débat public devrait se faire à partir d'informations communes et acceptées.

Si des données fiables et pertinentes ne sont pas connues, ni acceptées par tous, le débat territorial pourrait s'égarer dans des échanges stériles, une succession de monologues, voire pire : la polémique sur Notre Dame des Landes est là pour nous le rappeler.

#### Les besoins

Affirmer qu'il faut construire de nouveaux ponts parce que les ponts actuels sont saturés serait donner une solution avant d'avoir énoncé le problème. Pour beaucoup, franchissement de Loire signifie franchissement du pont de Cheviré. Ce pont est-il saturé en permanence ou aux heures de pointe ? Combien de temps dure un bouchon ? Au moment de la saturation, les 2 sens sont-ils bloqués, ou un seul sens ? Comment est géré ce type de problème par d'autres métropoles ayant des situations comparables ?

Quand le pont de Cheviré est bloqué, le bouchon se déclenche-t-il sur le pont ou sur un ouvrage à proximité du pont (porte d'Armor par exemple) ? Quelle a été l'évolution des flux de circulation depuis 15 ans, et quelle est l'évolution estimée pour les 15 ans à venir ? Sans oublier que les prévisions peuvent être erronées : il y a 15 ans, il se disait que l'agglomération se développerait sur un axe Est-Ouest, mais aujourd'hui cela serait plutôt un axe Nord-Sud. Quelles conséquences désastreuses si à l'issue d'un débat territorial et d'un projet, on se trouvait confronté aux mêmes problèmes de déplacements aux mêmes endroits !

Le problème actuel est-il celui des déplacements entre Chantenay et Rezé ? Entre St Herblain et Bouguenais ? Des déplacements entre Nord et Sud de l'agglomération ? Des déplacements et transports

entre Nord et Sud du département ? Des déplacements qui ne font que traverser le département ? On entend tout et son contraire à propos des flux de circulation sur le pont de Cheviré : y a-t-il des statistiques, non contestables, sur l'origine géographique des véhicules franchissant le pont de Cheviré en général ? Au moment des heures de pointe en particulier ?

Quand le pont de Cheviré est saturé, quelle est la proportion de véhicules légers, véhicules lourds sur le pont à ces moments (le problème est-il celui des déplacements des individus ou celui du transport des marchandises) ? Quelle est la proportion de véhicules de l'agglomération et de ceux hors agglomération ? Le débat ne serait pas le même, si la saturation du pont de Cheviré est provoquée par des automobilistes de la métropole nantaise se rendant d'un point à un autre de l'agglomération, ou bien par des poids lourds circulant sur "l'autoroute des estuaires". Repenser le transport des marchandises dans l'Ouest est-il hors sujet ?

Si le problème majeur est entre l'île de Nantes et les rives Nord et Sud, quels sont les flux de circulations vers et en provenance de l'île de Nantes : provenance, destination, intensité, variations quotidiennes, évolution depuis 15 ans, prévisions dans 15 ans ? Quelles sont les conséquences sur la vie de la Métropole et de ses habitants des problèmes actuels de circulation entre l'île de Nantes et les rives ?

Quel est l'impact estimé par les techniciens d'un CHU sur l'île de Nantes, en termes de flux de circulation ? De l'aménagement en cours de l'île de Nantes ?

### **Les enjeux**

Le franchissement de la Loire est-il un enjeu de la métropole nantaise, ou un enjeu départemental ? Ou un enjeu national ? S'agit-il d'aménager le cœur de la commune de Nantes ? S'agit-il de prévoir les franchissements de la Loire à l'échelle de la Métropole ? S'agit-il d'assurer les transports et déplacements entre le Nord Ouest et le Sud Ouest de la France ? Peut-on dissocier ces enjeux si différents ? S'agit-il de rendre la Métropole plus agréable à vivre pour ses habitants ? De rendre la métropole plus attractive pour les activités économiques ? De réduire les nuisances sur l'environnement ? S'agit-il de repenser complètement nos modes de déplacements et de transport ? Les limites des enjeux, du débat, devraient être définies clairement et explicitement dès le début, et la hiérarchisation des enjeux a un impact significatif tant sur l'organisation du débat public que sur les décisions. Quels sont les risques de la situation actuelle ? Quels sont les risques de nouveaux projets de franchissements de Loire ?

### **Les contraintes**

Contraintes sociales : quelles sont les conséquences sociales de la situation actuelle ? Les personnes les plus défavorisées, les plus pénalisées par la situation actuelle, verront-elles leurs conditions de déplacement améliorées après la réalisation des projets de franchissements de Loire ?

Contrainte financière : dans le contexte économique actuel, quelle est l'enveloppe financière maximum pouvant être allouée aux projets de franchissement de la Loire au niveau de la métropole nantaise ? Est-elle compatible avec plusieurs réalisations ? Ou une seule ? Quels contributeurs ?

Contrainte temporelle : à quelle échéance se situe t-on ? 2020 ? 2030 ?

Contrainte environnementale : quels pourraient être les impacts environnementaux des différentes propositions ? Quels sont les impacts environnementaux de la situation actuelle ? Quels seraient les impacts sur l'urbanisme et l'habitat des différentes propositions ?

Contraintes économiques : on pensera, par exemple, à la nécessité que le fond de l'estuaire reste accessible aux navires de haute mer (les transports maritime et fluvial sont les moins énergivores et les moins polluants pour le transport des marchandises), voire que cette accessibilité soit améliorée, afin que Nantes garde sa raison d'être : un carrefour entre la mer et l'intérieur des terres, entre le Nord et le Sud.