



lavaud.jm@gmail.com

Contribution de Jean-Marie LAVAUD

Notes, sélections d'informations et points d'intérêts relevés dans le document mis à disposition des membres du Conseil de développement de Nantes métropole "Etude d'opportunité et de faisabilité de franchissement de la Loire Ouest intra périphérique (Arcadis – MVA Consultancy)".

Les textes en italiques sont des avis ou compléments d'informations que l'auteur a jugé utile de préciser.

Est ajouté un bref commentaire de l'intervention de Jacques Gagneur sur le thème "Intérêt collectif, évaluation des besoins : Interroger les méthodes pour alimenter la démocratie de la décision"

Franchissements de Loire – Réflexions à propos des études mises à disposition

Le principe méthodologique retenu par l'étude est orienté vers les besoins et non vers les infrastructures.

Ce principe est celui défini par M. Gilles Retière, Président de Nantes métropole, dans sa saisine du Conseil de développement pour élaborer une méthodologie d'une large consultation publique sur les franchissements de la Loire, sans préciser le mode de traversée (pont, tunnel, bac...).

LA COLLECTE DES DONNÉES ET LE RECENSEMENT, PAR L'ÉTUDE, DES PROJETS URBAINS AUPRÈS DE NANTES MÉTROPOLE ET DE SES PARTENAIRES (SOURCES OFFICIELLES)

- **Il y a une cohérence recherchée avec PDU et le PLU** en tenant compte de l'utilisation du modèle de projection démographique "OMPHALE" de L'INSEE
- **Les prévisions pour la période 2008-2030 :**
 - Nombre de déplacements sur l'Agglomération : croissance + 17 %
 - Augmentation des franchissements : + 45 %, 540 000 franchissements par jour en 2030 contre 372.000 en 2008
 - Un franchissement du bras de la Madeleine a une vocation plus "courte-moyenne distance" avec 81 % d'échanges internes au périphérique contre 68 % pour un franchissement ouest (*Trentemoult – Chantenay*)
- **A propos du PDRN** (Plan de déplacement régional des voyageurs)
 - TER Clisson - gare de Nantes
 - Tram-train Clisson - Ile de Nantes avec fréquence de 15 minutes entre Clisson et Malakoff (arrêt à toutes les gares)

- Tracé du TER Ste Pazanne - Nantes entre Malakoff et Ile de Nantes. *A la relecture de cet élément, on peut s'interroger sur sa signification. Cela signifie t-il la création d'un raccordement entre le Pont dit de Pornic et la gare de Nantes Etat qui deviendrait une nouvelle gare terminus "Ile de Nantes" ?*
- Tram-train nouvel aéroport : fréquence 30 minutes et 15 minutes entre La Chapelle et Nantes
- Savenay - Ancenis via les gares PTU de l'agglomération : fréquence 30 minutes à l'horizon 2030 à 2035
- Ligne Carquefou - Bouaye avec création d'arrêts à : Moulin Boisseau, RD 723 (avec P+R) Bottière, Doulon, Pré-Gauchet, Ile de Nantes (ligne 4), Ile de Nantes (ligne 2), Pont Rousseau, Maison Radieuse, IRT, Bouaye
- En parallèle : ligne Ste Pazanne - Pornic maintenue avec terminus gare de Nantes. *(Cette ligne est contradictoire avec le tracé du TER mentionné plus haut et qui a induit mon interrogation). Ce paragraphe serait issu d'une source officielle "la Région".*

- **Transport collectif**

- Développement du maillage de TC en site propre avec un réseau qui irrigue de manière complète l'Ile de Nantes
- 2 axes Est -Ouest - Chronobus partie nord
- Un TCSP desservant la partie sud

Avec entre les deux, la ligne ferroviaire Nantes - Pornic qui était reportée sur le plan Chémetoff (1999) comme une ligne tram n° 5 en dépit de la notion d'inter opérabilité impossible à cette date. Elle est aujourd'hui éventuellement possible avec le Tram train si sont surmontées les multiples difficultés techniques mais aussi les réticences, pour ne pas dire les oppositions, sur différents plans (gestion du trafic et du personnel – quelle AOT ? Région ou Nantes métropole ?). Si ces difficultés étaient surmontées, le TCSP SUD présenterait moins d'intérêt.

- Création d'un axe Nord – Sud, type TCSP empruntant les ponts des Trois Continents et Anne de Bretagne
- Une ligne chronobus de rocade Trentemoult, Porte de Rezé, St Sébastien (ligne 30 actuelle)
- T5a - T5b - T6 sur axe nord/sud
- Prolongement ligne 4 de Foch à Bd Guist'hau
- Prolongement C2 vers Baco
- Création de 3 services TCSP
- T5 à 2 branches – Gare sud – Beauséjour
- Gare sud - Neustrie via Ile de Nantes avec fréquence de 5 minutes jusqu'à Ile de Nantes, 10 minutes au delà.
- T6 Beauséjour – Neustrie à 10 minutes
- T7 Haluchère -CHU 6IDN via Malakoff fréquence 6 minutes HP
- Création axe chronobus reliant la pointe Ile de Nantes à St Sébastien via Pont Senghor. *C'est probablement l'axe TCSP orienté Est – Ouest sur le sud de l'île de Nantes cité précédemment*
- Création ligne chronobus de rocade sud Loire entre Trentemoult et rejoignant L5 à Savarière
- Connexion ligne tram et Tram 2 par : nouveau franchissement de l'Erdre entre Haluchère et école Centrale *Le franchissement existe. C'est le pont de la Jonelière avec une voie tram + une voie tram-train. Est-ce suffisant ? L'hypothèse d'une liaison vers le "futur aéroport" avec un cadencement de 15 mn nécessiterait peut être une double voie ? De même que la liaison lignes tram 1 et 2 et donc un nouvel ouvrage !*

- **Navigation fluviale** : éléments d'information sur les bateaux concernés

Longueur : 85 m, largeur : 9,50 m, tirant d'eau : 2,50 m, tirant d'air : 4,50 m, ouverture minimum du gabarit : 40 m ou 2 x 25 m, tonnage maxi : 1 500 T

Gabarit minimum sous ouvrage

5,25 m au dessus de PHEN = plus hautes eaux navigables
2,00 m PHEP = plus hautes eaux prévisibles
0,50 m PHEC = plus hautes eaux connues

Navigation maritime : éléments d'information sur les bateaux concernés

Longueur maxi : 225 m, largeur maxi : 33 m, tirant d'eau : > 9 m

Tirant d'air : 50 m. Actuellement : Pont de St Nazaire : + 58,20 m (IGN 69), Pont de Cheviré : + 55,20 m

En 2010 - 68 bateaux de 100 à 225 m ont utilisé la Zone d'évitage

- **Evaluation du coût de différents types de franchissements**

- Pont type Senghor sur le bras de la Madeleine : 25 à 35 M€ HT
- Passerelle : 7 à 12 M€ HT
- Pont type Cheviré : 250 à 400 M€ HT
- Pont transbordeur : 45 à 70 M€ HT
- Transport par câble (traversé sur le fleuve) : 20 à 45M€

Auxquels il faut ajouter les solutions bac et tunnel

L'INTERVENTION DE JACQUES GAGNEUR

Cet économiste, universitaire spécialiste de l'urbanisme et des transports, a travaillé sur Grenoble et Lyon. Il a porté un jugement positif sur l'étude présentée par ARCADIS en soulignant la bonne réputation de cette agence d'études. Il a souligné aussi, en tant que nouveau nantais, sa méconnaissance de la Région Nantaise. Il a considéré à la lecture du rapport ARCADIS qu'un ouvrage était certainement nécessaire et probablement deux à moyennes échéances.

Il a fait la présentation d'une méthodologie à appliquer en amont de la décision politique intéressante et instructive mais qui à mon sens est très technique et dépolitisée. Elle est certainement une bonne méthodologie pour une agence d'études comme l'AURAN. Mais le Conseil de développement n'est pas une agence d'études, ni un organisme totalement dépolitisé. Il ne sera pas simple aux rédacteurs du Conseil de développement de répondre à la demande de M. Retière.

CONCLUSIONS

L'hypothèse d'une liaison ferroviaire sur le bras de la Madeleine n'est pas évoquée. Mais l'étude se termine par un tableau récapitulatif de toutes les autres options possibles avec une notation multicritères utiles pour une aide à la décision ou au moins à l'orientation du choix des élus.

Et si l'on retient l'avis de Jacques Gagneur, un ouvrage est certainement nécessaire et sans doute deux probables à moyen terme, il me semble que le premier retenu sera le plus facile à réaliser et le moins cher pour Nantes métropole.

Cet ouvrage moins cher sera à choisir entre le lien fixe bras de la Madeleine (coût 25 à 35 M€) et le pont Transbordeur (45 à 70 M€, 2 fois plus cher pour un débit moins important et nettement plus coûteux en exploitation). Il me semble logique de commencer par ce franchissement qui conditionne aussi les aménagements urbains de l'Ile de Nantes et du Bas Chantenay.

Si le lien fixe était retenu, les obstacles liés à l'activité portuaire et à l'opposition de l'association de défense du patrimoine maritime seraient dépassés et un lien ferroviaire serait aussi possible. À noter que la thématique des liaisons inter-régionales de transports collectifs rapides et à fort débit (LGV) comme Nantes à Rennes et secondairement Nantes à Bordeaux n'est pas prise en compte dans l'étude faite par ARCADIS.

Le PDRN (plan de déplacement régional des voyageurs) a retenu le principe de liaisons diamétrales avec Carquefou à Bouaye, Clisson - Ile de Nantes et Ancenis à Savenay ajoutées aux lignes périurbaines tram-train avec un terminus au coeur de l'Ile de Nantes (près du CHU) à l'échéance 2030-2035. Cela allégerait la pression sur la gare centrale de Nantes et offrirait de multiples possibilités en relation et complémentarité du réseau TAN pour de nombreux habitants de l'agglomération.

A noter : une étude sur l'intérêt touristique du pont Transbordeur a été lancée par la direction du tourisme et des grands équipements de Nantes métropole. Cette information est reprise dans l'article de Ouest France du 11 mars dernier sur "le Franchissement au coeur du débat des municipales".

M. Gilles Retière a commandé les modalités d'une consultation sur un franchissement sans préciser sa nature. Avec cette étude ciblée sur le Pont Transbordeur et la communication qui en est faite, il déroge selon moi aux termes de la commande de saisine du Conseil de développement qui exclut la nature du franchissement.