

Grand débat public "Nantes, la Loire et nous"

Atelier "Nantes, fluvio-maritime"

Dans le cadre du débat public "Nantes, la Loire et nous", le Conseil de développement a souhaité apporter son propre regard pour nourrir le débat de contributions, d'échanges, de propositions de toutes natures.



Jean-Louis RENAULT – 28 novembre 2014
jean-louis.renault0524@orange.fr

Franchissement de la Loire : à propos des propositions de la FNAUT

L'article paru en page Nantes-Métropole de Ouest-France du 15-16 novembre : "*Les usagers jugent le transport public à Nantes*", m'amène à rappeler ma précédente contribution du 4 mars 2013, au sujet du franchissement de la Loire et la desserte de l'Île de Nantes.

Il est dit dans cet article que la FNAUT milite pour un "*pont ferroviaire à quatre mètres au dessus de la Loire en gardant le principe du talus ferroviaire pour créer une alternative au tunnel ferroviaire de Chantenay en direction de Saint Nazaire*" et refuse que l'on dise "*que cela ne va pas s'intégrer dans la ville*". La FNAUT précise : "*En Europe et en particulier en Allemagne, les exemples réussis de lignes ferroviaires en milieu urbain ne manquent pas*".

Il serait effectivement judicieux de garder une voie ferrée à double circulation sur l'Île de Nantes, mais uniquement pour y faire passer un tramway moins bruyant et beaucoup moins long que les trains, qu'ils soient de marchandises ou de passagers. Et de surcroît plus facile à intégrer dans le tissu urbain, les réseaux de fluides et les voiries existantes. L'emprise de ces voies pourrait être utilisée pour créer une voie propre à l'usage d'un busway ou tout autre transport en commun.

Mais les autres propositions sont fortement contestables :

1. Concernant un pont ferroviaire (ou routier)

- S'il s'agit d'un pont mobile, ses coûts d'acquisition et de maintien en condition opérationnelle seront considérables.
- S'il s'agit d'un pont fixe, c'en est fini des possibilités de développement maritime et nautique du bras de la Madeleine. Aucun navire d'un peu d'importance dont les voiliers (*Boudeuse, Belem, Hermione* et autres stars des vieux gréements), ne pourra venir s'amarrer au centre historique de l'activité portuaire de Nantes. Plus de manifestations nautiques d'importance au centre ville.

- Un tel ouvrage empêcherait l'accès des navires vers les appontements des quais de Chantenay, Aiguillon, E. Renaud, de la Fosse et des Antilles.
L'attrait d'un port, surtout de plaisance, ou d'escale de croisière réside pour beaucoup dans sa proximité immédiate avec un centre ville, les services et les buts de visite que l'on peut y trouver⁽¹⁾.
- Il compliquerait ou même empêcherait la réalisation du projet "Port Jules Verne".
(www.lestransbordes.org)
- Il serait dommage, au moment où la ville de Nantes et le Département commencent à prendre conscience de l'intérêt de l'économie fluviale et maritime, qu'un tel ouvrage obère les possibilités d'activités nautiques sur le bassin du bras de la Madeleine (Plaisance, transport de passagers, croisiéristes etc.) et les potentialités de trafics fluviaux.
- Si le pont est fixe, l'escorteur musée *Maillé-Brézé* ne pourra plus être remorqué vers Saint Nazaire pour carénage et sera condamné à rouiller sur place et à disparaître, dernier témoin à flot de la construction navale et du travail des ouvriers nantais. Son positionnement en dehors du bassin de la Madeleine, hors de vue du public, signifierait sa fin par manque de visiteurs⁽²⁾.
- Selon son positionnement, ce pont entachera la zone d'évitage de Trentemoult, limitant ou empêchant la venue de navires, condamnant un peu plus le port céréalier de Roche Maurice et surtout celui de Cheviré déjà mal en point du fait du départ d'une importante partie du trafic "bois" vers La Rochelle.
- Qu'il soit fixe ou mobile, ce pont, quelle que soit son esthétique propre, aurait pour effet de supprimer les perspectives paysagères en direction et en provenance de Trentemoult, contrairement à un pont transbordeur dont la travée haute ne gênerait en rien la vision à hauteur d'homme.

2. Concernant la traversée de l'Île de Nantes par une voie ferrée "train"

- La création d'un talus ferroviaire ou même d'une voie sur pilotis, dans la partie ouest de l'Île de Nantes nécessiterait un énorme chantier et un financement tout aussi important et certainement prohibitif en ces temps "d'étiage" des crédits.
- La voie propre d'un tramway peut s'intégrer sans difficulté particulière dans le réseau des voiries existantes et le milieu urbain. Il n'en est absolument pas de même de la voie ferrée "train" qui rencontrerait de nombreuses difficultés d'intégration en particulier sur la rive de Chantenay. Qu'elle soit à hauteur du nivellement général de l'Île de Nantes ou sur un talus, une voie ferrée constitue dans la traversée d'une ville une source de contraintes, de nuisances, et de dangers.

⁽¹⁾ Si actuellement les crédits manquent pour assurer le dragage le long des quais du bassin de la Madeleine, il n'en sera peut-être plus de même, si une politique volontariste des autorités se dessine pour investir dans le but de développer l'économie nautique et fluviomaritime de l'estuaire

⁽²⁾ Peut-être à la grande satisfaction de certains ?

- Contraintes : cette voie ferrée serait un "obstacle" de plus à franchir pour les déplacements nord-sud de toutes natures (véhicules particuliers, transports en commun, services publics, piétons, cycles etc.) qui se rajouterait à ceux que constituent, déjà les deux bras de la Loire. Convergence de la circulation sur des points obligés de passage⁽³⁾.
- Nuisances : Quel que soit le niveau de la voie ferrée, celle-ci constitue une nuisance sonore pour les riverains qui entendraient, de jour comme de nuit, la circulation ferrailante et vibrante de plusieurs dizaines de trains par 24 heures⁽⁴⁾. Remédier à cette nuisance est difficile et coûteux (travaux d'isolation, dispositifs antibruit et anti vibrations. Cf. Loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, articles 12 et suivants, ralentissement des convois etc. Alors que, par ailleurs, on lutte pour réduire les nuisances sonores, il n'est pas judicieux de créer de nouvelles sources, cette voie n'étant pas indispensable !
- Dangers : Cette voie ne ferait que déplacer les risques que représentent les TMD (Trains de Marchandises Dangereuses) dont les hydrocarbures en provenance de Donges, depuis le tunnel de Chantenay et le parcours ferré urbain du centre ville, vers le parcours ferré urbain de l'Île de Nantes. Une BLEVE⁽⁵⁾ en milieu ouvert serait tout aussi catastrophique, sinon plus, que dans un tunnel, avec, il est vrai, le faible avantage de pouvoir y intervenir sur un sinistre avec un peu plus de facilité. Quoique, l'éloignement des centres de secours et la difficulté d'accès, ponts et voie ferrée elle-même, annuleraient vraisemblablement ce petit "plus".
- La vraie solution pour remédier au danger du tunnel de Chantenay est de faire passer les TMD par le nord de Nantes à proximité du futur site de NDDL. Cf. l'étude GAELA "*Le tunnel de Chantenay, un point noir au cœur de Nantes*".
- Si, ailleurs en Europe, il existe des intégrations réussies de voies ferrées en espace urbain, ce résultat n'a pu être obtenu que par le recouvrement des voies par des dalles ou des structures atténuant bruits et vibrations, ceci avec un coût non négligeable. En Allemagne, l'intégration des voies ferrées en milieu urbain a été réussie essentiellement parce que, lors de la reconstruction dans les années d'après guerre, les Allemands ont remis en état le réseau ferré avant de songer à réorganiser l'urbanisme. Ce qui n'est pas le cas de l'Île de Nantes. Sur ce point la FNAUT a raison : il aurait fallu, avant toutes choses, définir les infrastructures de transport puis, en fonction de celles-ci, concevoir l'urbanisation.

⁽³⁾ Sauf si voie sur pylônes à très grande hauteur, mais avec un coût prohibitif

⁽⁴⁾ Par 24 heures, il passe dans le tunnel de Chantenay environ 200 trains, (marchandises, TGV, TER)

⁽⁵⁾ B.L.E.V.E. : Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion – Ebullition-Explosion de gaz générant une boule de feu colossale.