



## Contribution de Manoel DIALINAS

manoel.dialinas@laposte.net

### PDU et Loire

Alors qu'elle a été la raison même d'exister pour Nantes, alors qu'il y a encore un siècle la vie grouillait sur la Loire, celle-ci est devenue un fleuve vide et sans vie.

Retrouver la Loire peut-il se résumer à en faire un fond paysager pour logements privilégiés "avec vue sur Loire", ou un parcours de promenade ? Cela suggère une méconnaissance de la symbiose entre des villes et leur fleuve : Anvers, Bâle, Brême, Budapest, Cologne, Francfort, Hambourg, Londres, Lyon, Montréal, Strasbourg, Paris, Québec, Rouen, Vienne, etc...

Retrouver la Loire, c'est aussi y pratiquer des loisirs nautiques, en faire un élément important de la vie économique et sociale de la Métropole, y pêcher, s'y baigner, l'utiliser pour les déplacements et transports au lieu de la considérer uniquement comme un obstacle à franchir. N'y aurait-il pas des trajets fluviaux dont le temps de déplacement serait plus court que les trajets terrestres ? Par exemple, aller de Chantenay au quai Wilson (coté sud du futur CHU) par le fleuve est plus rapide que par n'importe quel moyen terrestre. Pourquoi ne pas imiter Lyon avec une déchetterie mobile sur barge ou péniche (River'Tri), à quai en centre de l'agglomération et qui une fois pleine va se décharger dans une déchetterie centrale principale, prairie des Mauves par exemple ?

Une navette fluviale est plus lente qu'un bus... sauf aux heures de pointe : quand le quai de la Fosse, l'île de Nantes, le pont Anne de Bretagne et le pont de Cheviré sont bloqués, alors là des navettes fluviales ont des temps de parcours meilleurs que les transports terrestres. En outre, une navette fluviale est plus calme, moins stressante (particulièrement par rapport aux bus) que les transports terrestres, surtout si elle est à propulsion électrique.

Ce qui est important, pour tout transport en commun, c'est la fréquence des passages : avec une fréquence de passage de l'ordre d'une heure, une navette fluviale serait peu ou pas utilisée, une bonne fréquence peut nécessiter plusieurs navettes sur un trajet, ce qui pose le problème du coût de plusieurs navires et plusieurs équipages, donc pour être "économiquement acceptable" une navette fluviale devrait répondre à plusieurs conditions :

1. pour minimiser le temps de transport et avoir une fréquence de desserte réaliste, le trajet ne doit pas être trop long, environ 3-4 km maximum, trajet direct sans arrêts intermédiaires

2. le trajet devrait traverser le fleuve plutôt que de relier 2 points situées sur la même rive, car dans la métropole nantaise les moyens terrestres existent déjà dans l'agglomération pour se rendre d'un point à un autre le long d'une rive
3. le trajet ne doit pas correspondre à une desserte déjà effectuée de manière satisfaisante par des moyens terrestres.

Il faut être réaliste : les flux de déplacements importants ne sont pas le long de la Loire, que ce soit à Nantes ou pour les 13 autres communes riveraines. Il n'y a pas de concentrations importantes de population à proximité des berges de la Loire, ni d'activités industrielles, portuaires, administratives à forte main d'œuvre sur les rives (à l'exception du CHU), donc pas de déplacements importants le long de la Loire, il y a des trajets qui traversent la Loire, et d'autres qui la longent partiellement. Les navettes fluviales ne peuvent donc pas assurer une part significative des déplacements sur Nantes Métropole.

Par contre, pour l'île de Nantes, elles peuvent être un élément important de la desserte de cette île, en permettant d'y accéder directement sans utiliser de moyens terrestres, et parce que sur cette île aucun point ne se trouve à une distance importante de la Loire. Enfin et surtout, l'île de Nantes est déjà encombrée, pour ne pas dire plus, avec les habitants et activités qui s'y trouvent, plus le trafic de transit. Avec l'implantation du CHU (10 000 personnes) et les habitants qui vont peupler les immeubles en construction, c'est l'engorgement permanent et une dégradation de la qualité de vie assurés. Le transport fluvial peut contribuer à ce que l'île de Nantes ne soit pas une zone de passage entre nord et sud d'une part et qu'elle soit accessible de divers points de la métropole.

Les navettes fluviales à Nantes Métropole ont eu des fortunes diverses.

- Le Navibus sur la Loire (trajet Gare Maritime-Trentemoult) connaît un certain succès qui se confirme dans la durée, avec 600 000 passagers par an soit en moyenne 1 640/jour.
- Le Navibus Erdre (le Jules Verne) fut un échec : trajet trop long entre la gare SNCF et le Petit Port, trop d'arrêts, fréquence de passage de l'ordre de 2 heures et oppositions sociétales : rameurs, pêcheurs à la ligne, "défenseurs" de l'environnement. Dommage, le navire était innovant avec une propulsion diesel-électrique silencieuse et peu énergivore, une coque affinée pour un minimum de consommation et de remous sur l'eau, et il connaît maintenant le succès à Lyon sous le nom de Vaporetto.
- Le passeur (12 passagers) sur l'Erdre existe depuis 1997 avec en moyenne 300 passagers par jour (400 passagers max) et rend service dans une zone où les ponts sont éloignés de plusieurs km.

## **Suggestions...**

### **Liaison directe Rezé Trentemoult - Petite Hollande**

Pour le navibus Loire, la gare maritime n'est ni un point de départ, ni une destination finale pour les personnes l'utilisant, il serait pertinent de modifier la ligne actuelle de navibus qui irait de Trentemoult (où serait aménagé un parking P+R) à la place de la petite hollande (plus précisément à la passerelle Victor Schoelcher, juste avant le mémorial sur l'esclavage), sans arrêt intermédiaire, le nom de l'arrêt pourrait être Petite Hollande. Cela correspondrait à une attente des usagers d'aller directement de Trentemoult et de la rive sud de la Loire à l'hypercentre sans correspondance tramway ou bus. Cette ligne fluviale donnerait aussi un accès direct au quartier du palais de justice sur l'île de Nantes pour les habitants du sud-Loire.

### **Liaison Chantenay - quai Wilson (CHU sud) - pont de Pirmil**

Afin d'assurer un accès au nouveau CHU pour les usagers venant du nord-ouest de l'agglomération, à partir du pôle d'échanges intermodal gare de Chantenay, avec parking P+R. qui pourrait être implanté entre Royal de luxe et Leroux&Lotz Technologies.

En exception du principe de lignes fluviales directes, cette ligne pourrait continuer jusqu'au pont de Pirmil, ce qui permettrait de relier directement le futur CHU aux deux rives de la Loire, de relier 2 pôles d'échanges intermodaux (Chantenay et Pirmil), enfin ce serait une liaison fluviale directe entre 2 centres hospitaliers (St Jacques et futur CHU). Cette liaison fluviale pourrait soulager le quai de la fosse, le pont Anne de Bretagne et l'île de Nantes en offrant aux automobilistes une alternative attrayante.

### **Bac Chantenay-Trentemoult**

En l'absence de pont ou tunnel entre pont de Cheviré et pont Anne de Bretagne, pour relier St Herblain et Chantenay à la rive sud sans utiliser le pont de Cheviré et sans passer par l'île de Nantes. Ce bac pourrait être à priorité pour des bus, par exemple pour une ligne Sautron-Orvault-St Herblain-Chantenay-Trentemoult-ZI Nantes Atlantique-Bouguenais : ce serait un début de rocade TC pour la Métropole.

Pour le reste de l'agglomération, on est confronté aux faibles vitesses et fréquence de passage des navettes fluviales.

**Relier Indre et/ou Couëron à Nantes par voie fluviale ?** Des dessertes terrestres existent déjà, et on resterait sur la même rive de la Loire. Aux usagers éventuels à se manifester...

**Relier St Jean de Boisseau ou Indret ou Le Pellerin à Petite Hollande ?** Cela permettrait d'éviter l'île de Nantes, les handicaps de la lenteur et d'une faible fréquence de desserte pourraient être résolus par l'utilisation de navires rapides, type hydroptères (65 km/h, comme sur les lacs italiens ou les fjords de Norvège), ce qui donnerait un transport fluvial plus rapide que les transports terrestres. Mais y a-t-il un potentiel de trafic susceptible de justifier une telle desserte ? Aux usagers éventuels à se manifester...

### **Transport fluvial, une option coûteuse ?**

La vraie question est : quel est le coût des embouteillages que pourraient éviter des navettes fluviales ? Oui une navette fluviale qui n'est pas construite en série est plus chère qu'un bus produit en production industrielle. Aménager des pontons coûte infiniment moins cher, tant à l'achat qu'au fonctionnement que créer une voie de tramway, ou une voie en site propre pour bus (surtout s'il faut construire des ponts). Combien de personnes affectées à la maintenance des voies de tramway, et quel coût salarial ? Pour les usages envisagés, la voie fluviale n'a pas besoin d'être entretenue.