ASSOCIATION pour un NOUVEAU FRANCHISSEMENT de l'ESTUAIRE

RAPPORT MORAL et d'ORIENTATION du PRESIDENT

1 – Objet de l'Association :

- A La création d'un nouveau franchissement sur la Loire, le plus en aval possible
- B L'amélioration de la circulation et des conditions de sécurité sur le pont existant
- C Le traitement des accès nécessaires et existants (bruit, vitesse) ainsi que toutes les actions pouvant en découler.

2 – La sécurité sur ce pont et l'avenir de celui-ci :

Pour palier les problèmes de circulation, le CG de LA a fait installer un système dynamique de régulation du trafic avec 2*2 voies alternées. Nous le remercions de nous avoir entendu après plusieurs années de réclamations.

Il faut remarquer que depuis que ce système est opérationnel, le trafic en heure de pointe est régulé et, sauf incident, la circulation est agréable et plus de perte de temps.

Nous sommes très inquiets de l'avenir de ce pont. L'analyse de risques effectuée par le Haut Comité Français pour la Défense Civil et Economique de la région du Pays de Loire, édité le 18 janvier 2008, nous donne des frissons.

Vous allez me dire, tous les ans il nous rabâche la même chanson.

Une autre préoccupation, c'est le vieillissement du pont (précontrainte n'existant plus, dégradation des bétons, affaissement du tablier, et autres préoccupations), en preuve les travaux pour 30M d'euros, sujet du débat.

Ce sera près de 150 mille personnes qui arriveront en Loire Atlantique ce qui engendrera une augmentation du trafic de plus de 25 à 30% dans les 7 années à venir avec une augmentation importante du trafic poids lourds dûe à l'autoroute de la mer. Ce sont plusieurs centaines de camions transporteurs de gaz liquéfiés et d'hydrocarbures qui passent ce pont tous les jours.

Ce pont est interdit aux véhicules de plus de 40 tonnes, avec actuellement aucun moyen de contrôle de ceux-ci (pas d'aire de stationnement, pas de bascule). J'ai appris que le préfet a donné l'autorisation pour une certaine période aux véhicules citernes de 44 tonnes de franchir le pont, quelqu'en soit la raison, ce n'est pas un décret qui renforce la structure du pont.

J'ai rencontré le préfet de région au mois de mars de cette année, il nous a promis de s'occuper du problème « plan de sécurité sur ce pont », à ce jour, je n'ai toujours pas de nouvelle, s'en doute due à l'autorisation citée ci-dessus.

Toutes ces raisons nous poussent dans l'immédiat à exiger la création d'un plan de secours du type ORSEC en cas de fermeture prolongée du pont de St Nazaire.

C'est l'argument qui devrait faire pencher la décision d'un passage au plus près.

Ne pas oublier que c'est le seul franchissement (outre les bacs du Pellerin) d'ici à Nantes et ce serait malheureux de parcourir 130 km dans les bouchons et difficultés énormes de circulation pour se rendre en face à 4 km à peine à vol d'oiseau. (C'est un critère environnemental).

C'est pourquoi ce franchissement est une nécessité vitale.

3 - Notre coopération avec le Collectif cheminots CGT du Pays de Retz.

Depuis un an et demi, nous menons certaines actions communes avec le collectif : POURQUOI ? Le Grenelle de l'Environnement a été un des principaux leviers de notre coopération.

Avec l'ouverture de la route des estuaires, l'autoroute de la mer, la réglementation européenne sur les transports routiers poids lourds, vélo océan et Loire à vélo, il serait urgent de mettre en route le projet du nouveau franchissement de l'estuaire qui devrait être multimodale (Association de la route, du rail, de l'orientation du ferroutage et des deux roues).

Je cite Monsieur Bernard Coudriau : « Dans ce dossier, les intérêts du Pays de Retz, de la France et de l' Europe (la fameuse route des estuaires) se conjuguent sans oublier le respect des recommandations du Grenelle de l'Environnement. »

Il faut marteler la part du CO2 dégager par les transports, par ex:

chaque voyageur par km = 3gr de CO2 pour le train

81gr de Co2 pour une voiture

90gr de CO2 pour un avion

Alors il ne reste plus qu'à convaincre les décideurs à prendre leurs responsabilités.

Si rien ne bouge, ce sera dans quelques années, les 130000 habitants du Pays de Retz qui souffriront de l'enclavement de leur territoire et même de voir mourir notre belle région.

Le Pays de Retz est-il condamné à regarder passer le progrès ?

Ce franchissement présente un intérêt Economique, Social, Touristique et offre une solution pour NDL.

A mon sens, nous sommes les seuls, ensemble (Association pour un nouveau franchissement de l'Estuaire, Collectif cheminots GCT du Pays de Retz, Elus du Pays de Retz) à pouvoir mettre sur la bonne voie ce projet.

C'est pourquoi nous coopérons avec le Collectif cheminots CGT du Pays de Retz et avons rédigé ensemble ce communiqué de presse et organisé cette campagne de pétitions (mise à votre disposition sur les tables à l'entrée)

Cette pétition démarre ce soir au cours de notre A.G et se déroulera pendant plusieurs semaines.

4 – Rapport d'orientation

Cela fait maintenant 9 années que nous tirons la sonnette d'alarme.

Nous avons de la chance qu'il ne se soit rien passé. Que faut il faire pour être entendu et compris

Notre stratégie doit être dure sur le plan politique, sur le plan réalité et sur le plan secours.

Il est nécessaire d'agir

- 1 La création du plan de secours
- 2 Démarrer les études de projets, de réalisation d'un franchissement multimodale de l'estuaire pour assurer la sécurité, le désenclavement et le développement économique du Pays de Retz. Ce projet inscrit à la DTA (Directive Territoriale d'Aménagement) pourra permettre l'élaboration des SCOT et les préemptions sur les terrains correspondants pour éviter tout problème le jour où les décisions seront prises.
 - 3 Signer la pétition
 - 4- Autres
 - Prévenir la population des risques (entreprises, mairies, médias)
 - Mettre à jour le blog de l'association
 - Créer et Animer un réseau d'animateurs relais
 - Faire des réunions d'informations dans les différentes communes du Nord et du

Sud Loire

?