



NOUVEAU FRANCHISSEMENT DE LA LOIRE

Réunion à Paimboeuf du 14 mars 2007

Nouveau franchissement de la Loire
Synthèse - Comité de pilotage du 15 février 2007

DGAE-DI-MNFL

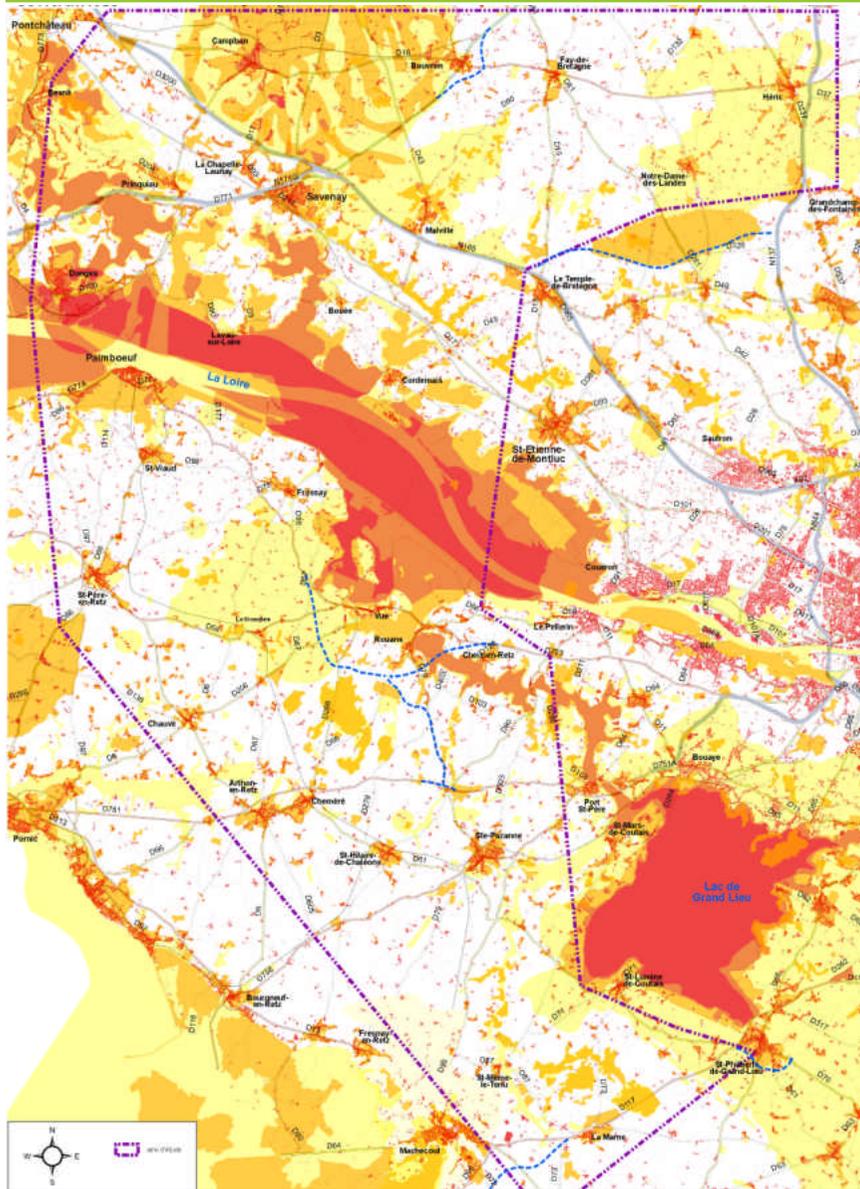


Rappel du contexte et des études

Les objectifs des études

- ▶ Renforcer l'analyse des fonctions à assurer par la nouvelle infrastructure, au regard des logiques nationales et régionales (route des estuaires, desserte des grands équipements), et départementales (maillage des territoires)
- ▶ Vérifier le niveau de réponse du projet au regard des attentes et des besoins des acteurs concernés
- ▶ Identifier les points forts permettant de justifier l'intérêt général

Rappel du contexte et des études



Hiérarchisation des sensibilités environnementales (fin 2005)

Insertion extrêmement difficile	Insertion très difficile	Insertion difficile	Insertion moyennement difficile
---------------------------------	--------------------------	---------------------	---------------------------------

- Une insertion difficile au niveau de l'Estuaire
- Des espaces remarquables liés à l'application de la loi littoral en cours de définition

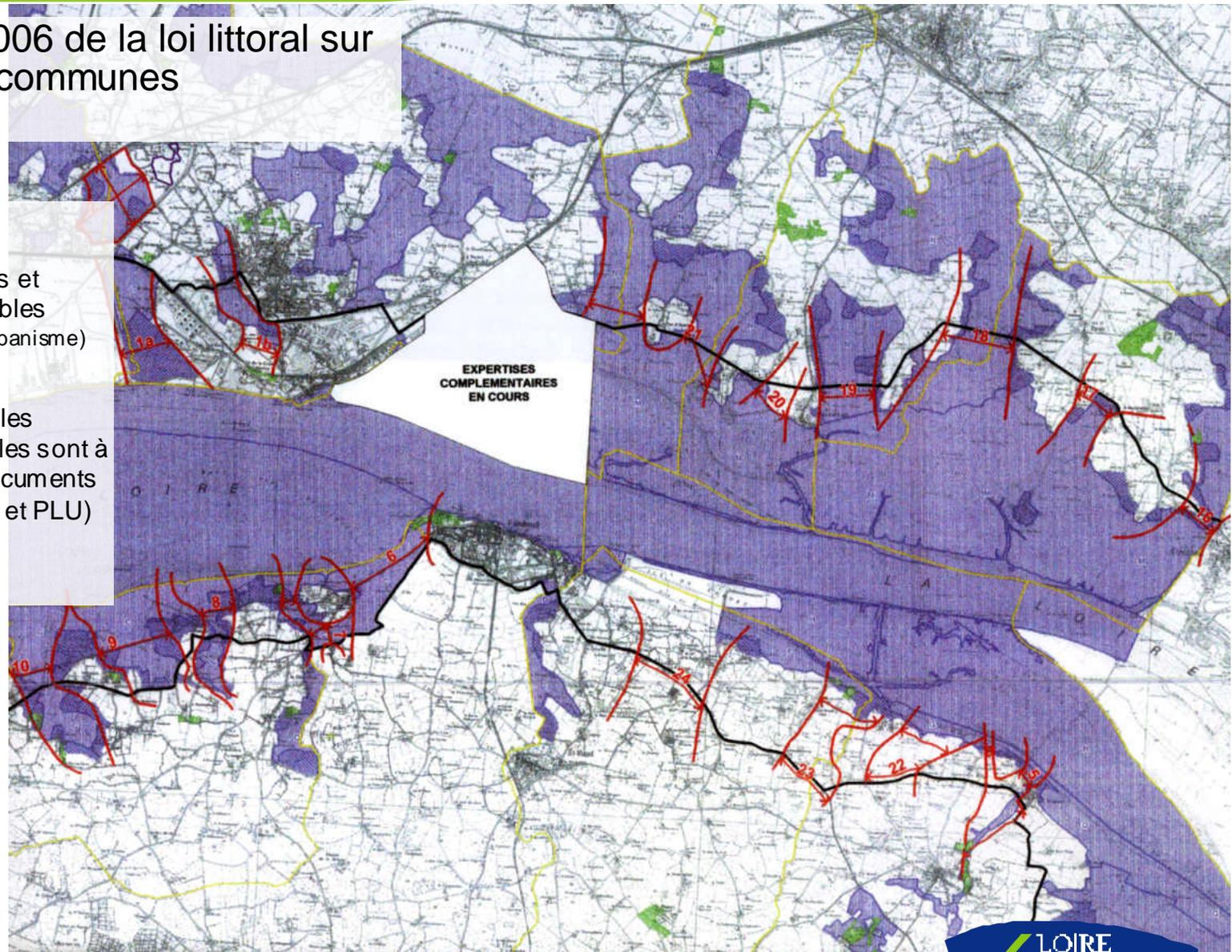
Nouveau franchissement de la Loire
Synthèse - Comité de pilotage du 15 février 2007

DGAE-DI-MNFL

Rappel du contexte et des études

Evolution mai 2006 de la loi littoral sur le territoire des communes estuariennes

- Propositions faites aux communes de délimitation des sites et paysages remarquables (L.146-6 du code de l'urbanisme)
- Après concertation, les espaces remarquables sont à décliner dans les documents d'urbanisme (SCOT et PLU)



A. La démarche d'analyse de la valeur

Les principaux enjeux à prendre en considération

- ▶ Identifier les échanges intéressés au nouveau franchissement (national, interrégional, départemental, ...)
- ▶ Créer un environnement favorable à l'attractivité et la compétitivité du territoire,
- ▶ Organiser l'espace départemental pour assurer un équilibre dynamique du territoire entre Nord et Sud,
- ▶ Respecter les objectifs environnementaux et de développement durable,
- ▶ Prendre en compte les projets et réflexions en cours.

Synthèse des études

A. La démarche d'analyse de la valeur

Les Fonctionnalités à assurer par les scénarios

Deux types d'échanges intéressent le nouveau franchissement de la Loire :

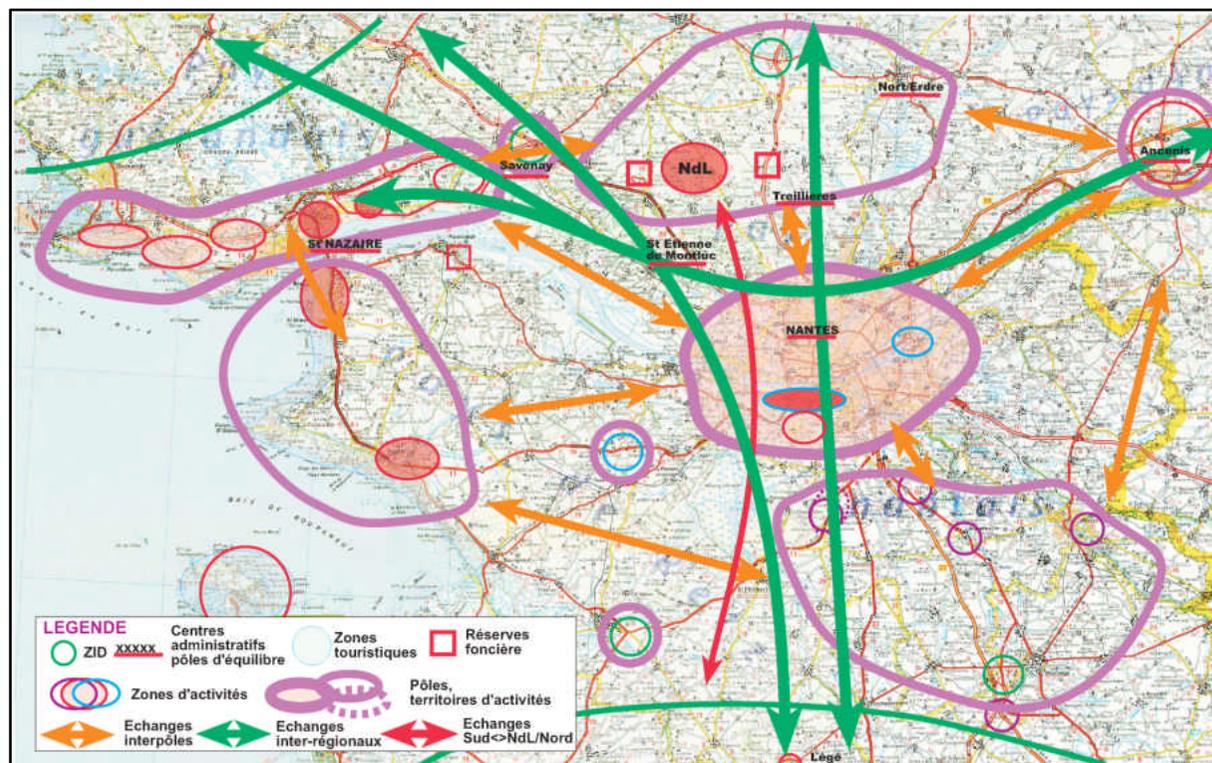
les échanges interrégionaux

- **NORD<=>SUD**
qui transitent par
l'agglomération Nantaise
**BRETAGNE<=>SUD-
OUEST/SUD**

et les échanges du type

- **Sud 44 et Vendée <=>**
Notre-Dame des Landes

pour le reste les échanges sont
davantage de proximité "historique".



Synthèse des études

A. La démarche d'analyse de la valeur

La proposition des scénarios

Les principes de liaison

2

principes
au nord

NORD LOIRE

- Connexion sur RN 171 et RN 165 sur Savenay-Ouest
- Connexion sur RN 171 et RN 165 sur Savenay-Est

2

principes en
traversée

TRAVERSEE de la LOIRE

- Un passage à l'Est de Paimbœuf
- Un passage à l'Ouest de Paimbœuf

2

principes
au sud

SUD LOIRE

- Une liaison au travers du Pays de Retz
- RD 723 pour rejoindre Nantes

Les principes de franchissement

BAC

VIADUC

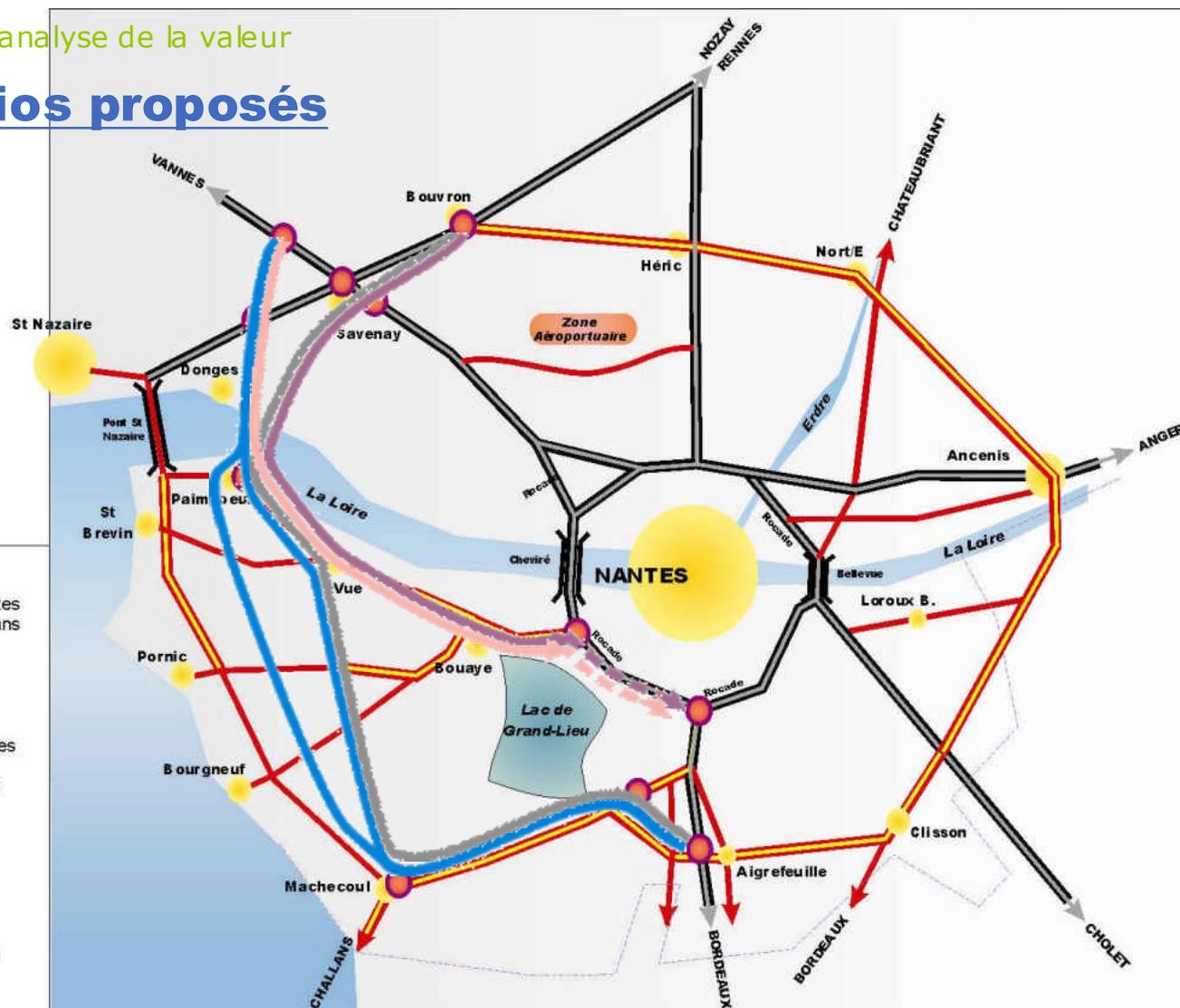
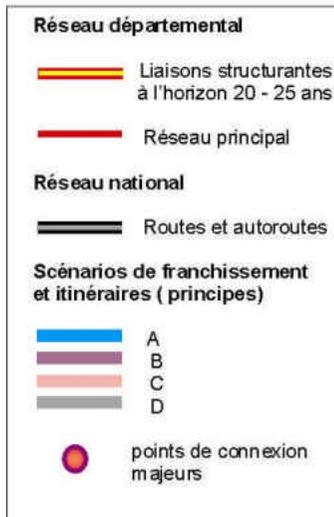
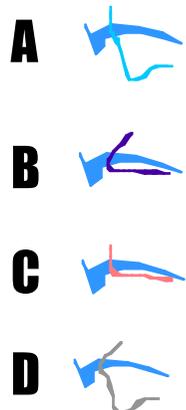
PONT MOBILE

TUNNEL

Synthèse des études

A. La démarche d'analyse de la valeur

Les scénarios proposés



Synthèse des études

B. Les prévisions de trafics

	④ Nord Loire	⑤ Loire	⑥ Sud Loire	⑦ S. Nord D 751 Ouest	⑧ S. Nord D 751 Est	⑨ Tracé neuf RD 723-A 83
Référence*					46 500	
A Ouest	9 000	9 000	10 000	7 000	47 500	
A Est	10 000	10 000	11 500	7 500	48 000	
B	4 500	4 000	6 000		50 000	11 000
C	10 500	11 000	11 500		52 500	14 500
D	5 500	5 000	8 000	6 000	47 000	

* Réseau avec évolution envisagée à 15 ans sans le projet

	① Pont de St Nazaire	② Pont de Chevire	③ Pont de Bellevue
Référence*	34 000	112 000	79 000
A Ouest	32 000	108 000	79 000
A Est	32 000	107 000	79 000
B	34 000	109 000	79 000
C	32 000	106 000	79 000
D	34 000	109 000	79 000

Trafic à l'horizon 2025



C. Les estimations

Les estimations sont basées sur les principes suivants :

•Au titre des franchissements

- ▶ pour la solution viaduc, l'estimation ne prend pas en compte le surcoût d'un aménagement ferroviaire.
- ▶ pour la solution tunnel, le surcoût ne peut être considéré que comme indicatif du fait des incertitudes liées aux contraintes géologiques et à la méthode de réalisation.

•Pour les sections courantes, elles sont établies sur la base de ratios appliqués à des sections homogènes selon les principes du Schéma Routier

Synthèse des études

C. Les estimations des scénarios

	Coût avec Viaduc	Coût avec Tunnel
A – Ouest - Longueur itinéraire : 110 km - Longueur à aménager : 72 km	600 M€	750 M€
A – Est - Longueur itinéraire : 105 km - Longueur à aménager : 68 km	520 M€	790 M€
B - Longueur itinéraire : 90 km - Longueur à aménager : 53 km	540 M€	810 M€
C - Longueur itinéraire : 95 km - Longueur à aménager : 57 km	540 M€	810 M€
D - Longueur itinéraire : 100 km - Longueur à aménager : 62 km	520 M€	790 M€

D. La synthèse de l'analyse

- ▶ **Une rentabilité socio-économique avérée mais :**
 - surtout due à un gain de temps faible sur un nombre important de véhicules sur le réseau hors projet (Cheviré),
 - qui ne prend pas en compte l'impact sur les milieux environnementaux (monétarisation de l'effet de serre et pollutions seulement),
 - calculée sur l'ensemble du réseau modélisé et à partir des estimations.
- ▶ **Un bilan socio-économique qui ne préjuge toutefois en rien de la rentabilité économique du projet de franchissement, ni de sa concédabilité (tests de trafic effectués libres de péage).**

Synthèse des études

D. La synthèse de l'analyse

Analyse comparative des scénarios

Les fonctions

En relation avec l'opportunité

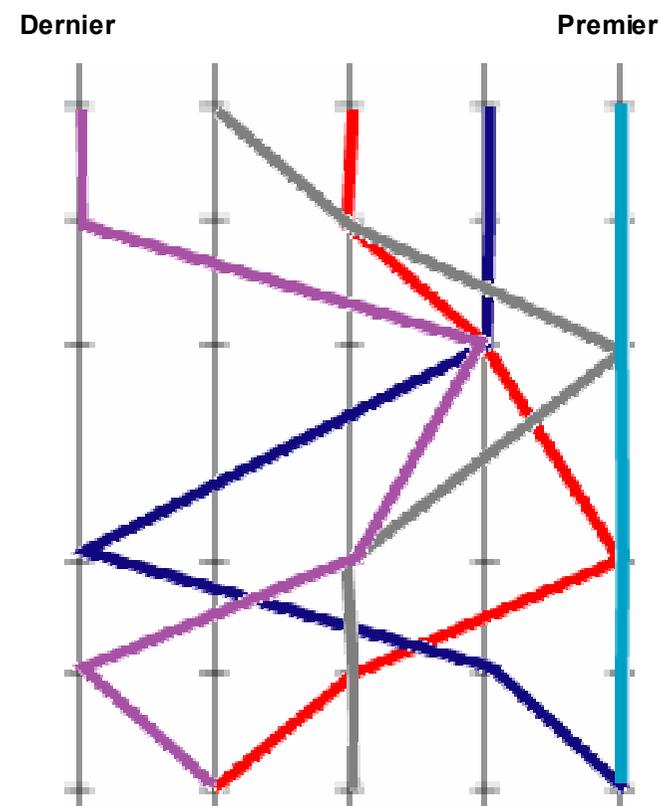
- A - Fonctions de déplacement des biens et des personnes, d'accès et d'intermodalité**
- B - Fonctions liées aux organisations territoriales**
- C - Fonctions d'optimisation des dépenses publiques et de la maîtrise de l'énergie

En relation avec l'intégration

- D - Fonctions d'insertion physique dans le site**
- E - Fonctions d'intégration territoriale et de prise en compte du cadre de vie**
- F - Fonctions réglementaires, de sécurité et d'exploitation**

Les scénarios

● A Est ● A Ouest ● B ● C ● D



D. La synthèse de l'analyse

Précisions sur les scénarios

- ▶ Il apparaît que le nouveau franchissement est peu pertinent pour le fret ferroviaire, orienté Est<>Ouest. De plus, les alternatives à une possible saturation de l'axe actuel s'orientent maintenant vers un aménagement au nord de Nantes.
- ▶ Par contre, il peut être pertinent d'imaginer à terme une continuité Nord<>Sud du réseau par l'intermédiaire d'une navette routière utilisant le nouveau franchissement.
- ▶ Ainsi, il n'a pas été mis en évidence un besoin d'infrastructure lourde pour le ferroviaire.
- ▶ Les investigations et chiffrages ont été menés avec cette hypothèse.

Conclusions

Critères \ Scénarios		A ouest	A est	B	C	D
		Coût	600 M€	520 M€	540 M€	540 M€
	Tunnel	750 M€	790 M€	810 M€	810 M€	790 M€
Contraintes environnementales		Extrêmement fortes	Très fortes	Très fortes	Très fortes	Très fortes
Maillage du réseau routier		Bon maillage	Bon maillage	Moins bonne desserte du Pays de Retz	Moins bonne desserte du Pays de Retz	Bon maillage
Continuité de la route des estuaires		Faible attractivité	Faible attractivité	Attractivité moyenne	Attractivité moyenne	Faible attractivité

Conclusions

Position du Comité de pilotage

- ▶ Insister pour l'inscription de ce projet à l'ordre du jour d'un prochain C.I.A.C.T.
- ▶ Insister pour que l'Etat, compte tenu des contraintes du site, se positionne sur l'intérêt général et l'application des règles de protection de l'Environnement.
- ▶ Permettre, avant d'engager d'autres études, l'expression du public en saisissant la Commission Nationale du Débat Public.
- ▶ Organiser un nouveau Comité de Pilotage à l'automne.