

Réflexion sur la compatibilité du Loire Princesse avec le projet de reconquête du lit de la Loire

Tout d'abord, il est précisé que le CLD n'est pas du tout opposé à une navigation de croisière respectueuse du patrimoine fluvial, c'est-à-dire de son hydrologie, de ses paysages, de sa biodiversité, des ouvrages d'art, des usages traditionnels et intégrés... Une découverte touristique authentique est en effet un atout pour la reconnaissance et la préservation du patrimoine.

Points de réflexion et d'interrogation suite à ce projet de croisière en navire hôtel entre Nantes et Angers...

1- Les contraintes liées à l'hydrologie de la Loire (mouillages limités en débit estival) et aux ouvrages d'art (tirant d'air sous les ponts) limiteront nécessairement les croisières à certaines périodes d'étiage et de fortes eaux. Est-ce que ces contraintes ont été prises en compte dans la projection commerciale et est-ce qu'un circuit de croisière peut supporter ces forts aléas de fonctionnement ?

- En se référant au Bulletin de Navigation du 30 août 2013, pour un débit estival pourtant soutenu de l'ordre de 280 m³/s (cote de - 1,26 m à Montjean), on relève 11 points inférieurs au mètre et 5 autres juste à cette limite... Le tirant d'eau du Loire Princesse étant de 80 cm (sans charge ?), il est certain que le navire ne peut être assuré de circuler à la saison estivale (particulièrement en août et septembre) et pour des périodes plus ou moins longues.
- Concernant les différents tirants d'air sous les ponts entre Nantes et Angers, on relève que le pont d'Ingrandes a un tirant d'air de 3,92 m (pour une cote de 3,50 m à Montjean). Le Loire Princesse projeté ayant une hauteur après réduction (abaissement des mâts, de la cheminée et des tauds) de 5,30 m, il ne pourra circuler au-dessus d'un débit de 2000 m³/s (cote de 2,20 m à Montjean)...

** Bulletin de navigation du 30 août 2013 en annexe avec les différents mouillages et tirants d'air entre Bouchemaine et Nantes...*

2- Tout projet de navigation doit s'adapter au fleuve et non l'inverse, conformément au protocole, en date du 2 avril 1997, signé entre l'Etat et VNF. Ce projet doit donc s'adapter à la géomorphologie et à l'hydrologie du fleuve **sans exigence d'aménagements susceptibles de modifier ses caractéristiques et sans remise en cause du projet pour la reconquête du lit d'ici à 2027**, un projet attendu par toute une population riveraine avec des enjeux essentiels pour la préservation du patrimoine et le devenir du fleuve.

** Il serait d'ailleurs totalement aberrant de promouvoir un bateau touristique pour découvrir les richesses d'un fleuve " sauvage " qui à cause des aménagements devant être réalisés pour la navigation de ce même bateau ne pourrait être rééquilibrée et renaturée ? (!) Plus précisément, il ne serait pas admissible qu'une partie essentielle du projet de reconquête soit remise en cause pour conforter la navigation d'un " navire hôtel ", en particulier l'ouverture de la section d'écoulement et la reconstitution de seuils structurants qui sont de nature à réduire les tirants d'eau et à augmenter les sinuosités...*

- Loire Princesse, un " test grandeur nature " pour nos décideurs !

Le positionnement des acteurs décideurs (Etat, Région...) concernant le projet commercial de Loire Princesse et les exigences qu'elle sous-tend sera significatif pour tester leur détermination pour le projet patrimonial de reconquête du lit de la Loire. C'est-à-dire sans remise en cause de la stratégie du scénario morphologique par des " compromis " réducteurs privilégiant des intérêts commerciaux par rapport aux enjeux fondamentaux... Quel ADN pour la Loire de la part de la Région, l'ADN " Tourisme commercial à tout prix " ou l'ADN " Patrimoine " conforme au " Projet régional d'actions concerté en faveur de la Loire et son estuaire " défini après les Assises de la Loire organisée par cette même Région ???

D'autres interrogations et inquiétudes

- Interrogations au sujet de la création nécessaire d'infrastructures d'accueil (pontons et accès, adaptation pour les handicapés, alimentation électrique...)... Quel financement ? Quelle intégration ?

- Nous avons appris que certains offices de tourisme connaissaient l'existence du projet depuis un an, mais ne devaient pas en parler. VNF a également " coopéré " avec les concepteurs pour les contraintes de navigation. Et dans le même temps, le GIP LE finalisait le projet de reconquête du lit... Quels sont vraiment les desseins de VNF ? Quelle est la valeur de son soutien au projet actuel ?

* Dans une étude sur la navigabilité réalisée par VNF et le Port Autonome en 2010, il avait été estimé que la navigation ne pouvait être opérationnelle que 50 à 60 % des jours sur une année pour des bateaux ayant un tirant d'eau de 1,50 m... Et parmi les risques relevés pour les contraintes de navigation, il était cité... le Plan Loire pour le rééquilibrage du fleuve !!! La vigilance s'impose... Il ne faudrait pas que ce type de bateau inadapté s'impose et une fois en place exige des décideurs qu'on lui facilite sa navigation, car cela remettrait en cause le projet de reconquête qui ne peut être efficace que dans sa globalité du fait de ses différentes actions conjuguées...

En annexe

- 1- Extrait du site Loire et Marine sur la conception du projet du Loire Princesse
- 2- Bulletin de navigation du 30 août 2013 avec les mouillages
- 3- Tirants d'air sous les ponts

1- Paramètres ayant conduit à la conception de ce bateau

Extrait du site Internet Loire et Marine

> <http://www.meretmarine.com/fr/content/le-futur-loire-princesse>

" Pour mener à bien ce projet, un important travail a été réalisé avec les spécialistes du fleuve, notamment *les équipes de Voies Navigables de France*. Les statistiques portant sur la cote et le débit de la Loire, notamment pendant la période d'étiage, ont été passées au peigne fin, afin de déterminer le tirant d'eau maximal permettant une exploitation *la majeure partie de l'année*, à commencer bien entendu par le printemps et surtout l'été, là où le niveau de la Loire est le plus bas. Dans le même temps, il convenait de gérer *la question du tirant d'air*, afin de pouvoir passer sous les ponts qui jalonnent le parcours. Ces contraintes ont ensuite été intégrées aux impératifs commerciaux et économiques du projet, qui imposent différents services à bord et un certain nombre de cabines afin de respecter les standards de la compagnie, tout en disposant d'un bateau financièrement viable.

Des roues à aube de nouvelle génération

Le design final porte sur un navire avec coque en acier et superstructures en aluminium de 88.8 mètres de long pour 15.3 mètres de large, avec un tirant d'eau limité à 80 centimètres. Le tirant d'air maximal sera de 7.75 mètres mais il pourra être réduit à 5.3 mètres puisque la cheminée, les mâts et les tauds pourront être rabattus pour le passage sous les ponts les plus bas. "

2- Tirants d'eau aux étiages inférieurs au mètre entre Bouchemaine et Nantes lors d'un étiage ordinaire de la fin août 2013

* Extrait du Bulletin de Navigation hebdomadaire du 30/08/2013 avec une cote à Montjean de - 1,25 m (- 1,30 m le 31 août)

Communes	Lieu-dits	Mouillages	Largeur chenal
Béhuard	La Taure	-0,9	30 m
	Île Mureau	-0,8	30 m
La Possonnière	Les Robins	-0,9	30 m
	Pont de l'Alleud	-0,9	30 m
Montjean	Buisson Clémenceau	-0,9	30 m
Ancenis	Amont pont (SDA)	-0,8	
	Aval pont (Grillettes)	-0,8	
Champtoceaux	Queue Île Neuve (La Patache)	-0,8	
	Amont du pont (Cul-du-Moulin)	-0,7	
Oudon	Amont Île Perdue	-0,9	
Nantes	Tête de l'Île Beaulieu	-0,8	

Soit, pour un débit estival soutenu de l'ordre de 280 m³/s, un total de 11 points hauts inférieurs à 1 m (+ 5 autres points où le mouillage est juste à 1 m). La largeur du chenal dans le bras de St Florent est de 25 m... Les tirants d'eau indiqués sont-ils assurés pour la largeur de la coque du Loire Princesse (10 m) ?

3- Tirants d'air des ponts sur la Loire dans la section Bouchemaine-Nantes mesurés pour une cote de 3,50 m à Montjean

Ponts	Tirants d'air rive droite	Tirants d'air rive gauche
La Guillemette (Behuard)	4,98	4,93
Les Lombardières (Rochefort)	5,34	5,34
L'Alleud	6,57	6,57
Chalennes	4,74	
Montjean	4,76	4,43
Ingrandes	3,92	
St Florent	5,56	
Varades	5,55	
Ancenis	5,34	5,76
Oudon	5,57	
Mauves	7,02	
Thouaré	7,14	
Bellevue	xxx	
Vendée	xxx	

Le tirant d'air le plus faible est celui du pont d'Ingrandes avec 3,92 m, ce qui empêcherait le Loire Princesse de faire son circuit à une cote supérieure à 2,10 m à Montjean (donc au-dessus de 2000 m³/s)... Le tirant d'air du Loire Princesse est en effet de 5,30 m après opérations de réduction (abaissement de la cheminée, des mâts et des tauds...), sinon de 7,75 m.