

Saisine Plan de déplacements urbains

10 février 2010



Contribution de Jean-Charles ABBÉ

La gare de Chantenay, pôle ferroviaire ?

La priorité des aménagements des voies ferroviaires n'est plus à démontrer et tous les candidats aux prochaines régionales l'inscrivent dans leur programme.

Il est peu question de la ligne vers Bordeaux alors que les liaisons avec la métropole Aquitaine s'étirent régulièrement sur 4 heures, ou encore vers Brest (4 heures) et les importantes localités sur le parcours, un axe tout à fait indispensable notamment dans le cadre d'un potentiel (probable ?) rapprochement Pays de la Loire/ Bretagne.

La réflexion doit évidemment intégrer les sites SNCF apparemment peu valorisés actuellement de la plaine de Mauves (que mentionne René Mariaud) et de l'île de Nantes.

La plupart de ces aménagements sont lourds et leur réalisation patientera de longues années. Il est tout à fait inimaginable cependant que les responsables politiques et la population puissent accepter le danger que représente le tunnel de Chantenay tel qu'il a été analysé par le Haut Comité de Défense Civile.

Alors que des comités de sécurité multiplient les contrôles et interviennent pour fermer des installations, refuser des manifestations, exiger des aménagements, on constate avec une certaine surprise que la dangerosité du tunnel en question ne semble pas faire problème. C'est d'autant plus curieux que des dispositions sévères ont été prises après la tragédie du tunnel du Mont Blanc.

Hors cet aspect majeur, le tunnel de Chantenay est un verrou (ce n'est pas le seul sur la ligne en direction de Paris) pour la circulation de convois de conteneurs, notamment, et donc un obstacle au développement économique du port de Donges/Saint Nazaire ; il pourra être levé dans le cadre d'un contournement (nord ?) de l'agglomération.

Notons que les trajets en direction de la côte Bretonne traversent le site de Donges, pourtant classé Seveso, ce qui, cumulé au tunnel, doit permettre à cette voie de figurer parmi les premières au palmarès des dangers.

Des décisions viennent d'intervenir pour remédier au problème de la traversée de la raffinerie... d'ici quelques années.

Pour ce qui concerne le tunnel, un objectif prioritaire et urgent doit être de limiter autant que de possible sa traversée. Pour atteindre cet objectif ne serait-il pas possible de renforcer le rôle de la gare de Chantenay ?

Pour nombre de voyageurs, quitter le train à l'Est ou à l'Ouest de l'agglomération ne devrait pas avoir beaucoup d'incidence ; il suffirait de renforcer les liaisons de transport en commun, notamment pour rejoindre la ligne de tram, ce qui ne soulèverait pas de problème majeur.

La Loire est toute proche pour rejoindre (feu ?) la navette fluviale. Dans une étape ultérieure, il est toujours possible de réfléchir à la liaison avec l'île de Nantes (et la gare de l'île) par souterrain.

Cet aménagement n'est pas seulement à prendre en considération en terme de "catastrophe" mais le seul déraillement d'un convoi entraînerait des perturbations importantes et, à long terme du trafic, qu'il serait prudent d'anticiper.