

### **Saisine Plan de déplacements urbains**

---

15 février 2010



### **Contribution de Jean NICOLAS**

#### **Pour un contournement ferroviaire au Nord de Nantes**

Au moment où le président de Nantes Métropole engage le Conseil de Développement à réfléchir sur le projet 2010/2030, on ne peut à mon sens passer sous silence la saignée dans la ville que constitue la ligne de chemin de fer qui, depuis la gare de Nantes, plonge dans le tunnel de Chantenay.

Cette ligne coupe la ville en deux sur 800 m entre le square Elisa Mercœur et l'allée Baco et constitue un obstacle quasiment infranchissable.

Par ailleurs, cette ligne de chemin de fer a nécessité la construction d'un pont en béton armé, doublé d'un pont métallique d'une grande laideur, l'ensemble escamotant la perspective visuelle sur les tours de l'ancienne biscuiterie LU et le canal Saint Félix.

Quant au square Elisa Mercœur, le moins que l'on puisse dire est qu'il n'a rien d'accueillant : mais est-ce dû à la proximité de cette voie de chemins de fer ?

À ceci s'ajoute la proximité du château des Ducs de Bretagne et du Palais des Congrès, deux vitrines de Nantes séparées par les ouvrages de franchissement précités.

Le canal Saint Félix ne permettant pas un passage en tunnel depuis la gare, la solution passe donc par un contournement nord de Nantes, entre Ancenis et Savenay, ce qui permettrait le démontage des ouvrages de franchissement et le réaménagement de toute cette zone.

On peut m'objecter que certains ouvrages sont nécessaires à la vie de la cité et qu'il faut bien les accepter et faire avec, mais dans le cas présent, en plus des arguments avancés sur l'harmonie d'aménagement du cœur de la ville à laquelle chacun est attaché, s'ajoutent d'autres arguments tout aussi sérieux avancés dans différentes contributions.

Les principaux autres arguments mis en avant pour un contournement nord de Nantes de la liaison ferroviaire vers St Nazaire sont les suivants :

- Dévier pour des raisons de sécurité (incendie ou explosion dans le tunnel) la circulation des produits pétrochimiques qui passent actuellement dans le tunnel de Chantenay en provenance de Donges et tous les produits chimiques qui ne peuvent transiter que par cette ligne
- Améliorer les capacités de transport des marchandises en provenance du Grand port maritime de Nantes—Saint Nazaire qui, pour se développer, a besoin de nouvelles voies de dégagement vers l'arrière-pays que constitue le grand Ouest, avec des voies de transports adaptées et multimodales (rail, route) : c'est autant vrai pour les conteneurs que pour les voitures en provenance d'Espagne. Aujourd'hui ces marchandises circulent sur des camions que l'on peut voir en files sur la nationale 171 entre Savenay et Nozay : on est bien loin des préconisations du Grenelle de l'environnement !

Par ailleurs, on voit bien qu'au nord de Nantes de nouvelles infrastructures sont envisagées :

- Liaison rapide par rail entre Rennes et Nantes
- Aménagement des accès au nouvel aéroport de ND des Landes
- Liaison rail entre Bretagne et Sud Ouest (les trains en provenance de Bretagne passent actuellement par le tunnel de Chantenay !)
- Tram-train Nantes Châteaubriant

Le Conseil de Développement pourrait donc travailler sur cette question structurante pour l'avenir à 20 ans, pour proposer un schéma directeur qui pourrait être pris en compte dans le projet 2010/2030 en préparation à Nantes Métropole, afin que les autres réflexions en cours sur la réfection de la gare ; la LGV Rennes—Nantes, les accès au nouvel aéroport, le développement du Grand Port Maritime, s'inscrivent dans un cadre global.