

Saisine Plan de déplacements urbains

23 février 2010



Contribution du Gal Joseph SEPTIER

Nantes 2040

Le Futur

Le "Grand Nantes" ou "Nantes Métropole" ou toute autre appellation, que sera-ce en 2040 ? Nantes— Saint-Nazaire ? L'avenir le dira.

Il suffit de regarder en arrière pour constater le développement de Nantes :

- 1920-1950, c'est le bouleversement du centre ville avec la disparition d'un bras de la Loire et la canalisation de l'Erdre
- 1950-1980, c'est la modernisation du centre ville, la reconstruction après la guerre, l'apparition de la première grande surface
- 1980-2010, c'est la réapparition du tramway, la création de la Cité des Congrès, la construction du périphérique, l'étalement urbain de la ville, la création de la Communauté urbaine...
- 2010-2040, qu'en sera-t-il ? Nantes continuera de se développer.

Le constat

En 1989, lors de la création du District de Sûreté Portuaire Nantes— Saint-Nazaire, le premier exercice civilo-militaire concluait à deux points extrêmement dangereux pour le fonctionnement du port en temps de crise : la traversée de la raffinerie de Donges par la voie ferrée et le tunnel de Chantenay.

Depuis peu de temps, la traversée de la raffinerie de Donges fait son apparition dans la presse et l'on parle de projets avancés. Si la modification se réalise, et elle se fera car l'on ne peut conserver une traversée aussi dangereuse de la raffinerie, il faudra peut-être attendre quelques années et la boucle des trente ans sera fermée.

Le tunnel de Chantenay semble revenir à l'ordre du jour, mais sans projet réel. Beaucoup de réalisations : aéroport de Notre Dame des Landes, projets de l'île de Nantes, extension de l'agglomération... devraient aider à prendre une décision.

Il suffit de constater la saturation de la "quatre voies" Nantes—Saint-Nazaire tous les matins et tous les soirs, le développement rapide des TER entre Nantes et Saint-Nazaire, pour réaliser qu'il faudra modifier la situation.

Tous les ans au mois de septembre, lors de la reprise du travail après les vacances, le nombre de déplacements augmente. Il serait d'ailleurs intéressant de connaître les statistiques donnant l'accroissement du trafic routier et SNCF dans la région nantaise depuis ces dernières années.

Le futur

Accroître le réseau routier ? La "4 voies" Nantes—Savenay est prévue de passer à "6 voies" ; Aller au-delà devient difficile. Nous ne pouvons multiplier à l'infini les projets routiers ou ferrés sans coller à la réalité pour ne pas nuire au caractère agricole de notre région qui doit être préservé. La voie ferrée Saint-Nazaire—Nantes, si elle n'était utilisée que pour le transport de personnel, serait largement redondante.

1^e proposition

L'île de Nantes doit être impérativement raccordée d'une part à Chantenay, d'autre part au Sud Loire. Elle regroupe déjà et regroupera encore beaucoup d'organismes de nature variée: Tribunal, Marché d'Intérêt National, Lycée international, Ecole d'architecture, Futur Hôpital de Nantes... L'île de Nantes deviendra un deuxième centre ville, celui des affaires. Elle a donc besoin d'être largement desservie.

Il existe une voie ferrée qui traverse l'île de part en part, laquelle ne demande qu'à être raccordée aux deux extrémités. Il serait alors possible de concevoir une ligne directe Saint-Nazaire—Nantes—Paris réservée aux voyageurs. Une gare centrale desservirait l'île. Dans le dessein de ne pas se retrouver dans la situation actuelle d'une voie ferrée qui coupe la ville en deux, il conviendrait d'enterrer cette voie. Il suffit de comparer à Bruxelles où la ligne internationale et de banlieue traverse entièrement la ville en souterrain avec une gare souterraine en centre ville. Pourquoi alors ne pas enterrer en même temps une ligne de tramway dans l'île, redevenant de surface aux extrémités ?

La traversée de la Loire ? Beaucoup de solutions ; mais dans ce cas, la plus viable serait le tunnel. Impossible ? Le port de Marseille est bien traversé par un tunnel routier.

2^e proposition

Il existait autrefois une ligne de chemin de fer Saint-Nazaire—Montoir—Pontchâteau—Bouvron—Blain—Châteaubriant. Cette ligne a été fermée au service des voyageurs vers 1955 et remplacée par des services de cars; elle a été fermée définitivement au fret dans les années 1970. Il y a une quinzaine d'années, les traverses et rails ont été enlevés. Les gares et maisonnettes des passages à niveau ont été vendues.

Cette ligne comportait beaucoup trop de passages à niveau pour être remise en service aujourd'hui Il doit être possible d'envisager la mise en service d'une ligne de Saint-Nazaire à Châteaubriant en passant par Savenay et Blain ; elle rejoindrait la ligne Châteaubriant—Sablé, laquelle doit être rénovée. Cette ligne permettrait d'acheminer tous les transports sensibles en provenance du port de Saint-Nazaire, en toute sécurité dans toutes les directions sans traverser une grande ville et notamment Nantes.

La réalisation ?

Si l'on veut que Nantes Métropole et son environnement restent le phare de la région Ouest tourné à la fois vers l'océan et vers le reste du pays, il faut une ambition qui, lorsque la crise actuelle sera passée, puisse être à la hauteur de l'enjeu.