

Déplacements urbains

6 septembre 2010



Contribution de Manoel DIALINAS

Ile de Nantes, étoile ferroviaire et port

Lors de l'audition de Laurent THERY, Directeur de la SAMOA, sur le projet Ile de Nantes, au conseil de développement du 29 avril 2010, une des diapositives indiquait "valoriser l'étoile ferroviaire". Toutefois, dans ce qui a précédé, comme dans ce qui a suivi cette diapositive, il n'apparaissait pas en quoi le projet actuel Ile de Nantes valorise l'étoile ferroviaire.

Au mieux, les voies ferrées traversant l'île de Nantes sont utilisées à leur niveau actuel, au pire les voies ferrées situées à l'ouest de la voie Nantes-Pornic disparaissent avec la gare marchandises, c'est ce que l'on peut constater dans plusieurs documents décrivant le projet Ile de Nantes...

Renseignements pris, il semblerait que la valorisation de l'étoile ferroviaire sur l'île de Nantes ne concerne pas l'aménagement de l'île de Nantes, mais l'aménagement de la communauté urbaine !

Valoriser l'étoile ferroviaire nantaise semble être l'arlésienne locale : on en parle depuis 1970, à l'époque pour les techniciens de la SNCF c'était le projet de "métro nantais". A quoi ressemblait-il ? Pourquoi n'a t'il pas vu le jour ?

Ile de Nantes et étoile ferroviaire nantaise pourraient se valoriser mutuellement : le développement de la partie iliennaise de l'étoile ferroviaire valoriserait l'île de Nantes, et un aménagement de l'île de Nantes s'appuyant sur une voie ferrée valoriserait l'étoile ferroviaire.

L'île de Nantes restera inachevée tant qu'elle ne sera pas traversée d'est en ouest par un transport en commun "lourd", tramway, ou un tram-train ou un train-tram, de même que l'aéroport de Notre Dame des Landes sera inachevé tant qu'il n'y aura pas une liaison ferroviaire Nantes Rennes via l'aéroport.

Dans un contexte de crise économique, et de "caisses vides", utiliser au mieux les infrastructures existantes est la solution pertinente plutôt que de créer à partir de zéro de nouveaux équipements. Créer une ligne, busway ou tramway qui serait propre à l'île de Nantes (comme cela a été évoqué) ne semble pas une

réponse aux besoins, car l'île de Nantes n'est pas une ville close. La plupart de ceux qui habitent dans l'île de Nantes n'y travaillent pas, et la majorité de ceux qui y travaillent n'y habitent pas : une ligne de transport est-ouest traversant à la fois l'île et l'agglomération est nécessaire.

Le réseau de transports de l'île de Nantes doit s'insérer et compléter le réseau de transport de la métropole nantaise. Concrètement cela signifie prolonger vers Couëron la voie ferrée au-delà de la gare de Nantes Etat, en traversant le bras de la Madeleine (du hangar à bananes au quai de l'Aiguillon) et rejoignant la gare de Chantenay par le boulevard de Cardiff. Cela permettrait de réaliser une ligne Est-Ouest qui double la voie ferrée actuelle par le tunnel de Chantenay qui est saturée et potentiellement dangereuse. Ce serait une liaison gare de Nantes, Malakoff, île de Nantes, gare de Chantenay, Indre, Couëron qui apporterait, entre autres, une solution efficace pour l'accès quotidien de quelques 10000 personnes au futur CHU sur l'île de Nantes (s'il se réalise), et éviter le cauchemar de véhicules d'urgence bloqués dans des embouteillages autour du futur CHU.

Rêvons un peu, quelques aiguillages supplémentaires et c'est Carquefou-Couëron (sans passer par la place du commerce) qui serait possible, cela permettrait d'améliorer les déplacements à l'Est et à l'Ouest de la métropole nantaise.

Autour de cette "épine dorsale" ferroviaire, là où existent encore des espaces non construits, une densification de l'habitat pourrait être réalisée car l'objectif principal de l'aménagement de l'île de Nantes devrait être de résorber le manque de logements dans la métropole nantaise, de contribuer à limiter le "grignotage" de surfaces agricoles autour de l'agglomération, de contribuer à réduire les migrations quotidiennes en voiture à partir d'habitations situées de plus en plus loin de la métropole.

L'aménagement de l'île autour d'un axe ferroviaire donnerait un accès facile au réseau ferré à un grand nombre de personnes ; probablement une majorité des habitants de l'île de Nantes pourrait être à moins de 500 m de la voie ferrée. Ce serait aussi une occasion unique de mettre en place un réseau de transport en commun rapide et confortable avant l'arrivée de nouveaux habitants. C'est ainsi que l'on pourrait valoriser une infrastructure existante.

Traverser le bras de la Madeleine : c'est là un sujet sensible et polémique pour les nantais et ceux qui souhaitent préserver le caractère maritime de Nantes. Plusieurs solutions techniques sont possibles : pont "bas", pont transbordeur, pont levant, tunnel.

Le tunnel, à cet emplacement là, ne semble pas réaliste pour des raisons géologiques et économiques. Le pont transbordeur pourrait être une alternative, sous réserve qu'il puisse recevoir un tram-train. Le pont levant est probablement coûteux ?

Le pont "bas" classique apparaît comme la solution la moins onéreuse, mais il a l'inconvénient de rendre inaccessible aux bateaux de mer le quai de la fosse et une partie du quai de l'aiguillon ; cela interpelle tous ceux qui veulent que la vocation maritime de Nantes soit maintenue.

Toutefois, un pont "bas" sur le bras de la Madeleine, s'il est conçu en fonction de l'accès de bateaux de mer près du centre ville, peut laisser possible, en aval de ce pont, l'accostage de navires de 200 m de long environ au quai des Antilles (ce serait un meilleur emplacement que le quai Wilson pour les paquebots de croisière), et à l'extrémité Ouest du quai de l'aiguillon. Pour les amateurs de symboles, le musée Jules Verne serait toujours face à une portion "maritime" de la Loire. De plus, rien n'interdit, pour compenser la présence du nouveau pont, de prolonger le quai de l'aiguillon; le long du boulevard de Cardiff, vers les anciens chantiers Dubigeon, pour l'accueil de navires plus gros ou plus nombreux. Ainsi Nantes intra-muros serait toujours accessible aux navires de haute mer.

Au-delà de cet aspect symbolique, ce qui est important pour la vocation maritime nantaise, ce n'est pas de développer des animations et décorations qui évoquent un passé maritime, ou que des navires de mer

puissent accoster de temps à autre à proximité du centre ville : il y a 500 ans ils accostaient au niveau de la place du Bouffay, aujourd'hui personne ne songe à les y faire revenir. La ville s'agrandit il n'est pas anormal que le port se déplace progressivement vers l'aval, et le quai de l'aiguillon ou le quai Wilson ne sont pas des banlieues lointaines !

L'important, pour la vocation maritime nantaise, pour la situation économique et sociale de la métropole, c'est que l'activité portuaire de fond d'estuaire, qui même aujourd'hui n'est pas négligeable, soit préservée et développée, car avec le renchérissement et la raréfaction prévisibles des carburants pétroliers, avec les contraintes liées à la diminution de gaz à effet de serre, le transport maritime (et fluvial) va se développer par rapport aux autres modes de transport, notamment le trafic de cabotage entre ports européens.

La raison d'être de Nantes, c'est d'abord d'être un nœud de communication entre voies maritimes, fluviales, ferroviaires, routières, aériennes. C'est ce nœud de communication qui rend possible la création et le développement d'industries, d'activités de service, du tourisme, et de l'agriculture. Le seul développement des activités tertiaires ne peut suffire à assurer le plein emploi dans la métropole nantaise. C'est le développement du nœud de communications qui peut rendre possible l'arrêt de la désindustrialisation, et dans ce développement, le port a un rôle clé.

Le point fort de Nantes, son attractivité, c'est cette combinaison entre différentes activités économiques, universitaires, culturelles, et cette présence de tous les moyens de communications possibles. On peut d'ailleurs constater que nombre de métropoles sont des ports de fond d'estuaire : Amsterdam, Anvers, Bombay, Brême, Bruges, Hambourg, Londres, Montréal, New York, Québec, Saïgon, Shanghai... Et puis les activités portuaires ce sont des milliers d'emplois directs et indirects.

Cette fonction portuaire de "proximité" implique que des marchandises puissent être embarquées/débarquées au plus près des lieux de production et de consommation de la métropole nantaise, c'est à dire dans les zones portuaires de Cheviré et Roche Maurice/Chantenay, en complément des autres aires plus en aval réservées aux très gros tonnages. Pour cela, l'évitage des navires dans la rade de Trentemoult doit rester possible, ce qui exclut la construction d'un pont "bas" en aval de la pointe de l'île de Nantes. Un pont sur le bras de la Madeleine, s'il est bien conçu (c'est à dire pas à l'extrémité ouest de l'île, mais un peu plus en amont) préserve cette fonction d'évitage. Le débat est ouvert pour savoir si ce doit être un pont uniquement ferroviaire pour rééquilibrer l'offre de transport entre rail et route, ou s'il doit être mixte rail-route ?

