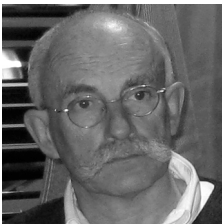

Mobilité et projet de territoire

28 avril 2011



mm.lefebvre@laposte.net

Contribution du Collectif Transport *

ILE DE NANTES : CUL DE SAC ?

Alors que le *train-tram* vers Châteaubriant empruntera bientôt une 2^{ème} branche de l'étoile ferroviaire nantaise, nous nous inquiétons des échos divergents sur la suppression de plateformes ferrées sur l'île de Nantes, susceptibles d'amputer l'une des branches de cette étoile et les potentialités qui lui sont rattachées.

Dans le cadre de l'élaboration du PDU qui est soumis à enquête publique, toutes nos associations ont insisté sur l'impérieuse nécessité de maintenir les potentialités existantes et même les renforcer en envisageant un lien entre le faisceau ferré de l'île de Nantes et le bras (abandonné mais néanmoins existant) reliant le quai de la fosse à la gare de Chantenay. Un retour en arrière permet de re-situer les enjeux.

À l'avènement du chemin de fer, des conflits avaient surgi à Nantes quant à l'implantation de ses gares. Ainsi, la gare de *Nantes-Orléans* a été construite en butoir sur un bras de Loire pour empêcher le chemin de fer de rejoindre St Nazaire et faire concurrence aux bateaux remontant le fleuve. À l'époque, la volonté de la Chambre de Commerce avait été respectée. Ensuite, des rails furent posés sur les quais de la fosse pour rejoindre Chantenay avec pour conséquences, accidents et conflits lors des déchargements de bateaux sur ces mêmes quais.

De son côté, la gare de *Nantes-Etat* a été créée pour répondre aux besoins de raccordement de différentes lignes du réseau de l'Etat tel que : Rezé/Ste Pazanne ou Doulon/ Segré ou Doulon/Châteaubriant.

Pour libérer les quais et le centre ville, un tunnel a été creusé, après guerre, entre *Nantes-Orléans* et *Chantenay*, passant dans un bras de Loire comblé, puis dans le massif Granitique des Salorges et Chantenay.

* Le Collectif transport se compose de plusieurs associations autour de la thématique des déplacements : ANDE, CFDT, CSF, CLCV, FNAUT, Clementine, Place au vélo, vélo campus

Enfin, un viaduc fut érigé pour relier Nantes–Etat, Rezé-Pont Rousseau et la Gare de Nantes-Orléans en supprimant les passages à niveau vers Pirmil.

Malgré la gêne que pouvait engendrer le chemin de fer, force est de constater que les aménageurs de l'époque ont su imaginer des solutions pour l'intégrer dans la ville.

L'intégralité de l'étoile ferroviaire existante à Nantes est pourtant constamment menacée. La politique du tout TGV a vu la déchéance progressive des lignes secondaires, heureusement revivifiées par la politique des T.E.R. mise en place par le Conseil Régional. Le projet de « *train-tram* » est de bon augure ainsi que le renforcement des fréquences sur les axes Vertou / Clisson et Pornic. Pour autant, la tendance reste forte pour les urbanistes de gommer les « saignées » qui « défigurent » selon eux les paysages urbains. La dernière alerte concernait le Grand Projet de Ville de Malakoff, dont les architectes estimaient que les différentes voies ferroviaires étaient autant de coupures qu'il fallait supprimer dans le quartier.

Une première levée de boucliers des protecteurs de ce patrimoine a permis de conserver toutes les fonctionnalités existantes qu'offre l'étoile ferroviaire nantaise.

Aujourd'hui, le nouveau projet d'urbanisme sur l'île de Nantes souffle le chaud et le froid sur le maintien de la gare de *Nantes-Etat*, ainsi que sur la double voie qui la relie au reste du réseau à partir de la jonction avec la voie qui vient de Rezé-Pont-Rousseau.

Lors d'un récent colloque sur « *les utopies ferroviaires* » organisé par l'Ecole d'Architecture de Nantes, nous avons découvert que les « utopies » pourraient se transformer en tristes renoncements sur des opportunités potentielles à fortes valeurs ajoutées.

Pour nous, quels que soient les projets à court ou moyen terme, ce serait une faute grave que les élus aujourd'hui délaissent une emprise existante en se privant, et en privant les générations futures, d'un lien entre un nouveau centre ville en construction, qui fait leur fierté, et la partie Ouest de l'agglomération. On sait qu'en tissu urbain tout abandon d'emprise ferroviaire est quasi irrémédiable. Aussi, nous défendons l'idée d'un franchissement « ferré » du bras de la Madeleine sur un ouvrage mobile.

Cette construction aurait plusieurs atouts :

- Créer le maillon manquant de l'étoile ferroviaire pour de nouvelles relations et correspondances en train-tram entre le sud et l'ouest de Nantes et plus largement avec l'aire urbaine
- Soulager la gare de Nantes-Orléans. Rappelons que les experts de la SNCF et de l'AURAN affirment que, même réaménagée, cette gare sera saturée dans moins de 20 ans, non pas en terme de capacité d'accueil de voyageurs mais en capacité d'accueil de trains
- Il permettrait de donner une dimension moins Nanto-Nantaise à l'île de Nantes en desservant des équipements à vocation plus large que le seul public local comme : les Machines de l'île, le palais de Justice, la maison des Syndicats ou le futur CHU
- Il permettrait de conserver, potentiellement, un axe ferroviaire au départ de Nantes vers St Nazaire mais aussi vers Rennes et la Bretagne Sud en cas d'impossibilité d'utiliser le tunnel (maillon faible de notre réseau local).

Le Collectif Transport n'est pas le seul à avoir cette vision à moyen ou plus long terme et ce type de projet est envisagé aussi bien par les responsables de RFF ou de la SNCF que dans les études de l'AURAN.

Notre étonnement est d'autant plus grand, face à cette menace de suppression de voies, que les contacts que nous avons régulièrement avec les responsables de Nantes métropole ne nous laissaient pas imaginer une telle éventualité et qu'une étude sur les franchissements futurs de la Loire qui vient d'être décidée par la Métropole ne peut, selon nous, faire l'impasse sur le trafic potentiel ferroviaire dans un schéma de cohérence plus territorial que métropolitain.