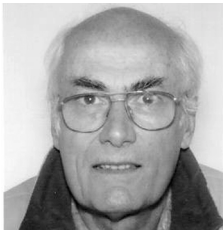


---

## Projet de territoire Mobilité - déplacements

---

27 mars 2012



### Contribution de Jean-Marie LAVAUD Collectif Transport

lavaud.jm@gmail.com

## Etoile ferroviaire et franchissement de la Loire

Le magazine municipal Nantes Passion de décembre 2004 titrait un article « *Première en France, la communauté urbaine de Nantes a signé, le 15 octobre, un protocole d'accord global avec RFF, le gestionnaire du réseau ferré, et la SNCF son exploitant. En ligne de mire, les projets urbains de Malakoff et l'île de Nantes* ».

### Les conclusions de cet article :

RFF et la SNCF acceptaient la perspective de transférer l'actuelle gare de Nantes Etat sur le site du Grand Blottereau. Nantes métropole acceptait le principe d'étudier le maintien d'un embranchement ferroviaire vers l'ouest.

### Qu'en est il aujourd'hui ?

Nantes métropole n'a pas tenu son engagement. RFF et la SNCF n'ont rien lâché.

Dans l'état actuel des installations de l'ensemble ferroviaire nantais, le maintien de voies à Nantes Etat est utile à une bonne fonctionnalité, en facilitant des mouvements Fret ou de Trains travaux en provenance ou à destination de la gare de Nantes Blottereau pour les directions sud (Bordeaux) et nord (Carquefou et La Chapelle sur Erdre).

La réalisation d'un embranchement vers l'ouest sur l'Île de Nantes (lien Nantes Etat – Chantenay) par un ouvrage en élévation à deux voies offrirait un triple intérêt :

- 1) assurer une possibilité de délestage de l'axe Chantenay - traversée souterraine de Nantes - Nantes Orléans – Angers
- 2) apporter un surcroît de possibilités de liaisons diamétrales pour l'étoile ferroviaire, pour des circulations Ter ou et Tram train
- 3) assurer la possibilité de report sur Chantenay de manœuvres faites à Nantes Etat et de ce fait permettrait de libérer l'ensemble du plateau de voies de service de Nantes Etat pour l'urbanisation de l'île de Nantes et la réalisation d'un parc public.

Le président de Nantes métropole a fait un autre choix en souhaitant l'effacement de l'ensemble des installations ferroviaires à Nantes Etat. Les décisions prises par le conseil municipal de Nantes pour la réalisation des anneaux de Buren et l'autorisation donnée pour Nautilus compliquent la réalisation d'un embranchement ferroviaire vers l'ouest.

Au printemps 2011, l'ENSA Nantes (école nationale supérieure d'architecture ) proposait à ses élèves un colloque « utopies ferroviaires » avec des invités qualifiés et des représentants du Conseil de développement, des représentants d'associations spécialisées (FNAUT, ANDE, Collectif transport). Un représentant de « Gares et connexions » et un représentant de l'AURAN présentaient chacun un véritable plaidoyer pour un lien Nantes Etat – Chantenay offrant un accroissement des possibilités de dessertes ferroviaires périurbaines et de transit.

L'après midi, M. SMETS et la représentante de la SAMOA présentaient un projet d'urbanisation de l'Île de Nantes avec effacement des installations ferroviaires de Nantes État.

À l'automne 2011, le groupe Nantais d'Europe Ecologie proposait la réalisation d'une ligne tram train sur l'Île de Nantes avec un franchissement de la Loire à l'aval immédiat du pont de la Duchesse Anne. Cette solution répondrait partiellement aux avantages 1 et 2 du lien Nantes Etat – Chantenay cité ci-dessus en assurant un délestage de circulations périurbaines pour la gare de Nantes Orléans. Elle ne permettrait pas le passage de circulations Fret et de Trains Travaux pour un report de manœuvre sur Chantenay.

La consultation du site internet de l'ENSA Nantes permet de découvrir que le colloque du printemps 2011 a eu une suite avec vingt propositions d'élèves pour l'urbanisation de l'Île de Nantes autour d'une ligne tram train Couëron – Chantenay - Île de Nantes – Carquefou. Le tracé de cette ligne franchirait le bras de la Madeleine à la pointe de l'île.

Ce projet présente les mêmes possibilités que celui du groupe Europe Ecologie. Il se distingue par un ouvrage de franchissement avec (ce n'est pas dit mais probablement incontournable) une travée mobile pour le passage de grands bateaux et par une réduction de la surface de retournement des bateaux à la pointe de l'île. Ces travaux sont stimulants et il serait dommage qu'ils soient sans suite.

En décembre 2011, Jean Marc Ayrault recevait à Nantes métropole le Conseil de développement. Il concluait cette réunion d'échanges en soulignant le grand intérêt de la participation de la société civile et même de l'utilité de la controverse comme expression de la démocratie.

Il y a eu depuis plusieurs années de multiples propositions de franchissements de la Loire aval et Jean Marc Ayrault s'est bien gardé de ne jamais publiquement donner un avis et de ce fait conduire toutes ces propositions à un « concours de beautés sans couronne » et à un épuisement des controverses.

Que valent des études enfouies dans des tiroirs si elles ne sont pas portées à la connaissance des conseillers municipaux ou métropolitains et encore moins du public ?

Le groupe « Centre démocrate » exprime dans le dernier Nantes Passion N° 223 d'avril 2012 ses doutes sur la réalisation d'une nouvelle grande gare (un bâtiment plus grand avec des surfaces destinées à des usages commerciaux) sans qu'il soit question des infrastructures destinées à la réception et aux passages des circulations (TGV, TER, Fret, Tram Train, Trains Travaux) qui devraient croître.

### **Quel projet ferroviaire pour Nantes métropole en 2030 ?**

Il est encore temps d'ouvrir un débat public sur cette question qui dépasse le strict intérêt et les compétences de l'agglomération. Ce projet intéresse la Région et l'état représenté par RFF et la SNCF.