



lavaud.jm@gmail.com

Contribution de Jean-Marie LAVAUD - ANDE

Haltes ferroviaires envisagées sur l'île de Nantes

Réponse à Jean François Retière, Vice-Président de Nantes Métropole en charge des transports, suite à l'article de Ouest-France du 1/11/12

M. Retière, vous êtes le premier élu de Nantes Métropole à admettre que Nantes Métropole ne veut pas d'un ouvrage de franchissement ferroviaire sur le bras de la Madeleine. Nous nous doutions depuis longtemps de ce choix, jamais exprimé publiquement et directement par aucun élu ni par son président en particulier.

De nombreux indices en témoignaient cependant (Plan Chémetoff, déclarations de M. Smets ou des directeurs de la SAMOA) de même que le charcutage du réseau ferroviaire dans le projet Malakoff initial.

La nouveauté dans votre communication est l'annonce d'une gare terminus possible "Nouvel Hopital" mais aussi d'un raccordement avec le Sud (Rezé) et la réalisation de plusieurs stations entre Malakoff et Rezé. Cette évolution est positive.

Ce n'est pas lui faire injure d'imaginer que M. Gilles Retière, nouveau président de Nantes métropole, retienne un projet qui réponde à un besoin et une demande d'amélioration des relations Sud Loire-Nord Loire, sans désavouer son prédécesseur Jean-Marc Ayrault pour le cœur du projet île de Nantes.

Vous expliquez ce choix de non réalisation d'une liaison ferroviaire Nantes État-Chantenay pour des causes de nuisances et des contraintes (?), tout en annonçant un emplacement réservé pour le cas, selon vous improbable, d'un besoin ultérieur.

Que peut-on penser de cette réservation ? Est-elle le résultat d'un sage principe de précaution ou celui d'un accord réaliste avec une autre autorité intéressée à cette liaison (RFF, Réseau Ferré de France) ?

Cet emplacement réservé ne peut pas être défini qu'à partir d'une étude d'une liaison Nantes État-Chantenay avec le positionnement choisi pour l'ouvrage de franchissement sur le bras de La Madeleine. M. Rimbart, nouveau maire de Nantes, devra en tenir compte pour l'aménagement du bas Chantenay. Cette étude existe probablement depuis longtemps ! Elle était demandée dans le protocole d'accord avec RFF et SNCF que vous citez.

Que pensez vous des annonces de concertation de participation citoyenne lorsqu'un tel projet, même hypothétique, est dissimulé aux habitants invités à s'exprimer sur l'aménagement de l'île de Nantes en particulier ? Si une nécessité ultérieure conduisait à la réalisation de cette liaison ferroviaire, sa mise en œuvre serait bien plus traumatisante pour le milieu traversé et ses riverains que si cette réalisation avait été anticipée. L'actualité nous montre ce que donnent les insuffisances d'infrastructures et de moyens en Région parisienne. Je crois pouvoir dire que ce grand projet urbain dans sa genèse n'a pas été, pour la partie transports, un modèle de clarté.

Vous précisez aussi qu'un tram-train avec un cadencement de 30 minutes (pourquoi 30 minutes ?), c'est 12.000 voyageurs par jour contre 100.000 pour le tramway avec un cadencement de 3 minutes. Pour retenir ces chiffres, je considère que 12.000 voyageurs en moins par jour dans la gare de Nantes Orléans serait une bonne chose et, à ce titre, je partage l'avis exprimé par Mme Annie Le Gal La Salle (association NEXUS).

L'amélioration de la relation Sud Loire-Nord Loire c'est bien, mais pas suffisant. C'est aussi à l'ouest qu'il y a besoin d'une infrastructure renforcée en direction de St Nazaire, de la Bretagne et de Rennes pour bénéficier au mieux d'une étoile ferroviaire aujourd'hui asymétrique.

Haltes ferroviaires envisagées sur l'île de Nantes

Nantes Métropole veut faire disparaître une zone ferroviaire à l'ouest de l'île. En revanche, elle prône la création de stations ferroviaires sur la ligne qui vient de Malakoff et traverse l'île, direction le Sud.



Jean-François Retière, vice-président de Nantes Métropole en charge des transports.

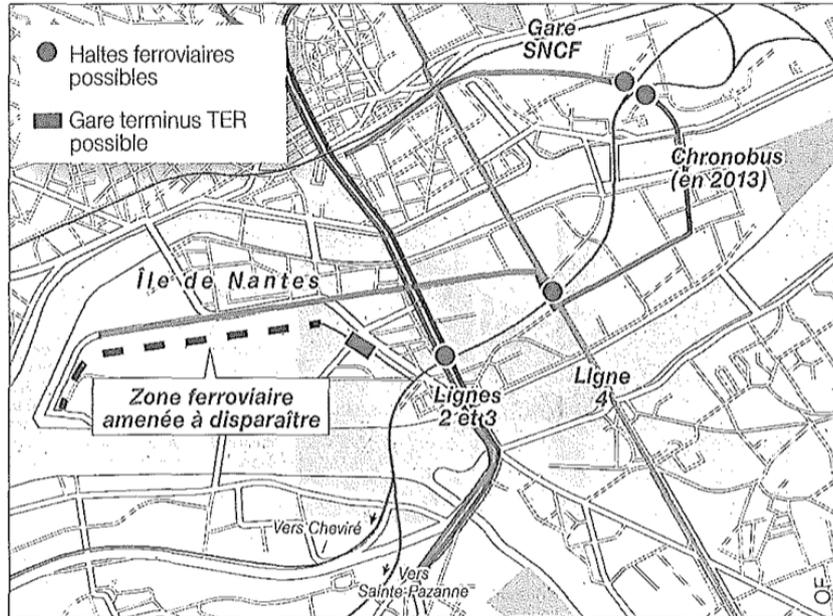
Sur l'île de Nantes, les voies ferrées découpent le paysage. Ces chemins de fer paraissent souvent peu utilisés. On y voit peu de trains y circuler. Même impression à Malakoff où là encore la voie crée la géographie d'un territoire.

Dans le cadre de son développement urbain, Nantes Métropole a engagé une réflexion sur le maillage ferroviaire et fixé quelques orientations précises. Sur l'île de Nantes, elle veut enlever les voies à l'Ouest à l'horizon 2017-2018. Mais en revanche, c'est une nouveauté importante, elle envisage aussi de créer des stations ferroviaires à l'est sur la ligne qui s'en va vers Rezé puis la Vendée.

Les voies ferrées à l'ouest de l'île appelées à disparaître

Premier point : Nantes Métropole, pour des raisons d'aménagement urbain, en accord avec la Samoa et l'urbaniste Marcel Smets, ne veut donc pas conserver la zone ferroviaire qui se trouve à l'ouest (le long de la gare dite de l'Etat) et qui forme un vrai peigne. Elle l'a dit et redit. Il y a là de nombreuses voies de garage. « Un protocole est signé depuis plusieurs années par Nantes Métropole, RFF et la SNCF pour transférer les emprises ferroviaires pour le fret et les activités logistiques vers le Grand Blottereau », rappelle Jean-François Retière, vice-président de Nantes Métropole en charge des transports.

Les négociations de rachat de ces emprises à RFF sont longues. Ce territoire aujourd'hui ferroviaire accueillera à terme et par phases, à



Sur l'île, Nantes Métropole veut racheter l'emprise ferroviaire à l'Ouest.

partir de 2017/2018, des immeubles de logements le long de la prairie au Duc, un bout de CHU (dans le cadre du regroupement à venir), et enfin un parc urbain à créer de 15 ha.

« Attention à la fascination de l'objet... »

« Pour ne pas injurier (sic) le long terme, souligne Jean-François Retière, une empreinte (un chemin) sera conservée. » Sur laquelle éventuellement et de manière hypothétique, on pourra toujours remettre des rails. Mais Nantes Métropole n'y croit pas. Elle ne veut pas, à l'inverse des lobbies ferroviaires, d'une liaison entre l'île de Nantes et la gare de

Chantenay qui nécessiterait un pont fixe au-dessus du bras de la Madeleine. « Le ferroviaire est générateur de nuisances et de contraintes avec souvent la constitution de coupures, de viaducs, dit en substance l'élú. Attention aussi à la fascination de l'objet, poursuit-il. Un tram-train, c'est 12 000 voyageurs par jour avec une fréquence toutes les demi-heures. La ligne 1 de tramway, plus de 110 000 voyageurs et une cadence toutes les 3 minutes. »

Créer des stations ferroviaires sur la ligne qui va vers le sud
En revanche, la collectivité est d'accord pour mieux exploiter la ligne

existante qui vient du Nord pour rejoindre le Sud. Les services de Nantes Métropole ont même positionné sur une carte (ça vient de sortir), des haltes ferroviaires possibles à la fois sur l'île (à Beaulieu et à Mangin) mais aussi à Malakoff et au Pré-Gauchet. Ils reprennent là, sans le dire d'ailleurs, une proposition de l'association Nexus. « Ces stations sont envisageables pour accompagner le développement de l'île. Il pourrait même y avoir une gare terminus à hauteur du futur CHU », conclut Jean-François Retière.

Philippe GAMBERT.

Association Nexus : « oui pour les stations sur l'île mais... »

En découvrant la carte concoctée par Nantes Métropole, Annie Le Gal La Salle sourit : « Ils reprennent nos propositions. Nous ne pouvons que nous en réjouir. C'est forcément positif. » Mais, insuffisant aux yeux de la militante qui prône une vision d'ensemble sur le transport ferroviaire dans l'agglomération.

Première étape essentielle pour Nexus, le projet de rénovation de la gare de Nantes doit se faire d'abord pour les transports et pas pour laisser trop de place aux commerces. « Il ne faut pas oublier la fonction première d'une gare, les déplacements. » Dans cet esprit, Nexus parle d'une gare centrale Nantes/Malakoff. « L'objectif est bien de permettre des dessertes cadencées », aussi efficaces qu'un tram.

Aux yeux des militants de Nexus, il est essentiel de conserver des voies ferrées à l'ouest de l'île et de les relier à la gare de Chantenay par un

pont au-dessus du bras de la Madeleine. Pourquoi ? Pour alléger le trafic dans le tunnel de Chantenay. Tunnel qui, en outre, peut présenter des inconvénients en terme de sécurité, de maintenance. Un pont au-dessus du bras de la Madeleine n'obérerait pas du tout le trafic du port de commerce de Nantes (les bateaux tournent à la pointe de l'île, devant Trentemoult). Il empêcherait juste le *Bélem* de venir jusqu'au pont Anne-de-Bretagne, « mais le célèbre trois-mâts ne peut-il pas être accueilli en escale ailleurs à Nantes ? »

« Notre réflexion, insiste Annie Le Gal La Salle, prend vraiment en compte l'étoile ferroviaire existante. » Le but étant de l'exploiter au mieux. Dans cet esprit, Nexus propose par exemple une gare SNCF à 50 m de l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique, sur des voies existantes.



Annie Le Gal La Salle : « Il faut relier par voie ferrée, l'île de Nantes à la gare de Chantenay en utilisant l'infrastructure existante. »

Ph. G.