



Contribution de Jean-Louis RENAULT

jean-louis.renault0524@orange.fr

A propos des voies ferrées traversant l'Île de Nantes

La contribution de M. Jean-Marie LAVAUD préconise de faire traverser l'Île de Nantes par une voie ferrée pour rejoindre Chantenay via un pont qui, du fait de la cadence des convois, du respect de leurs horaires et de leur longueur, ne pourrait être qu'un pont fixe.

S'il s'agissait simplement de résoudre un problème de desserte, cette solution serait effectivement très satisfaisante : utilisation des voies existantes, desserte directe du futur cœur de ville etc. Mais en examinant d'un peu plus près cette option, il apparaît qu'elle présente plus d'inconvénients que d'avantages, ainsi qu'il a été dit dans des études parues précédemment. Etudes qui préconisent le détournement des TMD (Trains de Marchandises Dangereuses) par le nord via Notre Dame des Landes (études publiées sous l'égide du Haut Comité Français pour la Défense Civile et Economique des Pays de la Loire) :

- « Le tunnel ferroviaire de Chantenay – Un point noir au cœur de Nantes » 2004
- « PDU et Etoile ferroviaire – Enjeux économiques et sécuritaires : des opportunités à saisir » 2010

Voici, reprise et complétée, la longue liste des inconvénients de cette solution. Liste dont certains éléments semblent, au regard de la sécurité et de l'économie en général, rédhibitoires :

- *Obligation de construire un pont ferroviaire —donc très bas par rapport au niveau de l'eau en particulier à marée haute— à l'extrémité ouest de l'Île de Nantes, avec création d'un obstacle à la navigation. D'où condamnation définitive des quais d'Aiguillon, Ernest Renaud, et au-delà en amont de part et d'autre du bras de la Madeleine à tout trafic maritime d'un peu d'importance : navires de croisière, Belem et autres, navires de guerre, de plaisance (voile et grands yachts), vedettes de tourisme etc. Ceci accentuerait encore un peu plus le peu d'attractivité du port de Nantes, en particulier pour les croisiéristes¹. Ce serait un coup de grâce donné à la vocation maritime de la ville, déjà fort mal en point.*

¹ Le dragage au droit du quai E. Renaud, à une côte de -9m permettrait, à moindre coût, de faire accoster au centre actuel de la ville, des bateaux de croisière plus importants que ceux que l'ont voit de temps en temps, sans attendre que l'Île de Nantes devienne le "cœur" de la cité et que le quai Wilson bénéficie d'un environnement esthétiquement acceptable.

- *Le positionnement, plus ou moins en aval ou en amont, de ce pont obligerait, soit à supprimer un des immeubles du quai des Antilles, soit devrait se faire à la pointe de l'île. Construit sur ce dernier emplacement, cet ouvrage rendrait impraticable, aux navires de grande longueur (actuellement : 225m de long max), la zone d'évitement située entre la pointe de l'Île de Nantes et Trentemoult, condamnant du même coup les appontements de Cheviré, de Roche Maurice et du quai Wilson. Cela signifierait également le déclin du port² à bois de Cheviré et celui à grains de Roche Maurice.*
- *En outre, cet ouvrage aurait un impact visuel négatif en détruisant complètement les perspectives paysagères que l'on a depuis Nantes vers Trentemoult et inversement.*
- *Le raccordement sur la rive gauche aux environs de Chantenay poserait plusieurs problèmes pour le franchissement des voies routières existantes et nécessiterait un remodelage important du bâti existant.*
- *La présence d'une voie ferrée à grande circulation coupant en deux la partie ouest de la future Île de Nantes poserait de nombreux problèmes d'urbanisme et de voirie (franchissement par les autres moyens de transport : ponts, tunnels ?) recréant ainsi, partiellement, la situation de Nantes avant 1955. Il ne peut être question de passages à niveau qui non seulement sont des lieux accidentogènes, mais resteraient souvent et longtemps fermés en fonction du cadencement des convois et de leur grande longueur.*
- *Obligation d'imposer aux convois une limitation de vitesse sur un très long parcours.*
- *Création d'une importante source de nuisances sonores et visuelles pour les riverains.*
- *Le problème de la sécurité demeurerait entier, les convois dangereux continuant à traverser une zone fortement urbanisée.*

Cependant, maintenir les voies ferrées existantes sur l'Île de Nantes permettrait de desservir ce secteur au moyen d'une ligne de tramway. Cette ligne pourrait s'inscrire dans le schéma de voirie, existant et à venir, des deux côtés de la Loire. Comme cela s'est fait sans trop de problèmes pour les lignes 1, 2 et 3 de la SEMITAN.

La relativement faible longueur du tramway permettrait, moyennant un aménagement technique de l'alimentation électrique, le passage de celui-ci sur le pont transbordeur proposé par l'association "Les Transbordés". Ce pont pouvant être réservé aux transports en commun — taxis, vélos et piétons — ne gênerait en aucun cas la navigabilité du site et aurait, sur les vues paysagères, un impact plutôt esthétique si l'on en juge sur les esquisses vues dans la presse.

² Ces appontements ne seraient accessibles qu'à de petits navires dont la rentabilité serait jugée insuffisante par les chargeurs et armateurs.