



[marc.lef@laposte.net](mailto:marc.lef@laposte.net)

### Contribution du Collectif Transport Marc Lefebvre

#### Quel rayonnement pour l'île de Nantes ?

Il y a deux ans, la question était déjà posée par Henri Favre. L'île de Nantes a-t-elle la vocation d'un aménagement de quartier purement nanto-nantais ou doit-elle rayonner bien au delà ?

Le tour d'horizon des équipements : Hôtel de Région, palais des sports, centre commercial, palais de justice, école des beaux arts, d'architecture, du bois etc, les projets autour de l'hôpital ainsi que la volonté affichée de faire émerger un centre de création, dépassant largement les frontières nantaises, plaident pour une desserte du site à la hauteur de ses ambitions. D'autant qu'on sent déjà poindre, dans la bouche même des aménageurs, quelques inquiétudes sur les capacités d'accès à ces multiples équipements, par la route, dans un quartier qu'on veut exemplaire pour sa qualité de vie.

La question des accès pour s'affranchir des contraintes d'une île a tout naturellement été abordée par les citoyens, avec de multiples propositions pour rayonner au-delà de la rivière, notamment à l'ouest : pont transbordeur, télécabines, tunnel, pont ?

Certains ont pu exposer leur projet devant le Conseil de Développement pendant que Nantes Métropole commandait une étude sur le franchissement de la Loire. D'abord limitée au seul trafic Nord-Sud côté aval du fleuve, l'étude devait ensuite être étendue au franchissement ouest de la pointe de l'île pour répondre aux nombreuses demandes citoyennes et associatives.

Et, avant de rayer du paysage un équipement ferroviaire existant, un débat avec ses utilisateurs potentiels, donc largement au-delà des limites de l'agglomération, s'imposait.

Il semblerait pourtant que certaines décisions aient été prises, avant même que les résultats de cette étude soient connus et puissent alimenter le débat. La dénomination du parc urbain de Mr Smets : « le Finistere »

en lieu et place des voies ferrées existantes à l'ouest de l'île de Nantes en disait déjà long sur la vocation du site envisagée par le nouvel urbaniste. Là où nous voyons un trait d'union (500 m) entre deux voies ferrées de part et d'autre de la Loire (Chantenay – Gare d'état), les responsables de l'aménagement de l'île n'envisagent plus qu'un parc urbain dont seule une « empreinte » des voies subsisterait pour ne pas « injurier » le long terme.

Quand on sait les difficultés à modifier le moindre espace vert en milieu urbain, on peut avoir quelques doutes sur une évolution de l'étoile ferroviaire (tant vantée) via l'ouest de l'île de Nantes, alors que celle-ci pourrait en constituer le cœur.

Il ne s'agit pas de demander la conservation des huit voies existantes qui bloquerait une bonne partie de l'aménagement urbain sur ce secteur, encore moins d'empêcher la réalisation d'un parc urbain. Il s'agit plutôt, de ne pas esquiver le débat, avec l'ensemble des acteurs concernés par les déplacements sur notre territoire (SNCF, région, département, métropole, associations, usagers). Débat concernant l'utilisation d'un axe qui, outre le désenclavement d'une gare dont on annonce déjà la saturation en dépit de son prochain réaménagement, contribuerait à restreindre l'étalement urbain en densifiant l'urbanisme le long de voies desservies par un cadencement attractif.

Nous avons compris qu'il s'agissait là d'un moyen (déjà partiellement décliné en direction de Clisson ou Châteaubriant), pour atteindre un objectif majeur dans la maîtrise de l'urbanisme galopant. Nous en étions confortés par les projets de haltes ferroviaires sur Beaulieu. Il nous semble aujourd'hui que l'abandon du trait d'union Ouest restreint les atouts ferroviaires de l'agglomération et ne joue pas en faveur de cet objectif.

Qu'une voie ferrée occasionne des contraintes et nuisances, nul ne le conteste, tout comme le font un Boulevard périphérique ou un tramway. Faut-il pour autant escamoter la question et n'est-ce pas le rôle des architectes et aménageurs d'en limiter la portée (comme on est fier de le démontrer pour le tramway à Nantes) ? Un coup d'œil sur les réalisations de certaines grandes agglomérations Européennes montre que rien n'est impossible en la matière.

La question du franchissement de la Loire peut, elle aussi, être contraignante. Il faut ménager la mémoire portuaire et industrielle du site. Mais curieusement le rail est rarement évoqué dans cette mémoire. Il a pourtant été bien présent dans le passé en alimentant les deux activités : les quais du port au nord et les anciens chantiers navals au sud.

Construire les 500 mètres de voies manquantes, sans empêcher ni l'évitement des navires à Trentemoult, ni l'accès des bateaux sur le port historique (pont tournant sur le bras de la Madeleine ?), pour activer une véritable « étoile ferroviaire » dont tout le monde s'accorde à vanter l'importance, constituerait un double lien : lien symbolique entre le portuaire et l'industriel, lien physique manquant entre les branches de l'étoile ferroviaire et le nouveau cœur de ville que Mr Smets appelle déjà le « **metacentre** ». Certains y voient une fascination pour l'objet, nous y voyons l'optimisation de moyens existants.

L'absence d'un large débat quant à l'avenir du ferroviaire sur l'agglomération, malgré les initiatives du collectif transport et des associations qui le composent, et la façon abrupte dont le débat est tranché avant même que les éléments pouvant l'alimenter ne soient connus et diffusés nous invite à notre tour à nous poser la question de Jean Renard : A quoi servons nous ?