

# Grand débat public "Nantes, la Loire et nous"

## Atelier "Nantes, fluvio-maritime"

Dans le cadre du débat public "Nantes, la Loire et nous", le Conseil de développement a souhaité apporter son propre regard pour nourrir le débat de contributions, d'échanges, de propositions de toutes natures.

---



Marc LEFEBVRE – 13 janvier 2015  
[marc.lef@laposte.net](mailto:marc.lef@laposte.net)

## Le fossoyeur du trafic fluviomaritime

Le train a tué le trafic fluviomaritime entre Nantes et St Nazaire ! Verdict de Didier Guivarc'h au cours de son audition publique particulièrement fouillée sur l'histoire de l'estuaire de la Loire.

L'arrivée du train a donc radicalement bouleversé la nature du trafic des marchandises de St Nazaire à Nantes et même au-delà. Le passage du bateau au rail a changé, à la fois le mode de diffusion de ce trafic, mais surtout l'échelle de développement de l'estuaire. Les échanges cantonnés sur un "axe" fluvial ont éclaté autour d'un "réseau". A partir de 1850, malgré les réticences des chambres consulaires<sup>(1)</sup>, les marchandises ont quitté le fleuve pour gagner les rives et s'éparpiller sur tout le territoire. Au passage, on a troqué un "grand projet" qui se révélera bien peu "utile"<sup>(2)</sup>, le canal de la Martinière, contre un "grand projet utile" : le chemin de fer<sup>(3)</sup>. Faut-il trouver dans cette suprématie du rail qui a eu raison du trafic fluvial, un motif du peu d'intérêt que manifeste bon nombre de Nantais pour ce moyen de transport ? Faut-il y voir, chez certains, une forme d'hostilité qu'on ressent aussitôt qu'on évoque le retour du rail ; sur, à côté ou au-dessus du port ? La mémoire collective nantaise peut-elle surmonter le traumatisme du "crime" contre le trafic fluvial et son corollaire sur l'activité portuaire ?

Nantais d'adoption, j'ai toujours été frappé par l'attitude paradoxale des habitants de l'agglomération autour du fleuve, la nostalgie affichée pour un port qui n'a cessé de "reculer" dans la ville.

J'y suis arrivé au moment des derniers lancements de navires construits à Dubigeon, puis j'ai vu mourir les chantiers, démonter toutes les grues ou presque, abattre les vestiges de bâtiments portuaires sur le quai de la fosse, disparaître les ultimes trafics sur l'île de Nantes : sucre, ferraille, engrais, s'arrêter les seules péniches franchissant encore Pirmil. Dans le même temps, s'insérait une forme d'indifférence à voir la Loire

se cacher derrière un rideau d'arbres poussant sauvagement sur des berges enrochées au cœur de la ville, ou laisser transformer ses quais en de vulgaires parkings.

Aujourd'hui, que reste-t-il au-delà d'une friche industrialo-portuaire qui se transforme en embellissant peu à peu les rives ? Des quais et... des rails ! Et ceux qui s'affairent, à juste titre, à sauver une mémoire ou relancer une activité autour du fleuve laissent plus souvent disparaître leur intérêt pour les premiers, que pour les seconds dont on se contente de laisser des traces sur le sol.

Étonnant quand on regarde les anciens plans de la ville et les vieilles cartes postales qui décèlent tous les trafics entremêlés ! Véhicules hippomobiles, charrettes à bras, automobiles et trains se côtoyaient au pied des navires amarrés à quai. De l'autre côté, sur l'île Ste Anne, une présence très forte du rail pour desservir, entre autres, des hangars à bananes... organiser le triage d'un fret bien vivant, et approvisionner des entreprises industrielles implantées sur le site.

Bien des villes pourraient jalouser le réseau de plateformes ferroviaires nantais encore présent et qui nous tend les bras au milieu d'un foncier aussi précieux. Faut-il rappeler que la remise sur rail du tramway nantais doit son succès à l'utilisation d'une plateforme ferroviaire disponible<sup>(4)</sup> qui a permis de ne pas (trop) traumatiser les citadins qui voyaient d'un mauvais œil le retour du péril jaune dans leur ville ? Faut-il rappeler que le tram-train a pu démarrer vers Châteaubriant grâce à une autre plateforme heureusement préservée ? Faut-il rappeler que le train cadencé pour Clisson est victime de son succès tout comme la liaison avec Pornic et St Gilles en cours de restauration ? Toutes ces lignes fonctionnent aujourd'hui sans "couper" la ville comme le prédisaient les opposants et comme le prédisent encore certains, aujourd'hui, dès lors qu'on évoque le rail en milieu urbain.

Alors que le succès du rail est au rendez-vous, pourvu qu'on s'en donne les moyens, pourquoi le débat est-il systématiquement écarté autour du ferroviaire lorsqu'il s'agit du "vieux" port de Nantes ?

D'un côté la Samoa qui, sur l'île de Nantes, condamne à un cul de sac, tout trafic ferroviaire vers le port, en ne gardant à son extrémité ouest que des "traces" du chemin de fer pour "ne pas injurier l'avenir", tout en bétonnant de telle sorte qu'il devient de plus en plus difficile de revenir en arrière.

De l'autre, des associations qui semblent curieusement écarter le rail de la mémoire du port et de son fleuve alors qu'ils sont intimement liés. Sans compter des projets plus ou moins grandioses de franchissement que pourrait perturber la présence du fer aux abords du fleuve.

Rajoutez à ceci un beau mélange de différentes autorités organisatrices et compétences, comme nous savons les orchestrer en France, et vous obtenez une situation de laquelle il est bien difficile de faire émerger un débat serein.

Est-il si incongru de sortir des positions de principe et de se poser la question d'un franchissement ferroviaire de la Loire et pour quels types de trains ?

Est-il si incongru de se demander si une partie du trafic venant de l'ouest de l'agglomération pourrait, en passant au-dessus de la Loire, libérer de précieux "sillons" sur les voies (en limite de saturation) sous le tunnel ferroviaire<sup>(5)</sup> ?

Est-il si incongru de se poser la question du type de trafic ferroviaire acceptable en milieu urbain, sans a priori ?

Est-il si incongru de se poser la question de la saturation des "mouvements" de trains en gare de Nantes en soulageant celle-ci par des passages à travers l'île de Nantes<sup>(6)</sup> ?

Est-il si incongru de parler d'optimisation de l'étoile ferroviaire en multipliant les destinations potentielles à partir de l'île de Nantes ?

Est-il si incongru d'envisager de réhabiliter une "gare de l'état" symbole de la multiplication des points d'arrêt en centre-ville ?

Est-il si incongru de favoriser le rayonnement et l'optimisation des accès dans le "métacentre" de la métropole par des transports en commun rapides et performants plébiscités par de nouveaux usagers ?

Poser ces questions est déjà sans doute une manière d'y répondre tout en rassurant les fervents défenseurs du port.

- Nous partageons avec eux l'impérieuse nécessité de conserver la totalité de l'aire d'évitement de Trentemoult sans obstacles en aval pour préserver l'activité présente et future du port.
- Nous partageons avec "les transbordés" l'idée de prolonger le mouvement de descente historique du port (de Richebourg à la Fosse, en passant par Bouffay et Commerce), en le ripant vers l'aval par un nouvel aménagement dans le bas de Chantenay, sous réserve de valoriser la plateforme ferroviaire existante dans ce secteur.
- Nous pensons que le port "historique"<sup>(7)</sup> de Nantes peut s'envisager avec une hiérarchisation des quais accueillant des navires de différents tirants d'air en fonction des aménagements futurs entre le pont Anne de Bretagne et le bas de Chantenay.

Certes, le rail a été le fossoyeur du trafic fluviomaritime. Il a aussi été un vecteur de développement portuaire et industriel de Nantes, de son agglomération et de son estuaire. Aujourd'hui, c'est le fret ferroviaire qui se meurt et c'est le trafic voyageur local qui ressuscite. Il aura besoin de plateformes pour s'épanouir.

Une nouvelle page va s'écrire autour des rives de la Loire. Rien ne serait pire que de commencer par gommer le potentiel ferroviaire existant. Nous pensons que le rail doit (re)trouver toute sa place, au bord, et au-dessus du fleuve.

---

<sup>(1)</sup> A l'époque, et à la demande des chambres de commerce de Nantes et St Nazaire, la gare d'Orléans fut positionnée en butée sur la Loire pour éviter le développement du trafic de fret vers l'ouest

<sup>(2)</sup> Canal de la Martinière qui fonctionnera une dizaine d'années avant de devenir... cimetière à bateaux

<sup>(3)</sup> On peut d'ailleurs se demander si ces deux "grands projets" pourraient voir le jour aujourd'hui compte tenu de leurs impacts environnementaux...

<sup>(4)</sup> Entre la gare SNCF et Haluchère

<sup>(5)</sup> Il ne paraît pas "durable", en termes de capacité de trafic, de condamner l'entrée et la sortie de la gare de Nantes (de ou vers toute la Bretagne) aux deux seules voies disponibles sous le tunnel

<sup>(6)</sup> Quelques centaines de mètres seulement séparent les plateformes venant de la gare de Chantenay le long du Bd de Cardiff et le faisceau présent sur l'île de Nantes

<sup>(7)</sup> Où commence et où s'arrête l'histoire du port ?