



Donné dans le cadre de la consultation en vue de la fermeture et du déclassement d'une section de la ligne ferroviaire 514300 de raccordement des gares Nantes Etat et Nantes Orléans (PK 4+840 à 5+236)

Ce tronçon permettait l'accès à l'ancienne gare de l'État et au faisceau de voies qui servait de gare fret (dont l'activité est transférée au Grand Blottereau).

Le déclassement résulte d'une demande de Nantes en vue d'intégrer l'emprise dans l'opération d'aménagement de l'île de Nantes. La surface transférée (près de 400 m de voie) ne représente qu'une partie très minime de l'opération d'aménagement.

Une emprise ferroviaire au coeur de la nouvelle centralité nantaise.

Les réflexions sur un « RER » nantais ont été actives dans les années 1990, et ont abouti à l'utilisation du billet TAN sur le réseau TER dans l'agglomération, à la réouverture de Nantes Châteaubriant et au lancement des dessertes tram-train cadencées vers Nort sur Erdre et Clisson, mais se terminant en gare centrale, contrairement aux premières idées émises de diamétralisation. A l'époque des choix initiaux, l'île de Nantes n'était pas un territoire aux vocations bien définies.

Dans les années 2000 émerge le projet île de Nantes qui se met progressivement en place. L'île de Nantes a vocation à accueillir des actifs et des visiteurs venant de l'aire urbaine ou de plus loin, du fait des activités très attractives et de rayonnement régional qui y seront localisées :

- CHU et recherche médicale, écoles supérieures, quartier de la Création, etc...
- administrations et services régionaux, équipements sociaux
- media, expositions, loisirs (parc de la pointe de l'île et Machine de l'île, hangar à bananes)
- habitat dense et commerces associés

L'île de Nantes est bien une extension du centre ville, avec des emplois nombreux et des fonctions centrales, nécessitant un accès rapide depuis sa région.

A la suite du constat général en France des extensions périurbaines et du rôle que le ferroviaire pourrait jouer dans leur desserte, SNCF Réseau a commencé à explorer en 2020 la réalisation d'un SEM (Service Express Métropolitain) en utilisant l'étoile ferroviaire nantaise, mais sans analyser les dynamiques urbaines de l'agglomération, et en particulier celles de l'île de Nantes.

Un quart des actifs travaillant dans l'agglomération habitent hors agglomération, et ils sont de plus en plus nombreux.

Des AOM en retrait

C'est l'urgence de la desserte de l'aéroport maintenu à Bouguenais qui a conduit les 2 AOM, autorités organisatrices de la mobilité concernées, à se concerter et à envisager une halte. Mais la Région et Nantes Métropole ne sont pas actuellement dans une démarche conjointe de développement du réseau ferré, pourtant le plus à même d'assurer le raccordement de la zone depuis l'ensemble de l'aire urbaine.. , et d'accueillir un SEM :

- Nantes Métropole développe sa « nouvelle centralité », mais n'envisage de la desservir qu'à partir de son réseau, limité à l'agglomération (réseau tram). L'accueil des périurbains

est supposé essentiellement pris en charge à partir du réseau routier (parkings relais, voies bus et covoiturage).

- SNCF Réseau note certes l'existence de ce projet urbain « central », mais n'en tire aucune conclusion quant à l'atout que pourrait représenter l'infrastructure dont le déclassement est demandé.
- La Région améliore des fréquences de trains périurbains qui ont leur terminus en gare de Nantes, mais elle ne se projette pas, se concentrant sur l'amélioration des services existants (à l'exception d'un projet de réutilisation d'emprise existante Mortagne les Herbiers à la demande pressante des collectivités locales). L'allotissement envisagé pour la mise en concurrence de l'exploitation du réseau régional n'envisage pas la réalisation d'un SEM et devrait au mieux le retarder de nombreuses années, sauf sur l'axe longeant la Loire où une liaison diamétrale resterait envisageable.

Le blocage à Nantes est patent au contraire d'autres agglomérations (Bordeaux par exemple). Un SEM, par ses caractéristiques, améliorerait considérablement la situation :

- liaisons diamétrales
- liaisons mieux raccordées avec le réseau urbain, et les modes actifs, création de quelques gares ou haltes supplémentaires
- fréquence élevée avec l'objectif à terme d'un train chaque quart d'heure

L'importance du périurbain et les urgences environnementales rendent nécessaires de :

- mettre en place des transports rapides d'un point à l'autre de l'aire urbaine, ce qui soulagerait en partie les pénétrantes et le périphérique. Des pôles de correspondance disséminés en périphérie permettent un recours plus large aux modes actifs (marche et vélo).
 - reporter le maximum de déplacements sur la voie ferrée, où les déplacements sont peu émetteurs de GES ; de plus le réseau ferroviaire périurbain est déjà électrifié, sauf Nantes Ste Pazanne.
 - éviter les élargissements de voies routières, qui attire toujours des trafics nouveaux et leur accompagnement de parkings voiture, consommateurs de terrain et agents de l'étalement urbain.
- L'ampleur du projet urbain, la place de l'île dans l'agglomération, et l'existence d'une emprise ferroviaire au centre de cette île d'un km de large nécessitent une analyse globale. La consultation ne tient pas compte de l'intérêt potentiel de l'emprise pour les relations entre la nouvelle centralité sur l'île de Nantes et la périphérie dans et au dehors de l'agglomération.
- L'étude du potentiel du réseau ferré métropolitain au regard des développements urbains devrait précéder des décisions d'aliénation.

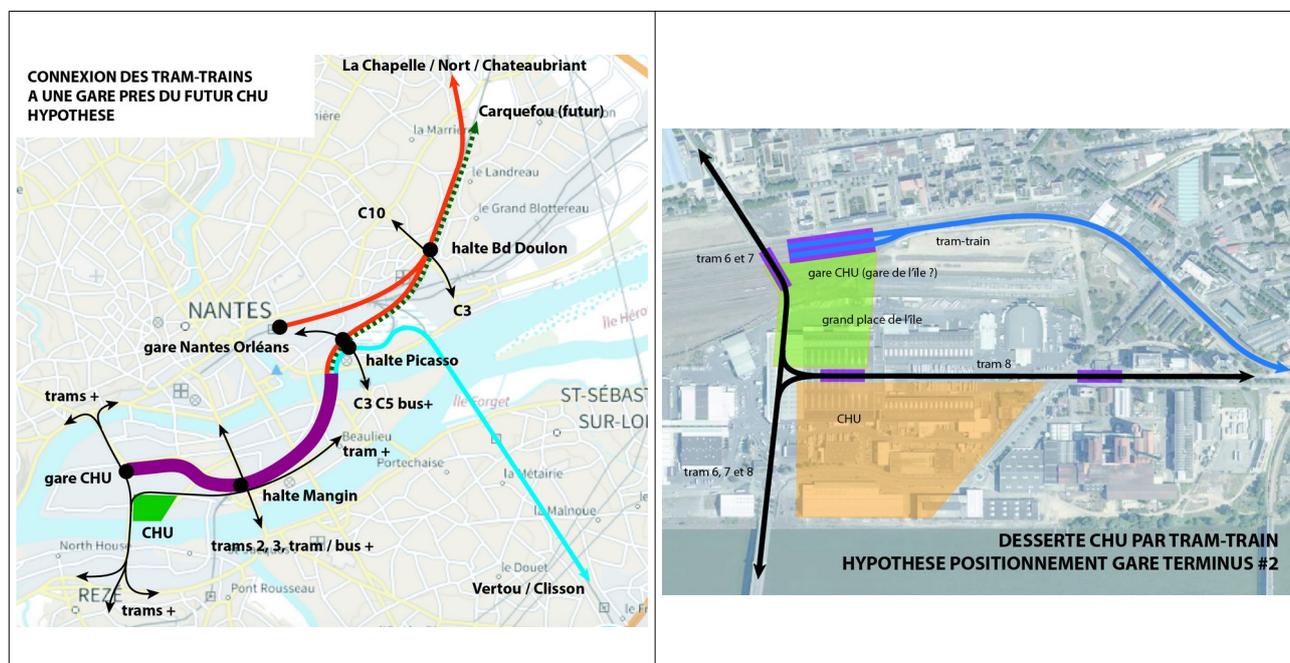
La voie ferrée proches des futurs CHU et trams est une opportunité

La partie Ouest de l'île de Nantes et le futur CHU seront desservis par 3 lignes de tram. Ce qui a amené les associations et autres (ANDE, FNAUT Pays de la Loire, Collectif Transport) à y envisager un pôle d'activités et de correspondance entre les futurs tram Nord Sud et des tram-trains venant du périurbain nantais. Cette emprise disponible pourrait ainsi être raccordée à :

- Une liaison en tram-train depuis Carquefou/Châteaubriant, en zone maintenant complètement urbanisée, ce qui ne ferait que reprendre l'ancienne liaison Nantes Etat Doulon Segré, dont les infrastructures sont encore en place.

- aux tram-trains de Clisson.

Ci-après des schémas possibles de cet aménagement, qui ne reprend que les lignes ferroviaires qui desserviraient l'île de Nantes. La configuration du pôle de correspondance (orthogonalité des lignes tram et train) serait proche de celle de Pont Rousseau, mais inversée, et avec 3 lignes de tram très proches au lieu d'une.



En plus des correspondances à la gare CHU (ou Estuaire ou de l'île), les tram-trains seraient en correspondance avec de nombreux axes Nord Sud de tramway, tram, busway, chronobus par des haltes à créer (à Picasso et Mangin-Beaulieu), ce qui compenserait le fait de ne pas passer à la gare centrale où l'offre de transports urbains est plus réduite. Pour envisager cette configuration, toute cession d'emprise à l'Est de l'axe entre les ponts Anne de Bretagne et des 3 Continents serait à écarter.

- Cette gare île de Nantes / CHU/ Estuaire :
- soulagerait la gare de Nantes Orléans dont quais et voies sont très chargés, et serait d'un coût limité, réutilisant une infrastructure en place
 - serait mieux intégrée au centre ville que Nantes Orléans, et apporterait un atout supplémentaire à l'attractivité de l'île de Nantes
 - faciliterait l'accès de tous ceux amenés à fréquenter l'île de Nantes ou à y travailler
 - diminuerait la pression automobile dans l'agglomération et serait un pôle d'échange important avec les modes actifs, très présents au centre ville.

Il est question dans la consultation d'un usage de l'emprise dégagée pour un usage tramway. Notons que sur une même voie peuvent cohabiter tramway et tram-train, pourvu que les gabarits des matériels et des équipements de la voie soient conçus compatibles ; le TT Nantes Chateaubriant est déjà bitension (tension tram et tension 25000V). Une utilisation tram peut être compatible avec le tram-train. Dans la solution ci-dessus, TT et tram restent cependant chacun sur leur voie.

En conclusion, la cession d'emprises est prématurée alors qu'aucun des acteurs de la mobilité, Région et Nantes Métropole n'a évalué les réponses possibles aux besoins de déplacement dans l'ensemble de l'aire urbaine.

Une étude commune entre la Région et Nantes Métropole sur l'utilisation de l'étoile ferroviaire à l'échelle de l'aire urbaine, visant à maximiser l'utilisation conjointe du réseau urbain projeté et du réseau TER existant, serait nécessaire, en visant l'efficacité économique et un moindre coût écologique. Elle permettrait une large consultation des habitants.

La FNAUT n'est donc pas favorable à la fermeture et au déclassement de la section, et demande que le dossier soit repris dans un ordre logique, commençant par l'étude des besoins et de la manière de les satisfaire au mieux, au profit des habitants et de l'environnement.