

## LA VALORISATION DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE DE NANTES : UN POTENTIEL ÉVIDENT, UNE GOUVERNANCE EN ATTENTE, DES CITOYENS IMPATIENTS

[Jean-Bernard Lugadet](#)

Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes | « [Transports urbains](#) »

2021/2 N° 139 | pages 21 à 27

ISSN 0397-6521

DOI 10.3917/turb.139.0021

Article disponible en ligne à l'adresse :

-----  
<https://www.cairn.info/revue-transports-urbains-2021-2-page-21.htm>  
-----

Distribution électronique Cairn.info pour Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes.

© Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

# La valorisation de l'étoile ferroviaire de Nantes : un potentiel évident, une gouvernance en attente, des citoyens impatientes

**JEAN-BERNARD  
LUGADET**

Association Nantaise de  
Défense de l'Environnement  
(ANDE)

## Brève histoire de la simplification d'un nœud complexe

Le « complexe » découle de la superposition de plusieurs réseaux de chemins de fer (Paris-Orléans, « État », « Petit Anjou », ligne de Legé) menée par des promoteurs aux logiques concurrentes ou complémentaires. Son unification par la SNCF à partir de 1939 fut difficile (deux gares centrales jusqu'en 1959) et on peut dire que c'est son démantèlement qui a fini par rationaliser l'infrastructure et dessertes.

La juxtaposition des deux réseaux principaux compliquant au début la vie des usagers a eu le mérite de créer, notamment au niveau du quartier de Malakoff, des embranchements et des « sauts de mouton » permettant de réaliser des liaisons diamétrales. Les associations d'usagers ont dû les défendre au début de ce siècle contre des projets d'aménagement dénonçant « les saignées ferroviaires », prétexte pour accompagner le surinvestissement routier.

## Des évolutions institutionnelles, techniques et tarifaires bienvenues

La régionalisation constitue un premier processus qui s'étale entre 1980 et 2000 avec l'implication d'élus clairvoyants. La région Pays de la Loire, alors présidée par François Fillon, a fait partie des régions expérimentales entre 1997 et 2002. Il en a résulté une intensification de l'offre sur l'ensemble des branches.

Mais c'est surtout la tarification intégrée mise en place en 2002 par la SNCF et la nouvelle communauté urbaine qui apparaît la plus novatrice. Première réalisation de ce type en France après la « carte orange », elle permet aux abonnés de la TAN d'accéder à une vingtaine de gares et à ceux de la SNCF d'utiliser le réseau urbain avec les titres de transport « Métrocéane ».

L'arrivée en 1989 des trains à grande vitesse entre Paris et Le Croisic va peser sur les dessertes régionales avec le jeu des tarifications spécifiques

Les lignes à voie étroite ont été démantelées dès les années 1930 :

- ligne de Legé : 1935 (la ligne 5 de la Semitan emprunte une partie de son parcours) ;
- Basse Goulaine – Saint-Sébastien sur Loire – Nantes par le « Petit Anjou » : 1947 ;
- de même Segré – Nantes en 1939 (un service fret a subsisté jusqu'en 2011 jusqu'à Carquefou).

La croissance du modèle « tout automobile » à partir de 1960 a contribué à marginaliser les services ferroviaires alors que se développaient des logiques favorisant des équipements concurrentiels : voies express, « périphérique » nantais (achevé en 1994), zones d'activités non embranchées... D'où de nouvelles fermetures :  
– Nantes – Châteaubriant : cessation du service d'autorails en 1980 ;  
– Nantes – Pornic : suppression du service d'hiver entre 1970 et 2001.

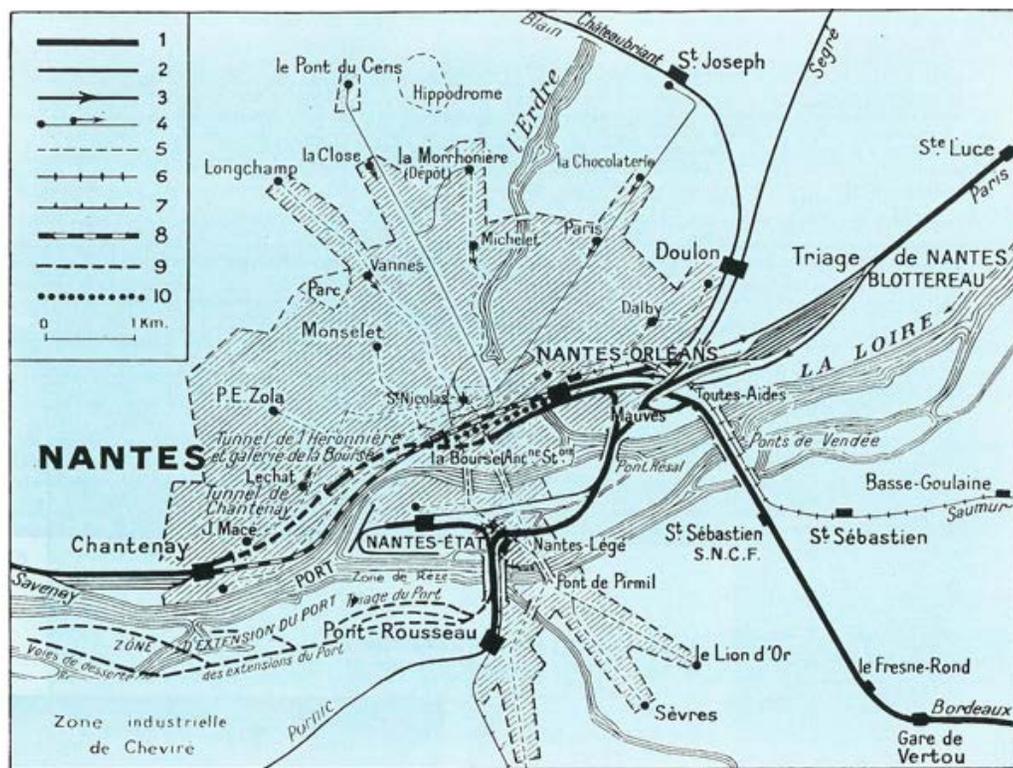
et d'une image contrastée entre la modernité des TGV et la disparité des services régionaux.

Au niveau particulier de l'étoile ferroviaire nantaise, il convient de rappeler les améliorations concernant :

- les infrastructures avec des renouvellements de voie permettant d'accueillir des rames plus capacitaires, surtout sur l'axe Nantes-Saint Nazaire ;
- le développement dans le territoire métropolitain de nouveaux points d'arrêt, soit par amélioration de l'existant (Vertou, La Chapelle sur Erdre), soit par des créations *ex nihilo* (deux arrêts à Saint-Sébastien-sur-Loire, pôle de Haluchère et station Babinière sur la ligne vers Châteaubriant) ;
- l'amélioration de certains bâtiments de gare avec en novembre 2020 la modernisation de la gare de Nantes qui ne doit pas faire oublier ailleurs les fermetures des guichets, les restrictions de personnel.

### RÉSUMÉ

Le complexe ferroviaire nantais mérite bien son nom. Issu de la juxtaposition de réseaux d'ampleur et de portées différentes développés au fil du temps, il fait depuis les années 1960 l'objet d'une « rationalisation » importante avec la suppression de doublons qui libèrent du foncier et une modernisation différenciée des différentes branches qui y aboutissent. Cet article part de ce processus et des jeux d'acteurs afférents pour déterminer le potentiel actuel d'un nœud ferroviaire encore conséquent et proposer des évolutions en termes d'offre, au-delà des premières esquisses de système express métropolitain réalisées par le gestionnaire d'infrastructures.



**FIGURE 1.** Le nœud ferroviaire nantais à son apogée (source : Indicateur Chaix, 1934, repris par la SNCF dans sa *Géographie des transports et du tourisme*, 1986).

1. Ligne S.N.C.F. à double voie. – 2. Ligne S.N.C.F. à voie unique. – 3. Voie de circulation à sens unique. – 4 et 5. Ancienne ligne de tramway électrique. – 6. Ancienne ligne à voie étroite des Chemins de Fer Economiques (réseau de l'Anjou). – 7. Ancienne ligne à voie étroite du Chemin de fer de Nantes à Lège. – 8. Ancien tracé de la ligne S.N.C.F. de Nantes à Chantenay. – 9. Voie de service des extensions du port. – 10. Ancienne déviation provisoire (gare d'Orléans-Bourse) de la ligne S.N.C.F. de Nantes à Savenay établie dans un bras comblé de la Loire et en service jusqu'en 1956.

## Le choix du train léger sur des dessertes secondaires mais réhabilitées

La création de deux dessertes de tram-train a accru l'offre ferroviaire avec les lignes :

- T2 Nantes – Vertou – Clisson (2011), valorisant les arrêts de Vertou, Frêne rond, Pas enchantés sur le territoire de Nantes Métropole ;
- T1 Nantes – La Chapelle-sur-Erdre – Châteaubriant (2014) entraînant l'électrification

de bout en bout et l'adaptation des gares (quais bas).

Leur succès inégal sur dix années d'exploitation s'explique :

- par l'utilisation d'un matériel spécifique (rames Alstom Dualis) et d'une infrastructure



**FIGURE 2.** Rame Alstom Dualis en gare de Saint-Sébastien Frêne Rond (photo P. Zembrì).

entraînant en bout de ligne des ruptures de charge, dont celle de Châteaubriant où un butoir illustre l'absence de continuité vers Rennes ;  
– par les retards pris en matière d'urbanisation autour des gares ;

– par un traitement peu volontariste des potentiels de correspondance avec le réseau urbain, sauf au pôle multimodal de Haluchère au Nord-Est.

## Des propositions d'amélioration de l'existant : trop timides ou trop vite écartées

C'est surtout dans les périodes de renouvellement des conseils municipaux qu'apparurent les projets de modernisation portés par des militants politiques déjà sensibilisés (urbanistes, syndicalistes...) ou reprenant des études spécialisées.

Retenons comme exemples :

– en 1997, le REDD (Réseau Express Départemental et Distrial) proposant une desserte cadencée entre Bouaye et La Chapelle-sur-Erdre, exemple d'optimisation de l'existant ;  
– plus proches de nous (2014) des propositions concernant la remise en service de la ligne de Carquefou (avec les options du tramway ou du TER), le doublement de la voie entre Pont-Rousseau et Sainte-Pazanne, etc. ;  
– en 2020, la publication dans ses tracts par la liste « Mieux vivre à Nantes » (droite républicaine) d'un plan d'un réseau express métropolitain que ne désavoueraient pas des défenseurs militants du transport public.

La SNCF, souvent perçue comme privilégiant le « système TGV » et n'étant après 1995 que le mandataire de l'autorité régionale, a pu être

jugée insuffisante quant à sa capacité d'amélioration. Il faut toutefois lui reconnaître un rôle certain de conseil (et de fait de décision) dans la rationalisation des dessertes avec la définition des missions, l'affectation des matériels. Rien de moins que ses missions essentielles, encadrées par lois et conventions mais qui ont permis surtout sur l'axe Savenay – Nantes – Ancenis d'indéniables progrès à moyen terme entre 2005 et 2015. Améliorations peu perçues peut-être par les usagers soumis aux aléas de l'exploitation : suppression de services, grèves.

### Les édiles doivent acquérir une sensibilité ferroviaire pour impulser la solidarité que réclament les périphéries.

De 1997 à 2014, la gestion séparée du réseau par l'établissement public RFF a pu ouvrir d'intéressantes perspectives en cela qu'il avait intrinsèquement un intérêt à multiplier les circulations voire à susciter de nouvelles lignes. L'exemple de la réouverture de Nantes – Châteaubriant selon un régime d'exploitation spécifique montre son ouverture d'esprit.

## Une coopération limitée par les différenciations territoriales et politiques

Les réussites passées dans la réalisation de projets ferroviaires par l'autorité régionale et d'autres acteurs donnent à penser que lorsque les élus travaillent ensemble sur des sujets pertinents et avec de bons prestataires, des avancées sont au rendez-vous.

La période entre 2014 et 2020 n'a guère suscité d'évolution positive en la matière. Elle s'est caractérisée par des crispations politiques entre une région plutôt soucieuse de la desserte des territoires périurbains et une métropole en forte croissance démographique mais sans ambition ferroviaire autre qu'une gare centrale vitrine, crispée sur le coûteux réseau urbain et confrontée depuis mars 2020 à la crise sanitaire.

On n'a pas recensé de projet d'envergure dans la zone nantaise depuis le changement de majorité au Conseil régional en 2016. Pis, des mesures récentes de dépose et déclassement des voies ferrées menacent l'intégrité de l'étoile ferroviaire nantaise.

Le déménagement des services fret de l'ancienne gare de l'État vers le triage du Grand Blottereau (ligne de Paris) ont motivé une demande par la métropole de suppression des voies pour faciliter la densification de « l'Île de Nantes ».

Sur la ligne non utilisée Doulon – Carquefou, c'est au contraire la SNCF qui propose la mise en place d'un service de navettes automatisées. Ce projet répondant à une mode et n'ayant objectivement guère fait l'objet d'étude d'impact implique le déferrement de la voie, voire l'aliénation de la plate-forme. Il est désormais engagé dans le cadre d'une expérimentation nationale.

Les édiles doivent acquérir en urgence une sensibilité ferroviaire, la mieux à même d'impulser ces solidarités que réclament les habitants des périphéries pas toujours lointaines. Les conseillers régionaux sensibles à l'isolement des territoires non métropolisés ne doivent plus considérer que seules les pénétrantes routières contribueront à leur « désenclavement ». Les conseillers communautaires doivent apprendre à penser

globalement un réseau desservant l'agglomération et s'impliquer dans l'optimisation des connexions. Les projets des futures lignes de

tramway (6, 7 et 8) actuellement débattus en sont le contre-exemple, en omettant quasiment toute référence au ferroviaire !

## Périmètres et dessertes : des choix engageant l'avenir d'une agglomération en croissance

Les propositions qui suivent sont la mise en forme des échanges menés depuis vingt ans au sein du Collectif Transport de Nantes et complétées après la proposition d'un Service Express Métropolitain (SEM) par SNCF Réseau fin 2020. Elles se veulent une bourse aux idées pour tous les acteurs qui prendraient en main ce projet et ne sont nullement figées. Cette démarche valorise une expertise d'usagers à confronter aux propositions des techniciens et des politiques, mais qui bien souvent a contribué par le passé à ouvrir des chantiers aujourd'hui réalisés.

### Le SEM s'inscrit dans le bassin de vie de l'agglomération, qui excède largement le périmètre de la Métropole.

Doit être posée d'emblée la question de l'espace géographique pertinent pour ce SEM : le bassin de vie de l'agglomération de Nantes (défini par l'INSEE) ou un territoire plus ténu, limité à 24 communes de la métropole.

*A priori*, les services TER sont organisés au sein du premier de ces cadres pour accompagner les déplacements domicile-travail dans des rayons de 40 à 70 km. Leur montée en puissance a accompagné en partie la croissance de la mobilité dans l'agglomération élargie et nos associations souhaitent qu'ils croissent en qualité (amplitude, fréquence, régularité et tarification). Leur gouvernance impliquera de plus en plus d'acteurs dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM), avec surtout l'intervention de la plupart des communautés de communes de la

Loire-Atlantique à propos de la connexion des réseaux, de l'implantation d'activités autour des gares, de la promotion d'un mode de transport respectueux de l'environnement.

La superposition de dessertes purement métropolitaines fait bien entendu débat au niveau :

- de la faisabilité technique surtout pour les infrastructures en bout de service, les points d'arrêt actuels (Couëron, Thouaré, La Chapelle-sur-Erdre, Bouaye, les deux gares de Saint Sébastien sur Loire, etc.) n'étant sauf exceptions (Vertou, Chantenay) que des gares de passage ;
- des missions supplémentaires à créer particulièrement sur l'axe majeur que nous souhaitons voir valoriser ;
- des limites administratives dont chacun peut dénoncer l'artificialité (la « tête de ligne » du service suburbain est dans le cas du tram-train Nord à Nort-sur-Erdre, hors métropole).

Elle peut être aussi séduisante eu égard :

- à la moindre complexité du financement puisqu'il n'y aurait là qu'un partenaire « local » (Nantes Métropole) que l'on peut *a priori* suspecter d'être moins pressé de financer des services hors limites ;
- aux dynamismes en cours autour des pôles cités qu'il conviendra de toute manière d'accompagner par une croissance de l'offre ferroviaire (et multimodale).

Sans hystériser ce débat qui implique une réponse nationale, on peut supposer que ce sont les enquêtes à la fois de chalandise et de faisabilité et surtout les choix financiers qui trancheront.



**FIGURE 3.** Croisement de rames TER en gare de Bouaye, dont l'adaptation en terminus du système express métropolitain nécessiterait un investissement important (photo P. Zembrì).

# Propositions du Collectif Transport

Le Collectif Transport nantais, qui rassemble des syndicalistes liés au transport, des associations est devenu un interlocuteur consulté par les élus et les techniciens du transport nantais. Cette entité sans support juridique a porté depuis plus de 30 ans des propositions et des actions en faveur du développement du chemin de fer dans l'agglomération.

Utilisant le réseau existant, la proposition comprend deux liaisons diamétrales principales et deux demi-liaisons étroitement maillées entre elles et avec le réseau urbain. Ceci permettrait de soulager les axes routiers et d'utiliser au mieux l'étoile ferroviaire de Nantes, consacrée actuellement surtout aux besoins régionaux et nationaux.

## Liaison Ouest-Est : Savenay – Couëron – Nantes – Sainte Luce-Thouaré – Mauves – Ancenis

Elle se développe sur l'axe ferroviaire primordial de l'agglomération où cohabitent des dessertes complexes. Ses aménagements dans les perspectives proposées (signalisation ERTMS) sont probablement plus complexes qu'ailleurs mais déjà les travaux en cours en gare de Nantes devraient dégager plus de sillons.

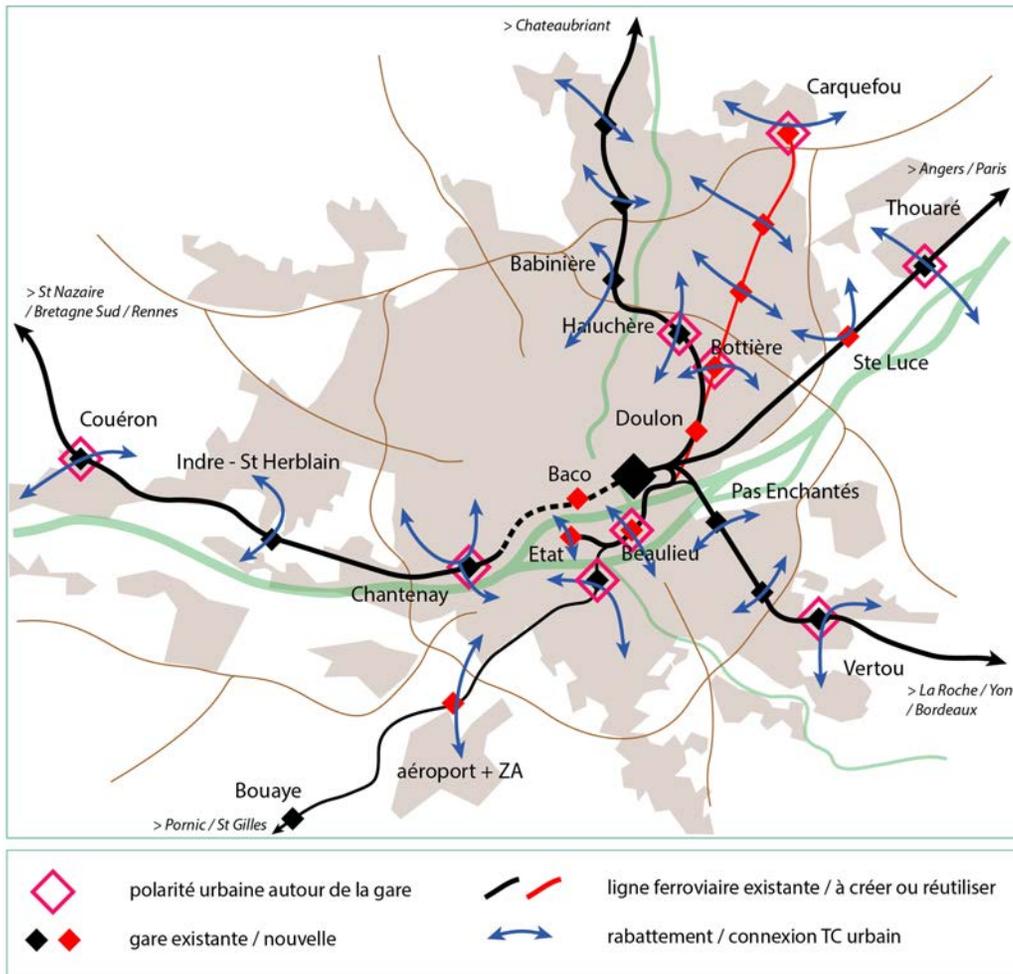
La diamétralisation des services entre Savenay et Ancenis apparaît prioritaire. Sa mise en œuvre demande certainement une refonte des « sillons » actuels. Elle est actée dans le Schéma régional des transports présenté en avril 2021 et devrait se dérouler au moins le long du prochain mandat du conseil régional. Son fonctionnement optimum apparaît lié à la réalisation d'une troisième voie de Nantes à Mauves.

## Liaison Nord-Sud : (Châteaubriant) – Nort-sur-Erdre – Nantes – Rezé – Bouaye – Sainte-Pazanne

Une diamétralisation est ici techniquement réalisable du fait de l'héritage des voies exploitées par le réseau de l'Ouest-état. Même si elle évite la gare centrale, cette desserte serait en contact avec la plupart des lignes du réseau urbain. Sa réalisation, qui entrerait dans une logique multipolaire, pourrait résoudre des problèmes en suspens : traversées de la Loire, liaisons Rezé-Doulon, desserte de la zone d'activité de l'aéroport, etc.

Nous proposons sur son tracé trois nouvelles haltes :

- Picasso Malakoff (à proximité du busway 5, du Chronobus C3 et de la ligne 8 du tramway) ;



**FIGURE 4.** Schématisation des propositions du Collectif Transport en zone centrale (source : ANDE). L'armature du réseau RER repose sur la croisée de deux lignes diamétrales, est-ouest (Savenay-Ancenis) et nord-sud (Châteaubriant - Sainte-Pazanne), plus une ligne radiale (Nantes-Clisson).

- Mangin Beaulieu au centre de l'île de Nantes (tramways 2-3, busway 4) ;
- un pôle d'échange à créer au milieu de l'intervalle de 14 km séparant les gares de Pont-Rousseau et de Bouaye, pour assurer plusieurs fonctions de desserte polyvalente.

Cette proposition étant depuis peu actée sur le territoire de Bouguenais pour l'horizon 2026, les associations adhérentes au Collectif Transport souhaitent qu'une concertation spécifique soit menée sur la desserte de l'aéroport de Nantes-Atlantique envisageant tous les scénarios en matière de tracé et de mode : ferroviaire, tram, routier voire navettes autonomes.

L'absence de passage de ce tram-train en gare centrale serait compensée par l'accès à l'île de Nantes et des correspondances avec toutes les lignes fortes du réseau nantais existantes (1, 2, 3, 4, 5) et à créer (8).

Les trams-trains venant de Châteaubriant pourraient continuer à arriver en gare centrale comme les TER venant de Pornic ou de Saint Gilles-Croix de Vie.

## Le principe : diamétralisation et nouvelles stations de connexion au réseau de transports collectifs urbains.

De cette proposition il découle la pose d'une caténaire de l'île de Nantes à Sainte-Pazanne (25 km). L'instauration d'une fréquence plus soutenue sur cette diamétrale demanderait des renforcements de la signalisation et de l'infrastructure (doublement de la voie).

Pour des dessertes au-delà de l'agglomération, la FNAUT Pays de la Loire réitère sa proposition de création d'un service TER entre Babinière et Rennes (évitant la rupture de charge à Châteaubriant) qui renforcerait l'intérêt de cette diamétralisation Nort-sur-Erdre – Sainte-Pazanne.

### Branche Nord-Est : Carquefou – Doulon-(Ste-Pazanne ou Baco)

Carquefou (20 000 hab.) est à 12 km du centre-ville et seulement à 15 minutes si le mode ferroviaire était réactivé, en desservant des haltes intermédiaires (Housseau, Madeleine, le Perray). Le tram-train, adapté à l'itinéraire, préserverait la possibilité d'un retour du trafic fret dans l'importante zone d'activité traversée. Cette réouverture en jonction avec la branche Sud-Ouest (Nantes – Sainte-Pazanne) contribuerait à une avancée majeure dans le dynamisme territorial de l'agglomération, en offrant de nouvelles offres de mobilité pour le Sud-Loire.

L'exploitation ferroviaire de cette ligne offre d'autres perspectives qu'il conviendrait d'étudier scrupuleusement :

- création d'une liaison vers l'île de Nantes dans la perspective d'une desserte de ce quartier

- urbain en grande mutation où existent ou sont prévus (futur CHU) des équipements à aire de recrutement régionale ;
- création alternative d'une liaison tram à plus forte fréquence qui supposerait de dégager plus de tronçons à double voie.

Le Collectif Transport s'oppose avec force au projet cité plus haut d'affectation de l'emprise de cette ligne à un système de navette routière autonome.

### Branche Sud-Est : Nantes – Vertou – Clisson

Il est proposé d'entamer très vite une réflexion ouverte sur les possibilités de diamétralisation de cette liaison avec :

- des services (Clisson)-Vertou-Sainte Pazanne et Clisson-Vertou-Île de Nantes permis par le branchement maintenu au sud de la « petite Amazonie » ;
- l'étude de faisabilité d'une liaison Vertou – Baco – Chantenay – Couëron qui suppose que soient réglés les problèmes de passage en gare centrale (voie dédiée) et de la compatibilité des sillons créés avec ceux déjà en place (TGV, TER, SEM, fret...).

Bien entendu, les liaisons régionales et interrégionales (vers Les Sables d'Olonne, Bordeaux...) continueraient de desservir la gare de Nantes. Nous demandons qu'une étude des missions affectées aux gares de Clisson et de Vertou soit menée pour mettre en place les conditions d'un accroissement de leur fréquentation dans toutes les directions. Nous demandons surtout que ces pistes ne soient pas écartées sans examen. à charge des experts et autres bureaux d'études d'éclairer les décideurs en tenant compte des idées d'usagers.

### Embranchement de la gare de l'État et nouvelle traversée ferroviaire de la Loire

Nous persistons dans notre souci de voir les emprises ferroviaires de la gare de l'État préservées pour que soit maintenue à court terme la possibilité d'une desserte ferroviaire d'un quartier en voie de densification et dont les fonctions régionales s'accroissent. à plus long terme, nous demandons l'étude d'une traversée ferroviaire de la Loire qui permettrait de « shunter » le tunnel de Chantenay et d'offrir de nouvelles perspectives au train dans l'agglomération.

### Branche Sud-Ouest : Rezé Pont Rousseau – Cheviré

Il s'agit d'une voie ferrée ayant essentiellement servi à la desserte d'une zone industrielle active jusqu'en 1980, et peu à peu remplacée par des activités de service. Sa desserte fret peut être qualifiée de « résiduelle », mais elle peut rebondir si est menée une tout autre politique valorisant les potentiels écologiques du chemin



**FIGURE 5.** Avec un terminus très proche des quais SNCF, la station de tramway de Rezé Pont-Rousseau est un des rares exemples de pôle multimodal fonctionnel dans l'agglomération nantaise. (Photo J.-B. Lugadet, ANDE.).

de fer. Nous demandons le maintien de cette infrastructure et une étude sur son potentiel

voyageur notamment dans la perspective de la création des lignes de tram 6 et 7.

## Conclusion

Le doublement de la part modale du train en zone urbaine à l'horizon d'une quinzaine d'années est un des objectifs de la Loi d'orientation des mobilités qu'il faudrait aussi appliquer à Nantes. Il paraît conforme aux attentes en matière de lutte contre l'effet de serre et de mobilité décarbonée.

Quelques choix récents semblent indiquer une avancée dans cette direction : schéma régional des transports promettant des dessertes à la demi-heure, début de la diamétralisation sur l'axe Savenay – Ancenis, halte ferroviaire près de l'aéroport...

Les effets attendus, certes encore difficiles à appréhender, apparaissent encore trop limités aux yeux des associations d'usagers regroupées dans le Collectif Transport de Nantes qui attendent des échéanciers plus précis, des investissements techniques ciblés et surtout une politique volontariste, notamment de pôles multimodaux visant à sortir de la logique centralisée de l'agglomération actuelle où la liaison centre-ville – gare principale même rénovée reste encore un facteur de congestion.

### Le REDD : un premier projet de réseau métropolitain partiellement mis en œuvre

L'idée d'un « métro nantais » utilisant le potentiel de l'étoile ferroviaire à six branches a émergé dès la fin des années 1960 sous l'impulsion de l'OREAM (organisme régional d'études et d'aménagement métropolitain). Nécessitant peu d'investissements, cette solution de diamétralisation et de cadencement des dessertes n'a cependant pas été retenue, au profit du projet de tramway lancé en 1979. Pour autant, elle n'a pas été complètement oubliée et elle a ressurgi à l'initiative des élus du District de Nantes au début des années 1990. Plusieurs versions du projet ont été produites jusqu'en 1997.

Dans sa dernière expression, le Réseau express districte et départemental (REDD) envisagé associait deux lignes ferroviaires diamétrales utilisant à plein les raccordements du complexe ferroviaire nantais : Carquefou – Rezé Pont Rousseau – Bouaye d'une part (avec antenne vers l'aéroport) et Couëron – Clisson via la gare centrale. Il était en outre prévu que la ligne 1 du tramway nantais soit prolongée jusqu'à Sucé-sur-Erdre en reprenant le tracé de l'ancienne ligne SNCF vers Châteaubriant. Des dissensions entre les différentes parties (Région, District, Département) n'ont finalement pas permis de réaliser ce premier et original réseau diamétralisé.