



andreherbreteau@orange.fr

Contribution d'André HERBRETEAU

Projet de navette routière autonome entre Doulon et Carquefou

En réaction à la contribution de l'ANDE^() et de la FNAUT Pays de la Loire^(*)*

La contribution précitée réveille bien des souvenirs chez l'agent retraité de la Direction des Déplacements de Nantes Métropole que je suis.

D'entrée de jeu, je dois avouer que, depuis très longtemps, j'ai toujours été un fervent partisan de la valorisation en transports collectifs urbains et péri-urbains de l'étoile ferroviaire nantaise, sur ses six branches, donc y compris celle de Carquefou, avec des trains circulant en navettes entre Nantes, d'une part, Ancenis, Nort-sur-Erdre, Savenay, Sainte-Pazanne, Clisson et... Carquefou, d'autre part.

Vous l'avez déjà compris : pour cette raison, je partage, sur pas mal de points, l'avis émis par l'ANDE et la FNAUT Pays de la Loire.

Faire circuler des trains, autorails ou tram-trains entre la gare de Carquefou (au-delà de laquelle l'ex-voie ferrée a été détruite) et la gare de Doulon a, croyez-le bien, été étudié et réétudié, tant par les acteurs ferroviaires qu'à l'initiative de Nantes Métropole, la Région, autorité organisatrice naturelle laissant « carte blanche » et se disant non intéressée par cette section de voie ferrée se situant en dehors de son réseau ferroviaire régional.

Et pourtant, cette section, bien que très courte, révèle un potentiel de générateurs de trafic intéressants, en matière d'habitat, d'activités économiques, d'établissements d'enseignement, aussi bien sur Nantes que sur Carquefou.

Anecdote : visitant avec le Conseil de développement, la ZAC Bottière-Chénaie, originale à divers points de vue, j'avais remarqué la présence bien visible sur la grande maquette, de deux stations, deux gares à utiliser par la population pour se diriger vers Carquefou, ou peut-être davantage vers l'agglomération via le réseau ferré (c'est en effet là l'intérêt même du projet). Les agents chargés du projet de ZAC m'avaient paru assez timides dans leur réponse, comme s'ils ne croyaient pas à la mise en activité, à court terme, de ces haltes ferroviaires.

Il faut dire que les diverses études menées laissaient apparaître un coût assez exorbitant pour cette desserte ferroviaire, notamment en infrastructure. Cela a sans doute contribué à faire repousser le projet, même si un élément « perturbateur » a désormais, pour le moment, quasiment disparu du secteur, le fret ferroviaire.

J'avoue ne pas bien connaître les navettes routières autonomes envisagées.

Mais pour qu'elles puissent assurer un service structurant en déplacements à Carquefou et la partie de Nantes concernée, zones disposant de nombreux atouts, il faudra qu'elles allient un bon raccordement au réseau ferroviaire, au réseau armature de transports urbains, une bonne vitesse commerciale procurée par les aménagements à réaliser, et, évidemment, une importante fréquence et amplitude de service, une correcte capacité unitaire des véhicules utilisés.

Cela fait beaucoup, mais pourquoi pas ?

⁽¹⁾ Association Nantaise Déplacements Environnement et Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports