



marc.lef@laposte.net

Contribution de Marc LEFEBVRE pour le Collectif Transport

Le maillage des rails urbains ?

Deux réflexions concomitantes

Simultanément à la concertation lancée par Nantes Métropole au sujet des hypothèses d'évolution du réseau tramway, l'État invite à se pencher sur l'usage de l'étoile ferroviaire nantaise pour laquelle SNCF Réseau propose la création d'un « SEM » (Service Express Métropolitain) qu'il convient de définir dans sa forme.

Aussi louables que soient les intentions respectives, peut-on sérieusement envisager que chacune des interrogations ignore l'autre ?

L'optimisation des réseaux

Dans les deux cas, il s'agit d'une optimisation des réseaux existants :

- Réaliser 3 lignes de tramway supplémentaires d'ici 2026 en ne construisant que 5 km de voies nouvelles
- Créer de nouveaux services, type RER, sur les voies ferrées existantes en diamétralisant les lignes pour éviter les terminus systématiques des trains en gare centrale et offrir ainsi des liaisons rapides d'un bout à l'autre de la métropole, et au-delà, sur l'aire urbaine.

Dans les deux cas, le service aux usagers s'étoffe. L'interconnexion des réseaux qui offre davantage d'itinéraires, de destinations, d'arrêts et de correspondances peut en multiplier les effets. Mais nul ne sait comment s'articuleraient les deux projets.

Quel maillage pour le réseau urbain ?

La première étape de l'évolution du réseau urbain qui passe par le doublement du nombre de ses lignes de tramway à l'horizon 2026, est pertinente en vue de la desserte du nouveau CHU. C'est une optimisation rationnelle du réseau existant, couplée avec l'amorce de son maillage qui toutefois reste très nanto-nantais.

- En effet, le prolongement du tramway entre Basse-Ile et Espace Diderot mériterait de ne pas attendre 2030-35 tant le terminus provisoire au bas du pont des 3 continents est enclavé et ne pourrait être utile aux sudistes sans réaménagements conséquents de lignes de rabattement (dont les lignes chronobus).
- En restant sur l'échéancier proposé, le Sud devrait se contenter de la réalisation d'un dixième des nouvelles voies tramway, au moment où les aménagements routiers continuent de se développer à sa périphérie la plus méridionale (échangeur de Viais) sans alternative crédible pour faciliter le transfert intermodal dans ce secteur.
- On notera par ailleurs que, si la distribution des nouvelles lignes de tramway autour du CHU modifie sensiblement le centre de gravité du réseau des TC vers l'île de Nantes, il ne change pas fondamentalement sa forme étoilée... Hormis la connexion des lignes 1 et 2, entre Babinière et les facultés, telle qu'envisagée dans tous les scénarii présentés par Nantes Métropole dans un horizon de 10 à 15 ans, un seul de ces scénarii fait mention d'une ligne entre Bellevue et Beauséjour, préfigurant l'amorce d'une première ligne périphérique tramway. Bien que tardif dans sa projection, ce scénario mérite toute notre attention.
- Au-delà de ce premier maillage tramway, en dehors de l'île de Nantes, les dessertes périphériques (auxquelles ne peut répondre le tramway en raison de la faible densification de l'étalement urbain) restent un enjeu majeur régulièrement soulevé par les usagers et leurs associations. D'importants aménagements et conditions d'exploitation ont permis, dans le passé, de rendre très attractives certaines lignes de bus, au point d'en assimiler la numérotation à celle des tramway (lignes 4 et 5). Parallèlement à l'extension du réseau tramway, une nouvelle étape doit être franchie pour répondre aux usagers « périphériques ».
- De même, les franchissements de Loire, au-delà du centre de la métropole, doivent être questionnés sur les lignes de rocade là où elles viennent buter sur le fleuve (lignes 50 et 80) sans alternatives de continuité périphérique vers le Sud.

Quel maillage pour le réseau ferroviaire ?

La diamétralisation de lignes du nouveau « Service Express Métropolitain » doit permettre la traversée de l'aire urbaine sans terminus en gare centrale. La forme historiquement étoilée du réseau ferroviaire nantais ne contribuera à un maillage performant aux yeux des usagers, qu'à la condition qu'il soit connecté en de multiples points aux autres réseaux.

- La première, et la plus simple, des lignes à mettre en œuvre consisterait à renforcer la liaison Est-Ouest entre St Nazaire, Savenay et Ancenis par une amélioration des fréquences. Davantage de trains aux caractéristiques diverses (TGV, TER, fret, SEM) pourraient circuler sur cet axe sous réserve d'une nouvelle signalisation ferroviaire dont le déploiement est projeté. Plusieurs gares jalonnent cet itinéraire sur le territoire Métropolitain, Mauves, Thouaré, St Herblain, Chantenay, Couëron (et potentiellement Ste Luce) permettant, moyennant les aménagements nécessaires, d'enrichir et de diversifier l'offre multimodale. Une nouvelle halte à Baco rapprocherait les usagers du centre, tout en soulageant le tronçon le plus chargé du réseau tramway.

- Plus iconoclaste et volontariste, l'abandon du passage par la gare centrale, largement contrebalancé par la multiplication des correspondances avec le réseau urbain, serait possible en créant une nouvelle ligne Nort/Erdre > Ste Pazanne (sur la base des lignes en provenance de Pornic et de Châteaubriant). Cette nouvelle diamétrale imposerait des haltes supplémentaires : à proximité de la gare centrale et sur l'île de Nantes (correspondances avec les lignes urbaines 2, 3, 4, 5 et future ligne 8).
- À Bouguenais, une halte connectée à la navette aéroport en provenance de Neustrie permettrait, par ailleurs, l'accès à l'aérogare ainsi qu'à la zone d'activité de l'IRT Jules Vernes.
- Les trams-trains en provenance de Clisson pourraient, quant à eux, emprunter la voie électrifiée existante, qui desservait historiquement la gare de l'État, pour venir effectuer leur terminus au nouveau CHU. Une correspondance « quai à quai » avec les nouvelles lignes 6, 7 et 8 y viendrait compléter les correspondances avec les lignes 2, 3, 4, 5 également rendues possibles à la nouvelle halte « île de Nantes ».
- Enfin, considérant que la plateforme desservant Carquefou fait partie intégrante de l'étoile ferroviaire, et qu'elle doit, en tant que telle, retrouver sa destination initiale, elle pourrait constituer la base d'une nouvelle ligne ralliant le CHU avec les mêmes avantages qu'au chapitre précédent.

Quelle(s) autorité(é) organisatrice(s) ?

Depuis la réalisation commune à la Région et à Nantes Métropole du tram-train de Nantes à Châteaubriant, le dialogue semble rompu entre les acteurs locaux tels que définis dans la loi NOTRE : Régions, Métropoles et opérateurs. Les usagers auraient pourtant tout intérêt à ce que les deux projets s'accordent au niveau des interconnexions, des échéances et de la complémentarité des offres.

Les choix d'aménagements urbains et extras-urbains, étroitement liés aux équipements autour des pôles d'échanges favorisant les déplacements plus respectueux de l'environnement, y gagneraient en cohérence.

Une occasion à ne pas manquer

Nantes et sa région bénéficient de plusieurs atouts :

- Une réflexion et une concertation concomitantes à propos de tout ce qui roule sur des rails dans l'aire urbaine
- La richesse des ouvrages de franchissements de Loire « ferrés », avec la moitié des ponts qui permettront d'y faire rouler des tramways, des trains ou des trams-trains, en 2026
- La desserte d'un nouveau CHU d'une portée largement extra métropolitaine, très facilement accessible aux trams-trains, au moyen d'une voie électrifiée aboutissant à ses pieds
- Une plateforme ferroviaire, d'une valeur inestimable en milieu urbain, potentiellement réutilisable pour desservir Carquefou et relier le Nord-Est au CHU
- Une occasion de multiplier les correspondances multimodales
- L'opportunité d'envisager un maillage des réseaux sur une échelle de temps sensiblement similaire.

Les deux autorités organisatrices et l'ensemble des acteurs des déplacements sur le territoire seront-ils capables de s'entendre pour donner un nouvel élan au développement des transports en commun au service des usagers ?

Les élus ont pris l'habitude de demander leur avis aux citoyens. Nous leur demandons de l'écouter et de se mettre autour de la table.