

## Etoile ferroviaire nantaise : optimiser les liaisons, créer de nouveaux pôles multimodaux

### 1) Un enjeu primordial d'aménagement :

#### Une métropole moins centralisée pour mieux desservir le territoire régional

Dans la métropole nantaise en croissance démographique et économique les questions liant la mobilité à l'habitat et aux lieux de productions et de services sont cruciales. D'autant plus que s'accroissent l'**attractivité de l'agglomération** et les **encombres automobiles**. Ces derniers étant en totale contradiction avec les engagements des responsables en matière de lutte contre l'effet de serre et les pollutions.

Les associations du Collectif transport sur l'opportunité de renforcer et d'optimiser les sept branches de « **l'étoile ferroviaire nantaise** ». Il y a là un vrai gisement pour ce « **transfert modal** ».

Là où les services ferroviaires ont été optimisés ces dix dernières années (desserte du Sud-Loire et de Nort-sur-Erdre, pôle multimodal de Haluchère et de Savenay) les usagers ont été au rendez-vous notamment ceux concernés par la relation domicile-travail.

### 2) De nouvelles dessertes et de nouveaux services pour des transports publics complémentaires et coordonnés

Une partie des réflexions actuelles sur les modes publics de déplacement à favoriser et que devrait formaliser la **loi d'orientation des mobilités** concerne « les trains du quotidien ».

A notre avis les travaux menés à la gare de Nantes vont dans ce sens. Au-delà de ce pôle central que nous souhaitons voir soulagé de certains services pour qu'y soient mieux assurés les dessertes nationales et interrégionales nous souhaitons montrer les opportunités qu'offrirait :

- des **dessertes métropolitaine type « RER »** articulée avec les transports urbains **diamétralisés** pour soulager la gare centrale et permettre des déplacements de périphérie à périphérie, de pôle à pôle et dont nous mettons en avant des tracés possibles.
- des **pôles de correspondance** Train/Sémitan impliquant de fortes fréquences de desserte TER et une forte densité dans l'offre de transports urbains.

Cette optimisation de l'étoile ferroviaire nantaise suppose :

- des **fréquences élevées** : toutes les 30 minutes en heure de pointe (comme sur les deux lignes actuelles de tram-train) et à terme toutes les 20 minutes (seuil accroissant le réflexe d'utilisation)
- une **amplitude de service** favorisant des usages variés (travail, loisir) dans un territoire où le facteur temps se complexifie : 6h/22 h minimum dans un premier temps.
- une **tarification attractive** avec le maintien de la tarification urbaine sur le territoire métropolitain et éventuellement un tarif de zone périphérique spécifique, plus simple à gérer que la tarification régionale à la distance.
- -une **promotion massive** de ces services à la hauteur de l'enjeu du changement modal.

Nous avons conscience que sur des branches ferroviaires chargées (comme Savenay – Nantes – Ancenis), on ne pourra demander à tous les trains de s'arrêter dans toutes les gares. Mais ces pôles de correspondance ont justement pour fonction d'éviter à de nombreux « banlieusards » d'aller à la gare centrale.

Ces services nous les imaginons comme dans d'autres pays avec :

- une **offre vélo** attractive (pistes d'accès sécurisées, abris sûrs, vélos en libre-service)
- de réels **progrès en matière d'information** sur les différents réseaux, panneaux dynamiques informant sur les départs sur autres réseau, etc.),
- des services associés (commerces, restauration...),
- une présence humaine,
- des bancs et des toilettes bien entretenues...

### 3) Gouvernance : La nécessité d'une symbiose région-métropole

Il ne sera ci-dessous question que de liaisons et d'équipements ayant une vocation multimodale (correspondances entre le transport public urbain les services ferroviaires et routiers régionaux) dans le périmètre que d'aucuns jugent trop restreint des 24 communes de Nantes métropole.

Liaisons à développer car leurs trafics sont encore en deçà des enjeux voire à rouvrir comme la branche de Carquefou.

Gares à revitaliser dont le potentiel nous semble fort mais souvent en déshérence (fermeture des guichets, entretien médiocre, accès et garages insuffisants pour les deux roues, sécurité relative des cheminements piéton). Gares aussi à créer ex-nihilo parce que les voies ferrées sont proches des espaces désormais actifs et des lignes structurantes du réseau de la TAN.

Dans ces perspectives il convient bien sûr de mettre en avant le nécessaire engagement en la matière des deux autorités responsables de la mobilité multimodale à

Nantes : le **conseil métropolitain** et le **conseil régional**. Ils ont déjà été interpellés par le Collectif transport (lettre commune à Christelle Morançais et Johanna Roland). La présente contribution sera diffusée à tous leurs membres !

Les édiles doivent acquérir en urgence la sensibilité ferroviaire régionale 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 et/ou des voitures autonomes rêvées partagées contribueront à leur désenclavement...

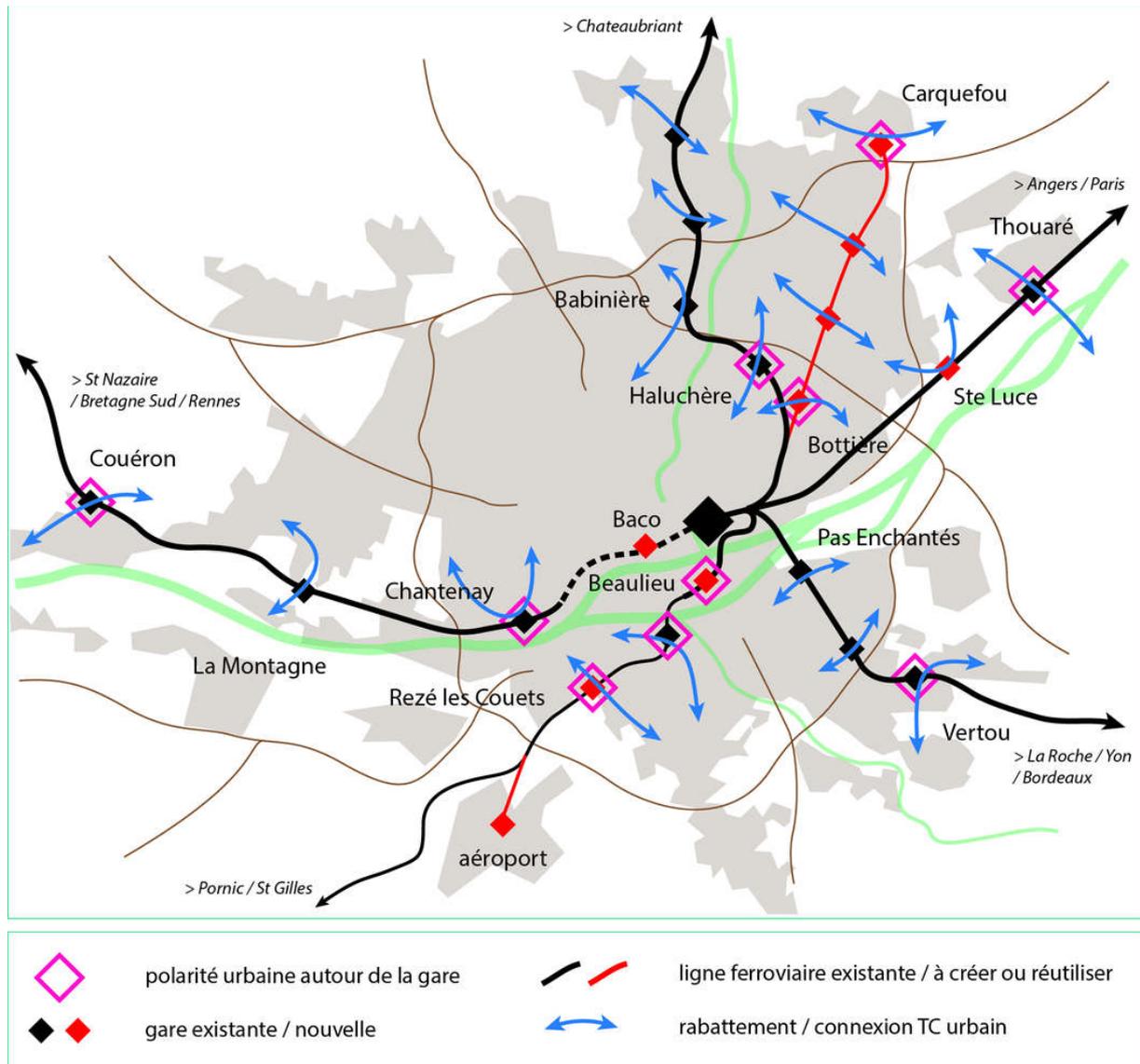
Enfin les acteurs techniques du sujet (DREAL, SNCF, SEMITAN mais aussi les sociétés affrétées pour le transport par autocar) sont attendus pour leur avis. Eux qui savent que la restriction de services, l'abandon de la présence humaine font « voter » l'utilisateur avec son... volant et son moteur diesel. Eux qui savent que des TER fréquents et confortables ou des « chronobus » rigoureusement exploités n'ont qu'un défaut : leur sur fréquentation trop précoce dès les premiers mois de mise en service !

#### **4) Solidariser les six branches et y créer de nouveaux pôles d'échange et de structuration de l'espace public**

Après débat au sein du Collectif transport nous avons souhaité développer concrètement ci-dessous cette approche :

- en proposant un scénario de diamétralisation tenant à la fois des contraintes techniques, des dessertes déjà éprouvées mais aussi d'un certain volontarisme,
- en citant les pôles multimodaux à développer ou à créer là où il nous semble qu'existent de réelles possibilités de développement du transport public intermodal

Si notre démarche entraîne un débat ou mieux des engagements nous sommes prêts à détailler pour chaque pôle retenu nos propositions.



## Branche Ouest-Est : (Savenay) – Couëron – Nantes – Ste Luce – Mauves – (Ancenis)

Elle se développe sur l'axe ferroviaire primordial de l'agglomération où cohabitent des dessertes complexes (TGV, liaisons interrégionales, TER, fret).

Ses aménagements dans les perspectives proposées sont probablement plus complexes qu'ailleurs mais déjà les travaux en cours en gare de Nantes devraient dégager plus de sillons pour la diamétralisation proposée.

### **Pôle de Couëron**

#### **Lignes TAN : 71 et 91**

- demande locale d'une augmentation des fréquences ferroviaires
- amélioration parc-auto et stationnement deux roues
- accès aux quais

### **Gare de Chantenay**

### **Lignes TAN : 10, C1, C20**

- Permet à peu de frais car déjà les liaisons existent une desserte combinée du nord et de l'ouest de l'agglomération
- Suppose évidemment une refonte des horaires SNCF
- Probablement un très fort potentiel pour peu que la concertation NM-Conseil Régional-SNCF Mobilités se fasse ici en priorité
- Perspectives de la future desserte fluviale à intégrer

### **Nouvelle Gare centrale de Nantes (« Baco »)**

#### **Lignes T1, T2, T3, C2, C3, 11, 26, Liaison Aéroport**

Le Collectif transport regrette la non prise en compte dans le projet « Petite Hollande » d'une gare ferroviaire centrale. Sur le site Baco possibilité d'un arrêt servant à soulager la ligne T1 et les chronobus desservant la Gare Sud. Cet équipement nouveau nous semble être un objectif de futur mandat pertinent pour les deux entités (Nantes Métropole, Conseil régional)

### **Gare de Ste Luce**

#### **Ligne TAN : 80, (C7 ?)**

Le Collectif Transport et l'association « Clémentine » ont plusieurs fois souhaité être associés à une étude sur l'ouverture à fort potentiel d'une halte TER à Ste Luce en lui associant une desserte TAN. Les deux structures souhaitent que la création d'une troisième voie sur l'axe Nantes-Ancenis soit une priorité du Conseil Régional et de SNCF-Réseau

### **Gare de Thouaré**

#### **Lignes Tan : C7, 67, 72**

- Amélioration fréquences ferroviaires
- Liaison par autocar vers le Sud Loire nécessitant un réel engagement des opérateurs et une véritable promotion
- Amélioration du stationnement : deux-roues, automobiles

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

Liaison techniquement réalisable du fait de l'héritage ferroviaire historique qui évite la gare centrale mais qui serait en contact avec la plupart des lignes structurantes du réseau urbain. Une occasion d'entrer dans une logique multipolaire de l'agglomération et de résoudre des problèmes encore en suspens dans la seule logique automobile : traversées de la Loire, liaisons Rezé-Doulon etc...

Avec les pôles multimodaux de Haluchère (relativement satisfaisant) et de Doulon (à améliorer) les aménageurs disposent in situ de modèles des installations appelées à se développer dans la logique présentée ici.

### **Station La Chapelle-Aulnay Station de La Chapelle-Centre**

#### **Lignes TAN : 86, 96**

Choix d'un des deux pôles pour améliorer les liaisons avec les lignes TAN

### **Station Babinière**

#### **Lignes TAN : T1, 66, 86, (50)**

Le Collectif transport rappelle son intérêt pour la liaison entre les lignes 1 et 2 du réseau de tramway qui apparait comme l'investissement prioritaire dans le nord-est de l'agglomération

Rappel aussi de la proposition de la FNAUT Pays de la Loire pour une tête de ligne de **services TER partant vers Châteaubriant et Rennes** (et ne pouvant rentrer dans Nantes du fait des passages à niveau). Les deux métropoles doivent s'intéresser au potentiel de cette liaison Rennes – Nantes desservant des quartiers importants.

Sur le site actuel :

- Amélioration accès à la zone d'activités
- Correspondances 75 et 80 (supposant un aménagement sur le boulevard périphérique : ex station d'essence ???)
- Prolongement ligne 50

### **Station Ranzay**

#### **Lignes TAN : T1, C6 , 80 , 23 (75)**

- Arrêt tram-train pour correspondances C6
- Promotion du parc-auto !

### **Pôle Haluchère-Batignolles**

#### **Lignes TAN : T1, C1, 23, 77, 85, 95**

- Pourrait servir de modèle si ce n'était la pénurie de bancs qui fait s'asseoir les usagers sur les quais !!
- Site devenu gare routière pour les liaisons routières interrégionales qui nécessite un aménagement spécifique (abris, toilettes).

### **Gare de Doulon**

#### **Lignes TAN : 1, C3 ,10**

Le Collectif Transport regrette que le potentiel de la ligne TAN 10 ne soit pas assez exploité et réclame sa « chronobusation ».

Le Collectif rappelle ses propositions de remise en service de la desserte ferrée de Carquefou.

### **Station à créer à Malakoff (Picasso-Haubans)**

#### **Lignes TAN : C3, C5**

Si diamétralisation des liaisons Nantes-Châteaubriant-(Carquefou) et Nantes-Sainte Pazanne-Pornic

L'enjeu ici est la liaison avec les gares Nord et Sud : transport hectométrique ? véhicules autonomes ?

### **Station Palais des Sports-Lycée international**

#### **Ligne TAN : C5**

Pour mémoire : dessert : conseil régional, services publics (dont lycée et conservatoire) , quartier dense et centre commercial

### **Station Mangin-Beaulieu (Monzie) :**

#### **Lignes TAN : 2, 3 , 4, C5, 26**

- Fort potentiel : correspondances, commerces, administrations, futur hôpital
- Accès à aménager aux deux extrémités (escaliers mécaniques !!!)
- Passage proche de la desserte par autobus de l'aéroport (à détourner ?)
- Comme pour la « gare Baco » le Collectif transport souhaite un fort et précoce engagement des responsables sur cet équipement

### **Station (futur) Hôpital Central**

#### **Lignes TAN : futur tramway Ile de Nantes,C5**

- Suppose le maintien des voies de la Gare de l'Etat et une desserte diamétralisée.
- Desserte hôpital régional, parc des « Machines », lieux de formation à rayonnement régional.

### **Gare de Pont Rousseau**

#### **Lignes TAN : 2, 3, 36 (C4, 98 plus éloignées)**

- Maintien guichet SNCF
- Accès piéton en voie d'amélioration
- Abris voyageurs insuffisants

### **Gare Aéroport Nantes Atlantique**

#### **Lignes TAN : 48, 98**

- Si choix d'une desserte ferroviaire de l'aéroport

### **Gare de Bouguenais : correspondance aéroport**

- Semble pertinente entre Pont-Rousseau et Bouaye (14 kms) quel que soit le choix modal de desserte de l'aéroport
- Nécessite une navette routière avec l'aéroport

### **Gare de Bouaye**

#### **Lignes TAN : 68, 88**

- Amélioration accès

Renforcement parc-vélo

## **Branche Nord-est : Carquefou – Doulon – Nantes Etat**

La réouverture de cette ligne et sa diamétralisation avec la branche sud-ouest (Nantes – Sainte-Pazanne) contribueraient à une avancée majeure dans l'équipement et le dynamisme territorial de l'agglomération notamment dans la perspective de nouvelles offres de mobilité dans le Sud-Loire.

Cette ligne peut être prolongée vers le CHU et la gare de l'Etat, en évitant la gare centrale avec deux nouveaux points de desserte importants à Malakoff et au cœur de l'île de Nantes.

## **Branche Sud-est : Nantes – Vertou – (Clisson)**

Une réflexion sur la diamétralisation de cette liaison serait bienvenue :

Liaison Vertou – Couëron ? Vertou – Chantenay ?

### **Gare de St Sébastien-Pas Enchantés**

Ligne TAN : C9

- Meilleure disposition de l'arrêt bus mais nom (« Petit clos ») ne favorisant pas l'échange intermodal
- Améliorer la signalétique

### **Gare de St Sébastien Frêne Rond**

Lignes TAN : 28 42 (27)

- Améliorer l'accès au centre commercial (sécurité des piétons)

### **Gare de Vertou**

Lignes TAN : 27 42 60

Accessibilité des lignes TAN

- Ligne 42 : nécessite un couloir bus jusqu'à Joliverie et devrait pouvoir emprunter la piste de la ligne 4

### **Gare près du centre commercial « Pôle sud »**

Lignes TAN : C9, 60, 27 (à rapprocher !)

- Les autorités responsables et la Semitan n'ont pas tenu compte des propositions de l'ANDE pour une meilleure desserte en transport public de cet espace.

## **Branche Sud-ouest : Nantes-Cheviré**

- Actuellement desserte fret minima
- Potentiel à étudier

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

Mai 2019

\*FNAUT : Fédération nationale des associations d'usagers des transports

\*ANDE : Association nantaise déplacements environnement