

**Association Nantaise
Déplacements Environnement**



LA VOIX DES USAGERS
**Association régionale
des usagers des transports**

Service Express Métropolitain : Une opportunité pour l'agglomération nantaise

Le présent document est une suite locale à la publication le 9 octobre 2020 par SNCF-Réseau d'un schéma des Services express régionaux mettant en avant trois étoiles ferroviaires de la région Pays de la Loire (Nantes, Angers, Le Mans) et se référant à la Loi d'orientation du 24 décembre 2019 se prévalant des « mobilités du quotidien ».

Il se veut comme acte de propositions et élément de débat sur un sujet porté depuis plusieurs années par le Collectif transport et les associations qui le composent (particulièrement l'ANDE et la FNAUT Pays de la Loire) au nom de la qualité de vie, de la préservation de l'environnement et de la maîtrise du développement urbain.

Périmètre et dessertes : nos propositions et leurs variantes

Les paragraphes qui suivent se veulent une bourse aux idées pour tous les acteurs qui prendront en main ce projet et ne sont en aucune manière figées. Lorsqu'il y a débat sur l'une d'entre elles un espace soulignant les variantes ou les options a été volontairement introduit plus traducteur de la richesse du sujet que des hésitations du groupe.

1) La détermination des espaces géographiques concernés

Nos associations souhaitent ainsi poser d'emblée la question de l'espace géographique concerné par le projet du Service Express Métropolitain : le bassin de vie et d'emploi de l'agglomération de Nantes (tel que peut l'appréhender l'INSEE).

A priori les services TER sont organisés pour le premier de ces cadres notamment pour accompagner les déplacements domicile-travail dans des rayons de 40 à 70 km. Leur montée en puissance depuis la régionalisation de leur organisation a accompagné en partie la croissance de la mobilité dans l'agglomération élargie et nous souhaitons qu'ils croissent en qualité (fréquence, régularité, bonne information, tarifications adaptées...). Leur gouvernance impliquera de plus en plus d'acteurs dans le cadre de la loi LOM avec surtout l'intervention de la plupart des communautés de communes de la Loire-Atlantique notamment sur des sujets comme la connexion des réseaux, l'urbanisation autour des gares, la promotion du chemin de fer comme 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 (Chantenay, Couëron, Thouaré, La Chapelle-sur-Erdre, Bouaye) n'étant sauf Vertou que des gares de passage,

- au niveau des missions supplémentaires à créer se superposant aux fréquences TER et autres particulièrement sur l'axe majeur que nous souhaitons voir valoriser,

- au niveau des limites administratives dont chacun peut dénoncer l'artificialité (la « tête de ligne » fonctionnelle du service suburbain est dans le cas du tram-train nord à Nort-sur-Erdre et non à La Chapelle-sur-Erdre)

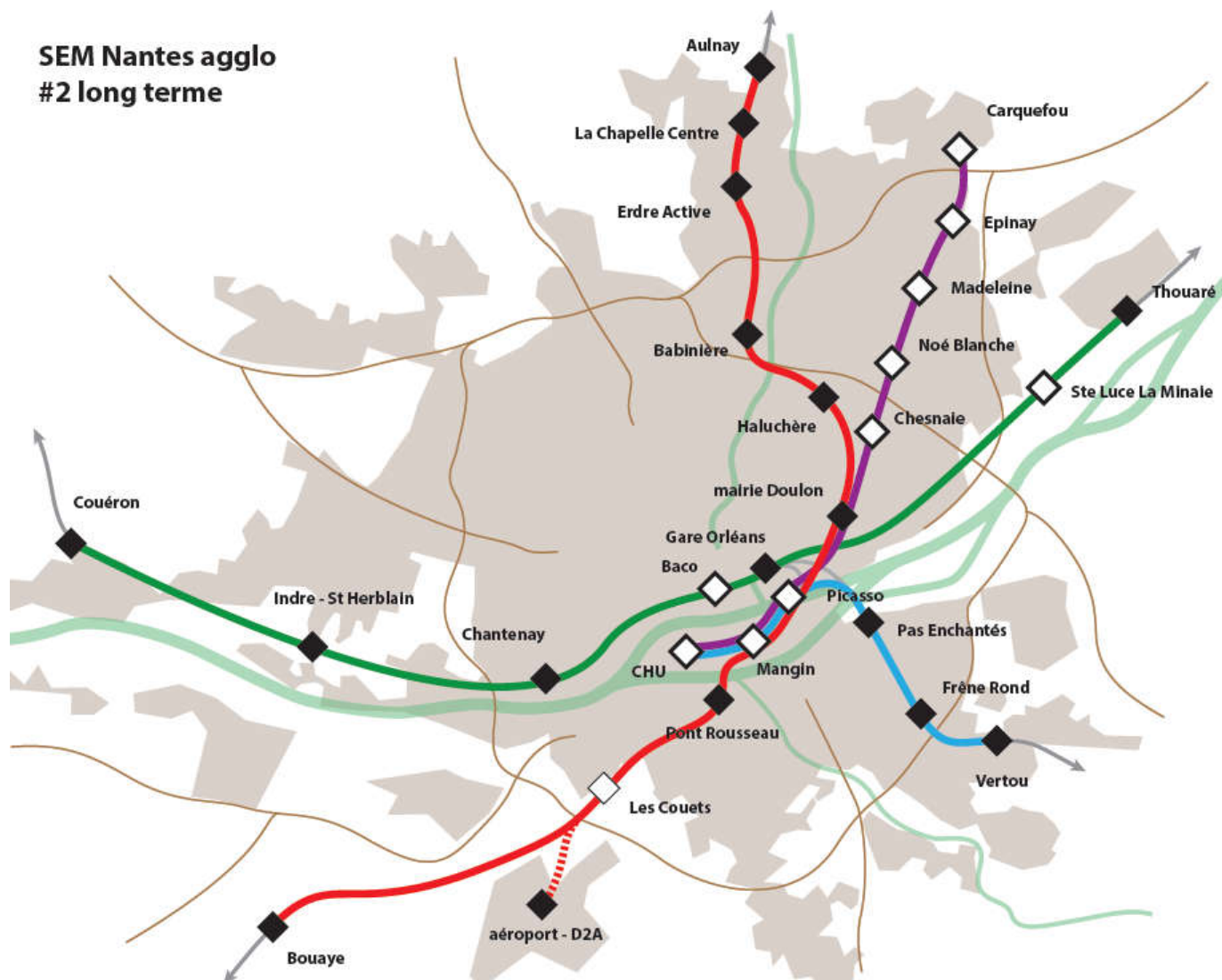
Elle peut être aussi séduisante eu-égard :

- à la moindre complexité du financement puisqu'il n'y aurait là qu'un partenaire « local » Nantes Métropole,

- aux dynamismes urbains 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 mérite une réponse assez rapide on peut supposer que des enquêtes de chalandise et de faisabilité trancheront.

SEM Nantes aggro #2 long terme



2) L'optimisation des liaisons et des dessertes de l'étoile ferroviaire

Utilisant le réseau existant, la proposition comprend deux liaisons diamétrales principales et deux demi-liaisons étroitement maillées avec les autres et avec le réseau urbain. Ceci permettrait de soulager le périphérique et la voirie et d'utiliser au mieux l'étoile ferroviaire de Nantes, consacrée actuellement surtout aux besoins régionaux et nationaux. Ceci serait complété par les liaisons express bus du réseau ALEOP sur les axes non couverts par le réseau ferroviaire.

2.1) Branche Ouest-Est : Savenay – Couëron – Nantes –Thouaré – 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 (mise en place de la signalisation ERTMS) sont probablement plus complexes qu'ailleurs mais déjà les travaux en cours en gare de Nantes devraient dégager plus de sillons.

Nous proposons de généraliser la diamétralisation des services entre Savenay et Ancenis en intercalant les trains du SEM entre ceux existant qui devront être fusionnés pour augmenter la fréquence sur cet axe.

Cette liaison, agrégeant les dessertes existantes, emprunte un axe très chargé : le nombre d'arrêts est à limiter pour ne pas réduire le débit de l'axe, qui devrait être amélioré à terme par l'ERTMS. Outre la gare centrale, les gares de Chantenay et Thouaré qui disposent d'une correspondance en transport urbain, seraient à privilégier pour les arrêts du SEM et des TER régionaux.

A terme, une troisième voie vers Thouaré / Mauves permettrait de développer la liaison alors que le tronçon Nantes Ancenis est saturé.

2.2) Branche 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-Etat.

Même si elle évite la gare centrale une telle desserte serait en contact avec la plupart des lignes structurantes du réseau urbain. Sa réalisation permettrait d'entrer dans une logique multipolaire de l'agglomération et de résoudre des problèmes encore en suspens : traversées de la Loire, liaisons Rezé-Doulon, liaison ville-aéroport etc...

Nous proposons sur son tracé trois nouvelles haltes :

- Picasso Malakoff (proximité de la gare centrale, busway 5 et chronobus C3),
- Mangin Beaulieu au centre de l'île de Nantes (tramways 2-3, busway 4 et 5 et future ligne tramway 8). Nous préconisons une seule halte entre les 2 axes Nord Sud équipés de transport en commun pour limiter le nombre d'arrêts.
- un pôle d'échange à créer au milieu des 14 km séparant les gares de Pont-Rousseau et de Bouaye, pour assurer plusieurs fonctions de desserte polyvalente (Bouguenais, IRT Jules Verne et sa zone d'activité aéroport couplé avec la navette jusqu'à Neustrie (et expérimenter là un système de navette autonome serait vraiment pertinent).

Sur le sujet de la desserte de l'aéroport les associations adhérentes au Collectif transport souhaitent qu'une concertation spécifique soit menée envisageant tous les scénarios en matière de tracé et de mode (ferroviaire, tram, routier, navette autonome)

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 tram-train venant de Châteaubriant pourraient continuer à arriver en gare centrale comme les TER à longue distance venant de Pornic ou de Saint Gilles-Croix de Vie dont les arrêts (Sainte-Pazanne, Bouaye, Pont-Rousseau, Mangin-Beaulieu ?) devraient rester moins nombreux que ceux des services spécifiquement SEM.

De cette proposition il découle la pose d'un 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 là où c'est possible).

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.

Une cohérence est nécessaire entre les objectifs de diamétralisation et l'attribution des délégations de service public. Le calendrier retenu : mise en concurrence avant la définition d'un service SEM handicape l'émergence du SEM, hors l'axe Savenay Ancenis qui n'est pas concerné par la première phase de mise en concurrence.

2.3) Branche Nord-est : Carquefou – Doulon – CHU ou Baco

Carquefou (20 000h) est à 12 km du centre-ville et seulement à 15min si le mode ferroviaire était réactivé, en desservant des haltes intermédiaires, (Housseau, Madeleine, croisement de la nationale, Le Perray). Cette liaison réhabilitée serait à doubler par une voie cyclable proche. Le tram-train, adapté à l'itinéraire, préserverait la possibilité d'un trafic fret dans l'importante zone d'activité traversée.

Les associations signataires s'opposent avec force au projet d'affectation de son emprise à un système de navette routière autonome qui diminuerait sa capacité d'emport et ne contribuerait guère à l'avancée des connaissances en matière de mobilités nouvelles pour lesquelles nous proposons d'autres champs d'expérimentation plus toniques (desserte de l'aéroport, Bas Chantenay, secteur Graslin...)

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

- création d'une liaison tram-train Carquefou – Ile de Nantes dans la perspective d'une desserte de l'hôpital,
- création d'une liaison tram à plus forte fréquence qui supposerait de dégager plus de tronçons à double voie.

Solutions qui de toutes manières auraient plus de capacité en voyageurs/km que l'aberrant projet actuellement posé.

2.4) Branche Sud-est : Nantes – Vertou – Clisson

Les associations signataires proposent d'entamer très vite une réflexion ouverte sur les possibilités de diamétralisation de cette liaison et proposent des services Clisson – Vertou – CHU permis par le branchement maintenu au sud de la « petite Amazonie », et une ligne existante électrifiée jusqu'au CHU.

2.5) Embranchement de la gare de l'État

Nous persistons dans notre souci de voir une partie des emprises ferroviaires de la gare de l'État préservées pour que :

- le futur hôpital soit relié au réseau ferré régional en coordination avec les futures lignes de tramway traversant l'île de Nantes,
- à long terme ne soit pas supprimé le potentiel d'une traversée ferroviaire de la Loire qui permettrait entre autres de « shunter » le tunnel de Chantenay et d'offrir de nouvelles perspectives au rail dans l'agglomération.

2.6) 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 (commerce, dépôts).

Sa desserte fret peut être actuellement qualifiée de « résiduelle » mais peut rebondir si est menée une toute autre politique mettant en valeur les potentiels du train.

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 7 et 8 et de leurs jonctions avec les lignes 2 ou 3.