

Collectif transport :

(ANDE, CFDT, CLCV, Clementine, CSF, 60 millions de Piétons, FNAUT, Place Au Vélo, Rue de l'Avenir)

400 mètres de rails condamnés ?

Alors que l'évolution du réseau tramway est questionnée à l'occasion de l'ouverture prochaine du nouveau CHU, *SNCF Réseau* propose, dans le même temps, un « *Service Express métropolitain* » (SEM), pour lequel l'étoile ferroviaire de Nantes serait éligible avec un financement de l'état.

Dans les deux cas il s'agit d'optimiser les rails urbains existants :

- Réaliser 3 lignes de tramway supplémentaires pour l'ouverture du nouveau CHU en ne construisant que 5 km de voies nouvelles.
- Optimiser le réseau SNCF pour offrir des services rapides sur la métropole, et au-delà sur l'aire urbaine, par une diamétralisation des lignes de type RER.

Pour peu que Région et Métropole s'accordent, les interconnexions peuvent multiplier les effets de chacun des projets en favorisant les correspondances entre les 2 réseaux. Des rails existent sur l'île de Nantes. Ils ne demandent qu'à être optimisés.

Aller au CHU en train ?

Aujourd'hui une voie de chemin de fer électrifiée atterrit au pied d'un futur établissement hospitalier d'un rayonnement largement extra-métropolitain. Cette voie peut donc être empruntée sans investissements majeurs par les tram-trains en provenance de Clisson ou de Châteaubriant. Elle peut également être raccordée au tronçon de voie disponible entre Doulon et Carquefou qui constitue l'une des branches de l'étoile ferroviaire Nantaise susceptible d'être remise en service jusqu'au CHU.

Superposer les réseaux.

Faut-il poser de nouveaux rails de tramways (projet de ligne 8), à côté des rails existants qui traversent l'île de Nantes, afin d'accéder au nouveau CHU ?

Certains réseaux de transports en commun optimisent leurs équipements en permettant aux trains et aux tramways de circuler sur les mêmes rails. C'est le concept *d'inter-opérabilité* du « tram-train », communément exploité à l'est de la France ou en Allemagne et qui pourrait prendre une nouvelle dimension à Nantes. Un échange de « quai à quai » à l'arrêt « Estuaire » (comme à Pont-Rousseau) aurait de surcroît l'avantage de favoriser les correspondances avec les nouvelles lignes de tramway traversant la Loire à hauteur du CHU. Sans compter les correspondances avec la quasi totalité des lignes tramway et busway à une halte à créer entre les stations « Mangin » et « île de Nantes » du réseau urbain.

Il est urgent de prendre son temps.

Malgré l'ouverture offerte par ces opportunités, il se pourrait que le lancement d'une procédure administrative de « déclassement » du faisceau ferré de la gare de l'état coupe court à toute réflexion sur le sujet.

Alors que le démantèlement des voies, demandé par *SNCF Réseau*, ne peut s'envisager avant 2023, les citoyens sont en droit de demander aux autorités organisatrices, Région et Métropole, de profiter de ce délai pour se rapprocher sans tarder, en vue de la préservation d'un tronçon de 400 mètres de voies afin de garder un accès direct au CHU.

La Métropole y gagnerait en partageant un équipement ferroviaire existant dans un tissu urbain où l'espace est rare.

La Région optimiserait son étoile ferroviaire en multipliant les correspondances et en permettant à des usagers extra métropolitains un accès direct au « nouveau » cœur de l'agglomération.

Les deux profiteraient de financements de l'état liés à l'amélioration des déplacements « propres » des usagers de proximité.

Quatre cent mètres de voies valent bien une réflexion.