

## DES TRAMS-TRAINS POUR LE NOUVEAU CHU

*Le « Collectif Transport » regroupe depuis des années plusieurs associations (ANDE, CFDT, CLCV, Clementine, FNAUT, Place Au Vélo, Rue de l'Avenir CSF, 60 millions de piétons) qui s'intéressent, à différents titres, aux mobilités, dans, et autour de Nantes. Le phénomène de métropolisation et la dynamique engendrée par la plus importante métropole de la région ne peut néanmoins cantonner notre réflexion à ses limites géographiques. D'autant que l'actualité nous incite à élargir encore davantage les propositions des usagers que nous représentons.*

### Le nouveau concept de « SEM » de SNCF Réseau

Simultanément à l'ouverture prochaine d'un équipement hospitalier dont l'influence rayonnera très largement au-delà de la Métropole et à la concertation au sujet des hypothèses d'évolution de son réseau tramway, **l'état invite à se pencher sur l'usage de l'étoile ferroviaire nantaise**, à minima pour la desserte de son aire urbaine.

De son côté, SNCF Réseau propose **la création de « SEM » (Services Express Métropolitains)**, auquel Nantes est éligible, et qu'il convient de définir dans sa forme. Si d'autres métropoles : Bordeaux et Toulouse, pour ne citer qu'elles, n'ont pas manqué l'occasion de reconsidérer l'usage de leur propre étoile ferroviaire, Nantes pourrait se saisir de cette opportunité pour faire un pas de plus dans l'optimisation de la sienne.

### Le silence de la région et de la Métropole

**Nos associations ont formulé plusieurs propositions** auprès des autorités organisatrices des transports en commun concernées (Région, Métropole), qui, dans le passé, ont réussi à se mettre d'accord afin de réaliser des liaisons performantes depuis Clisson ou Châteaubriant.

**L'absence de réponses** à ce jour, couplée à une demande de la métropole pour le déclassement d'une portion de voie aliénant toute possibilité de desserte du nouveau CHU par tram train, au moment même où, état et SNCF, proposent de se pencher sur l'optimisation de l'usage des rails existants, nous semble dénué de bon sens.

Elle **nous amène à cette action symbolique de pose de la première pierre de la gare CHU.**

### 400 mètres de voies « encore » opérationnelles

400 mètres de voies ferrées qui desservait historiquement la gare de l'état méritent mieux qu'une simple autorisation administrative de déclassement et de dépose sans autre forme de procès. Ces **400 mètres de voies sont toujours opérationnelles, électrifiées**, et ne remettent pas en cause l'urbanisation de l'île de Nantes sur la majeure partie de l'emprise délaissée au profit du transfert des activités ferrées vers le Grand Blottereau. **Elles sont reliées aux lignes en provenance de Clisson, Châteaubriant.** Elles pourraient même être connectées à l'ancienne emprise ferroviaire menant à **Carquefou** (faisant historiquement partie de l'étoile ferroviaire nantaise).

## Une emprise rare et chère

**Le projet d'urbanisation** de l'île de Nantes a déjà subi plusieurs remaniements depuis son lancement au gré des contraintes, opportunités ou orientations politiques. Il **ne souffrira guère de quelques nouveaux ajustements mineurs au profit d'une opportunité majeure** que représente le Service Express Métropolitain proposé par SNCF Réseau. Les emprises ferroviaires sont suffisamment rares en milieu urbain pour profiter de leur présence quand elles sont encore en place.

## Une multiplication des correspondances

**Déconcentrer la gare de Nantes** d'une partie du trafic tout en offrant aux usagers une multiplication des correspondances, c'est ce que permettrait une gare au cœur de l'île de Nantes, à proximité de plusieurs pôles émergents : économiques, universitaires, de création, de loisirs et de santé. **Ils drainent une population qui dépasse largement les limites de la métropole, pour laquelle le rail est notoirement pertinent.**

Actuellement les tram-trains déversent en gare de Nantes leur flot de navetteurs du quotidien dont une bonne partie doit emprunter le tronçon le plus surchargé du réseau tramway entre la Gare SnCF et Commerce. Tramway bondés en heure de pointe, avec difficultés d'exploitation pour la TAN, en sont la conséquence alors qu'**un accès direct et un élargissement important des correspondances avec le réseau urbain serait offert avec une gare près du CHU.**

On peut citer :

- Des correspondances en « quai à quai » avec les futures lignes de tramway 6 et 7 sur l'île de Nantes.
- Des correspondances tramway avec les lignes 2, 3 et (future) 8 à une halte à créer entre Mangin et Beaulieu-île de Nantes.
- Des correspondances avec les lignes 4 et 5 du busway.

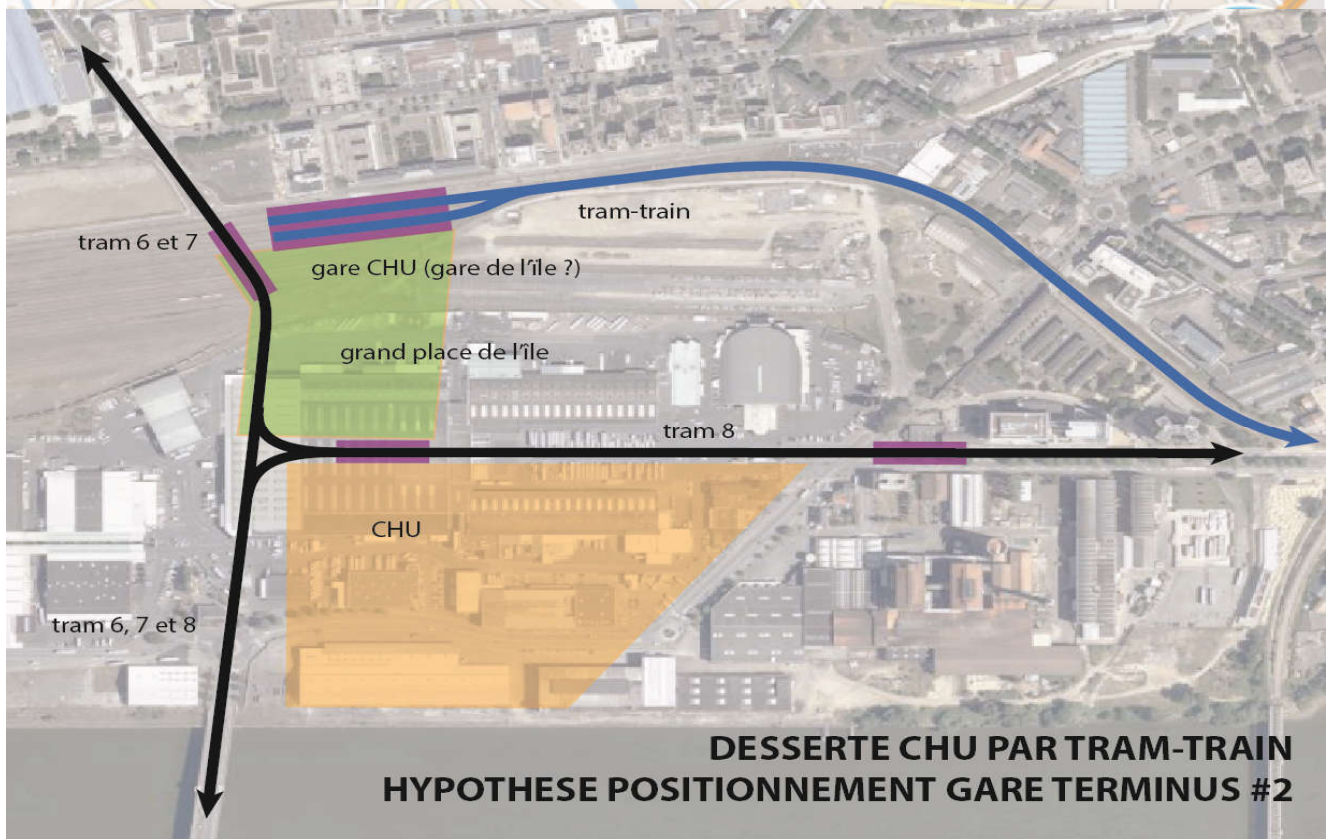
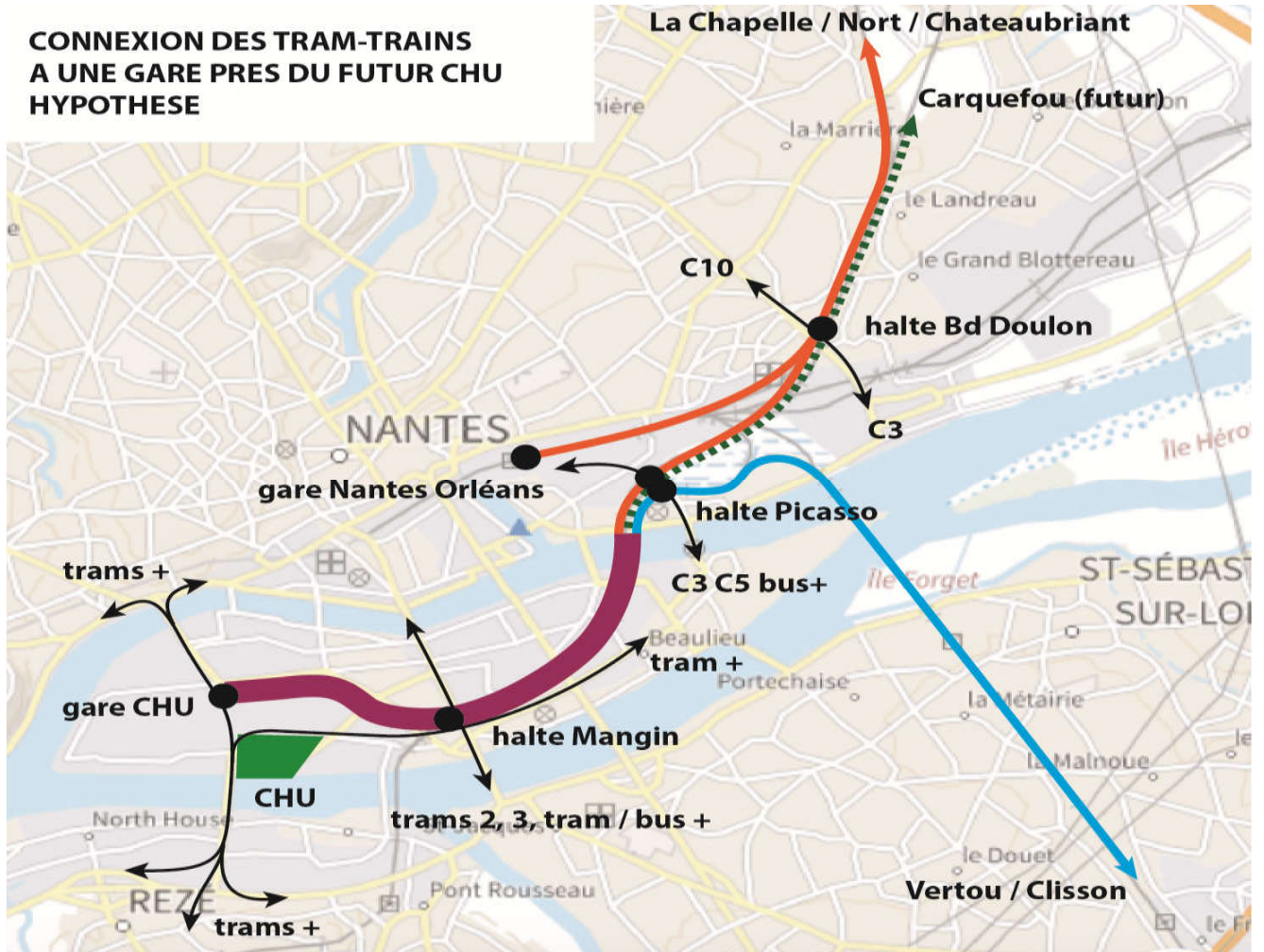
## Ce que demandent les associations formant le Collectif Transport

Mr Chemetov, en s'emparant le 1<sup>er</sup> du dossier d'aménagement de l'île de Nantes, avait sagement décidé de « **ne pas injurier l'avenir** » en permettant l'utilisation potentielle future d'une emprise ferroviaire.

Le collectif transport demande

- De traduire ce vœu en ne laissant **pas** à une décision administrative le pouvoir **d'aliénation de toute réflexion** sur l'arrivée des tram-trains sur l'île de Nantes.
- Que **les autorités organisatrices** des transports en commun agissant sur la métropole et son aire urbaine **se remettent à agir en commun** au bénéfice des usagers des transports en commun tous modes confondus.
- Que les réseaux dépendant de chacune de ces autorités soient organisés **en complémentarité**.
- Que soit développé à Nantes le « **Service Express Métropolitain** » proposé par SNCF Réseau.
- **Que soient étudiées les « diamétralisations » de lignes autant que l'accès à une gare au CHU.**

**CONNEXION DES TRAM-TRAINS  
A UNE GARE PRES DU FUTUR CHU  
HYPOTHESE**



**DESSERTE CHU PAR TRAM-TRAIN  
HYPOTHESE POSITIONNEMENT GARE TERMINUS #2**