

## DES TRAMS-TRAINS POUR L'ÎLE DE NANTES

*Concertation citoyenne sur la refonte du réseau tramway, aménagements Covid, arrivée du nouveau CHU ou proposition de mise sur pied d'un « Service Express Métropolitain » en utilisant l'étoile ferroviaire sont autant d'occasion de « faire bouger les lignes » sur l'île de Nantes.*

### Interrogation autour d'une ligne de tramway

Dans les hypothèses de refonte du réseau tramway, la ligne 8 qui traversait l'île de Nantes d'Est en Ouest est interrogée, du moins sous son standard « tramway ». Plusieurs remarques parmi celles formulées lors de la concertation citoyenne ont en effet souligné, à juste titre, la richesse d'une juxtaposition de deux lignes de TCSP (Transport en Commun en Site Propre) de forte capacité sur l'île de Nantes : la ligne 5 (busway) reliant déjà le Hangar à Bananes à la gare SNCF, ainsi qu'un projet de nouvelle ligne 8 du tramway reliant le nouveau CHU à Doulon par un itinéraire voisin.

Si des études de trafic plus approfondies ne manqueront pas d'affiner les besoins capacitaires pour définir le type d'exploitation : busway ou tramway, on peut aussi s'interroger sur l'incongruité qu'il y aurait à poser des rails de tramway quasiment en lieu et place d'autres rails (même profil, même écartement) alors que ceux-ci sont menacés de disparaître par une procédure administrative, en cours d'instruction, visant au déclassement des voies existantes.

### 400 mètres de voies « encore » opérationnelles

400 mètres de voies ferrées qui desservaient historiquement la gare de l'état méritent mieux qu'une simple autorisation administrative de dépose, sans autre forme de procès.

Il faut préciser que :

- Ces 400 mètres de voies sont toujours opérationnelles et électrifiées.
- Elles 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 connectées aux lignes en provenance de Clisson et Châteaubriant.
- Elles pourraient même être reliées, à terme, 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 de l'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 et disponibles.

Nous ne doutons pas que les urbanistes seront en capacité d'intégrer dans leur projet, le « verdissement » d'une contrainte physique constituée par une voie ferrée, par définition

écologiquement vertueuse, en intégrant le réemploi des rails, conformément aux principes d'une économie circulaire, appliquée aux déplacements ferrés.

### **Multiplier les correspondances des trams-trains**

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. Des tramways bondés en heure de pointe, avec les difficultés d'exploitation pour la TAN en sont la conséquence, alors qu'un accès direct à l'île de Nantes et un doublement de l'offre de correspondances des trams-trains avec le réseau urbain serait offert par à une gare à proximité immédiate 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 à hauteur du boulevard Léon Bureau.
- Des correspondances avec les tramways des lignes 2, 3 (et future 8 ?) à une halte à créer entre Mangin et Beaulieu-île de Nantes.
- Des correspondances avec les busway des lignes 4 et 5 (et future 8 ?) à cette même halte.

### **Un nouveau paradigme dans l'utilisation de l'étoile ferroviaire**

- Mr Chemetov, en s'emparant du dossier d'aménagement de l'île de Nantes avait sagement décidé de « ne pas injurier l'avenir » en permettant l'utilisation potentielle d'une emprise ferroviaire sur l'île.
- Par ailleurs, l'état a changé son fusil d'épaule et plaide désormais pour le développement du rail à destination des usagers du quotidien plutôt que pour le tout TGV.
- SNCF Réseau décline, de son côté, ce changement de cap avec son offre de Service Express Métropolitain, sorte de RER des provinces, sur les étoiles ferroviaires des métropoles qui en disposent.
- L'aire urbaine Nantaise ayant le privilège de posséder une étoile ferroviaire qui permet, de surcroît, d'accéder au cœur de sa nouvelle centralité est éligible aux aides financières pour en optimiser l'usage.
- La Région nous déclare vouloir « *concentrer les efforts sur l'optimisation du réseau ferroviaire en utilisant pleinement l'infrastructure existante* ».
- La Métropole doit faire face à une demande pressante des usagers pour l'extension de la desserte en transport en commun hors périphérique et, au-delà, sur l'aire urbaine.
- Nantes Métropole et la « *Fabrique de la ville écologique* » adossée à son « *Département Mobilité* » ne peut ignorer le nouveau paradigme envisagé pour l'optimisation de son étoile ferroviaire.

Pour le Collectif Transport, toutes les options doivent être mises sur la table dans le cadre de l'offre de SNCF Réseau avec son nouveau Service Express Métropolitain : Scenario de diamétralisation des lignes, nouvelles haltes, augmentation des fréquences, multiplication des correspondances, gare sur l'île de Nantes. Une étroite collaboration de tous les acteurs et un moratoire sur le déclassement des voies existantes en sont la première étape.

