



**Service express métropolitain dans l'agglomération nantaise :  
Le silence étourdissant des autorités organisatrices**

Suite à un constat général du retard français et à un nouvel intérêt de l'État, SNCF-Réseau invitait les principales agglomérations du pays à réfléchir à l'opportunité de mieux utiliser leurs infrastructures ferroviaires pour mettre en œuvre des Services express métropolitains (SEM) qui garantissent un service permanent, fréquent, permettant de mettre en relation rapidement les périphéries, donc sans terminus en gare centrale. Cela pour promouvoir les « transports du quotidien », favoriser le transfert modal et au bout du compte participer aux efforts de tous contre le réchauffement climatique.

Depuis rien n'a vraiment changé dans notre agglomération.

Le conseil régional envisage certes pour 2024 la diamétralisation des services TER entre Savenay et Ancenis, amorce d'un « SEM », mais sans préciser la fréquence ou les heures de début et de fin du service. En 2032, un service horaire avec renforcement à la demi-heure en heure de pointe est envisagé, assurant alors une circulation lors des heures « creuses » jusqu'ici délaissées. Pour le moment, des gares de l'agglomération restent sans desserte pendant plusieurs heures.

En application de la Loi d'Orientation des Mobilités, des « bassins de mobilité » ont bien été définis, mais le processus prévu de concertation des collectivités locales et des usagers dans le cadre n'a pas démarré.

En matière ferroviaire Nantes Métropole a contribué à l'aménagement des espaces extérieurs de la nouvelle gare qui a été piloté par SNCF - Gares et connexions. Les usagers critiquent les services rendus tels que l'accueil, les consignes, l'accès des vélos aux trains.

Les scénarios proposés pour les futures lignes de tramway n'ont jamais envisagé des liens avec les dessertes ferroviaires dans le cadre de pôles secondaires multimodaux alors qu'officiellement on met en avant la vision d'une ville sortant de sa logique centralisée. Les réseaux urbains continuent de se développer sans

concertation avec le réseau ferroviaire, et l'information multimodale reste embryonnaire.

Les deux autorités organisatrices ne se sont finalement officiellement concertées que pour annoncer la mise en service d'une halte sur la voie ferrée Nantes-Pornic dans le secteur de l'aéroport à ...l'horizon 2027 au mieux.

Ce bilan est accablant et place notre agglomération en deuxième division ferroviaire alors que les édiles de Bordeaux, Lille, Strasbourg, Nice et les conseils régionaux correspondants ont déjà lancé des études pertinentes voire inaugurés des services que l'on peut déjà qualifier d'express et métropolitains (exemple : liaison TER directe entre Libourne et Arcachon sans changement à Bordeaux St Jean).

L'étoile ferroviaire nantaise avec ses six branches, ses services en TER « classiques » ou en tram-train mérite mieux. Elle pourrait rapidement dotée de services de transports pour la population d'une agglomération toujours en croissance

Trains, tramways, autocars, autobus et même navibus son faits pour fonctionner au profit de tous et doivent être coordonnés au niveau des horaires, des tarifs, de l'accessibilité et aussi de leur promotion qui mérite mieux.

L'ANDE souhaite que les acteurs locaux, en particulier la Région et Nantes Métropole se mettent rapidement au travail ensemble, dans un cadre élargi aux Communautés de Communes périphériques qui accueillent nombre d'habitants en lien quotidien avec Nantes.

C'est urgent à l'heure du changement climatique, alors qu'à défaut de stratégie d'ensemble on continue à élargir des axes routiers d'accès à Nantes, à surcharger et élargir le périphérique, et que l'on projette des ponts nouveaux. N'y a t'il pas mieux à faire de l'argent public pour bénéficier de quartiers plus calmes et d'un environnement plus sain, en utilisant au mieux les infrastructures existantes ?