

8 décembre 2022

UN RER SUR L'ÉTOILE

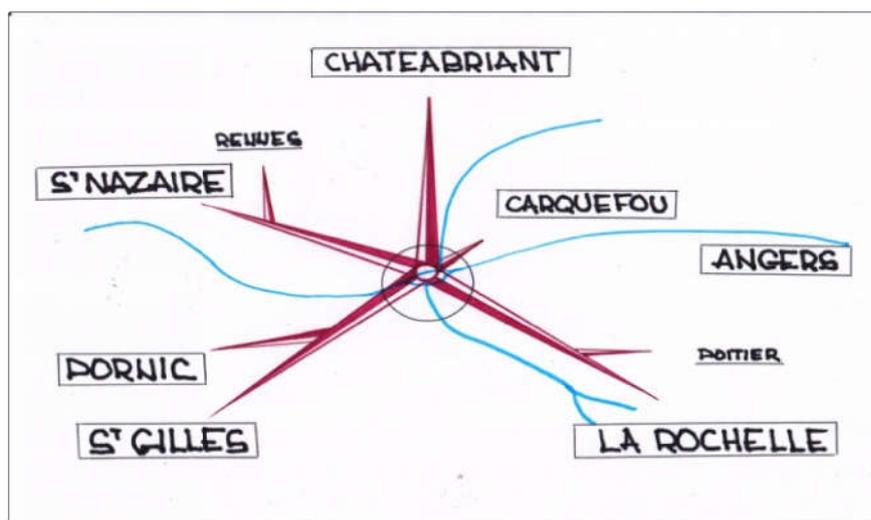


Pose de la première pierre du pôle multimodal Mangin – Beaulieu

Collectif Transport - Collectif Fer Nantes

Une étoile à 7 branches

Avec son « étoile ferroviaire », le réseau ferré nantais irrigue une partie de la région au-delà de son « aire d'attractivité urbaine ». Cette étoile est **riche de 7 branches** vers : Angers, Carquefou, châteaubriant, St Nazaire, Pornic, St Gilles, La Rochelle. S'y ajoute de précieuses emprises foncières en milieu urbain plus ou moins délaissées ; sur l'île de Nantes, vers Bouguenais ou Paimboeuf.



Un intérêt commun pour la Région et la Métropole

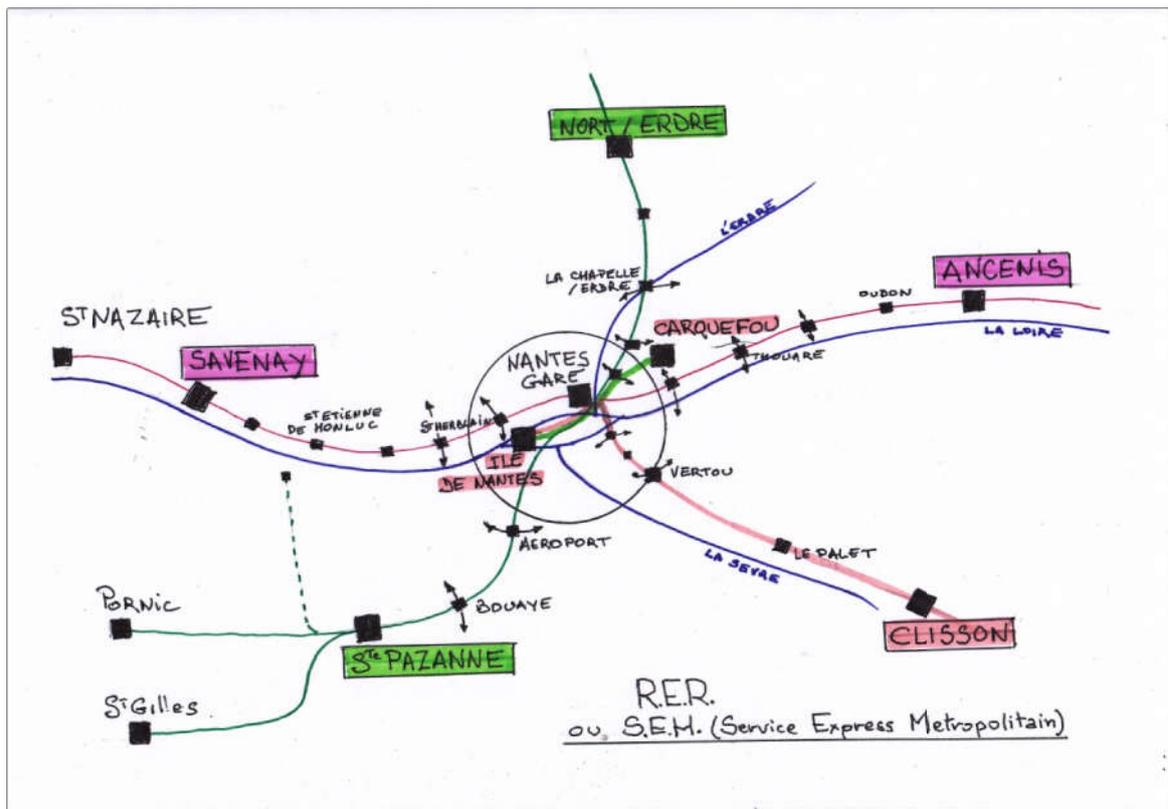
Les objectifs réciproques de **la Région et de la Métropole** en matière de réduction de leurs émissions polluantes au moyen d'offres alternatives à la voiture devraient se traduire logiquement par un nouveau pas dans le développement de trains à destination des usagers du quotidien. En particulier pour les ligériens résidant au-delà des limites géographiques métropolitaines et exclus du réseau des transports en commun urbains.

Comme jadis avec les trams-trains (vers Clisson ou Châteaubriant) ou avec la tarification « combinée », le partage des responsabilités (trains pour la Région et réseau urbain pour la Métropole) **doit franchir un nouveau pas dans la réalisation de projets communs** contribuant à optimiser chacun des réseaux au bénéfice des usagers.

Un trafic à optimiser en multipliant les correspondances

Divers trafics se partagent ces voies ferrées : TGV, TER, Trams-trains et trains de fret. **Une adaptation de certaines lignes et de la signalisation ferroviaire peuvent permettre à terme d'augmenter le nombre de trains** en circulation sur les voies, à condition que les acteurs le décident et que les financements suivent.

Dans ce cadre, SNCF Réseau (gestionnaire des infrastructures ferrées et des gares), à la demande de l'état a évalué, dans les grandes Métropoles, l'intérêt d'instaurer un « *Service Express Métropolitain* » - équivalent d'un **RER** - sur leurs étoiles ferroviaires respectives et qui permettrait la multiplication des correspondances avec le réseau urbain de transports en commun. Parallèlement, le chef de l'État « déclare » vouloir promouvoir les trains du quotidien.



L'intérêt des usagers pour un RER

- Le RER repose sur **une fréquence accrue** (au quart d'heure) ainsi qu'une augmentation des amplitudes horaires. Ces deux impératifs sont les gages du succès des investissements nécessaires à ce type de projet.
- Le RER offre **une alternative à l'automobile**, pour permettre l'accessibilité au cœur d'une métropole dont l'attractivité continue de se développer largement au-delà de ses frontières.
- Le RER autorise **des déplacements express au cœur de l'agglomération** grâce à la diamétralisation des lignes.
- Le RER s'intègre dans **le maillage des différents réseaux** : trains, cars, bus, tramway, busway, vélos et marche **pour proposer une multi-modalité** indispensable aux déplacements périurbains.

La diamétralisation contre la saturation de la gare SNCF

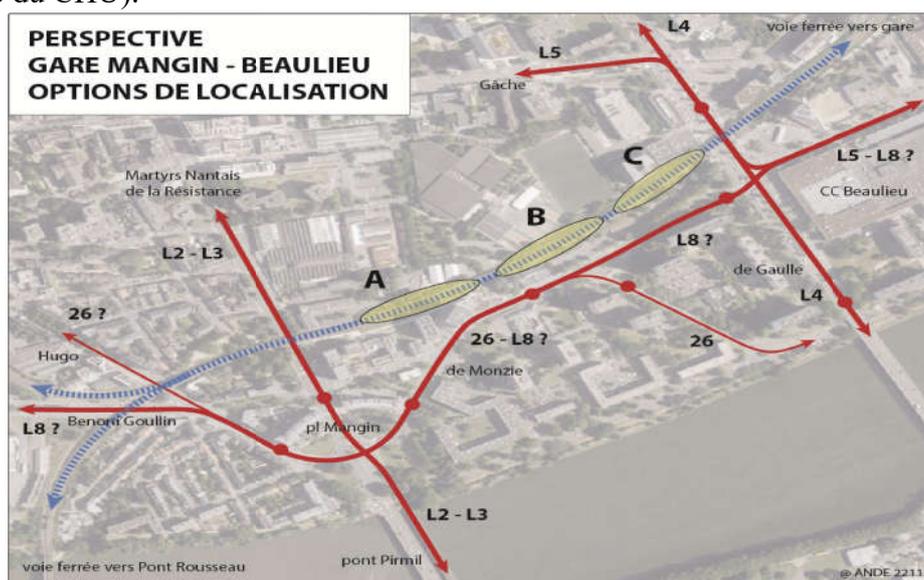
Aujourd'hui, la plupart des lignes ont leur terminus en gare. Les récents aménagements de la gare de Nantes, destinés essentiellement aux voyageurs et complétés par les parvis nord et sud ainsi que la gare routière régionale, ne changeront rien à la **menace de saturation du trafic et du stationnement des trains en gare de Nantes**. A plus forte raison si le trafic s'accroît comme nous le souhaitons et comme l'envisage la SNCF.

La mise en place de « 2TMV » (2 trains sur la même voie) en cours, à la gare de Nantes, va permettre de gagner quelques années sur la saturation des quais, mais n'apporte aucun service nouveau aux usagers, au contraire de la diamétralisation des lignes,

Actuellement, seuls les trains en provenance de St Nazaire qui continuent vers Angers et au-delà préfigurent une « **diamétrale** » **permettant de soulager la gare et de traverser rapidement l'agglomération** avec quelques haltes intermédiaires. Toutes les autres lignes font leur terminus en gare centrale. Cette concentration des trafics contribue à alimenter le tronçon le plus chargé et régulièrement saturé, du tramway nantais, entre Commerce et la gare SNCF. Si les voyageurs des « trains de ligne » (Paris, Bordeaux, etc) doivent continuer à accéder à la gare centrale, elle n'est pas la destination souhaitée par la majorité **des voyageurs du quotidien qui recherchent la plus grande variété possible de correspondances** avec les lignes structurantes du Réseau Urbain pour terminer leurs déplacements.

Maillage et Correspondances

Les hypothèses de SNCF Réseau permettent d'envisager **d'autres « diamétrales »**. On pense par exemple, à une liaison Ste Pazanne - Aéroport - Nort sur Erdre, déjà programmée en 1995 et qui élargirait l'offre de correspondances pour les usagers sur l'île de Nantes par la **création d'une halte Mangin – Beaulieu**. Elle permettrait aux usagers du train de profiter du maillage du réseau urbain qui se met en place sur l'île de Nantes avec l'accès aux principales lignes structurantes du réseau : les lignes de tramway 2, 3, et celles du busway 4, 5 et 8 (à venir pour la desserte du CHU).



A l'exemple des pôles d'échange de Haluchère ou Pont-Rousseau d'autres pôles d'échange entre le réseau ferroviaire et le réseau urbain doivent permettre d'élargir les correspondances tels que : Bouguenais- Aéroport, Babinière ou Chantenay (où les bus attendent toujours l'arrêt des trains....)

Île de Nantes

Un nouveau centre de logements, de création, d'activités, de loisirs, universitaire et médical continue à s'étendre sur l'île de Nantes. On y dispose d'**un potentiel ferroviaire rare et précieux en milieu urbain**, qui ne demande qu'à être réactivé et optimisé. Il répondrait à l'attractivité d'un secteur **en plein développement dépassant largement les frontières métropolitaines**.

Se passer d'une partie de la plateforme existante (dont les voies viennent d'être démontées) pour desservir ce nouveau pôle par le train est incompréhensible. D'autant qu'un terminus du RER pour les lignes en provenance de Carquefou ou Clisson, donnerait accès aux nouvelles lignes de tramway 6 et 7 en plus des lignes 2, 3, 4, 5 et 8 accessibles depuis une halte Mangin - Beaulieu.

Outre l'augmentation des correspondances, ce terminus permettrait de désengorger la gare de Nantes vouée à saturation à moyen terme.

Toutefois, La création du jardin de l'estuaire (6 hectares) sur ces emprises répond à certains désirs des habitants. La transformation envisagée par la métropole d'une partie de celui-ci pour implanter une desserte ferroviaire nécessiterait au minimum 2 hectares de l'espace vert.

Les besoins en transports collectifs ne doivent pas nuire aux espaces de bien-être des habitants. **Le projet Ile de Nantes devrait intégrer ces deux exigences comme prévu aux documents d'urbanisme.**



Comme à Bordeaux, Toulouse, Strasbourg et Grenoble ?

Mesdames Christelle Morançais, présidente de la Région, et Johanna Rolland, présidente de la Métropole et les autres collectivités locales, vont-elles, comme les élus des métropoles de Bordeaux, Strasbourg et Grenoble (*), réussir à se mettre d'accord pour harmoniser leurs réseaux respectifs, ferrés et urbains, et lancer une nouvelle étape dans les dessertes ferroviaires sous forme d'un RER cadencé ? Vont-elles réussir à « rallumer l'étoile » comme le souhaite les Toulousains ?

Elles répondraient ainsi aux attentes des usagers, aux problèmes de l'inexorable augmentation des prix des carburants et à leurs propres objectifs en matière de diminution d'émission de gaz à effet de serre.

(*) Grenoble : <https://smmag.fr/investir-pour-lavenir/rer-ferroviaire/>
Strasbourg : <https://www.strasbourg.eu/-/bloc-notes-reme-lancement>
Toulouse : <https://www.rallumonsletoile.fr/>
Bordeaux : <https://www.projet-rer-m.fr/reseau-express-regional-nouvelle-aquitaine/concertations/>