



Contribution à la réouverture de la liaison ferroviaire Nantes-Carquefou-(Segré)



Une proposition militante

La présente demande a été élaborée à partir de discussions au sein du « Collectif transport de Nantes »,

Elle est portée par l'**Association Nantaise Déplacements Environnement** et l'**Association régionale des usagers des transports (FNAUT Pays de la Loire)**

Les deux associations souhaitent d'emblée affirmer leur attachement au transport public comme mode de mobilité plus économe en place et en énergie, plus apte à préserver la mixité sociale et à lutter contre l'effet de serre.

Elle vise essentiellement au **rétablissement d'une desserte ferroviaire entre Nantes et Carquefou** (et au-delà) dans un secteur marquée par un fort niveau d'activités souvent en complet renouvellement, une fonction résidentielle importante et en cours de densification. A contrario la prise en charge d'une grande partie des déplacements est assurée dans ce secteur par une circulation automobile massive et prégnante sur les axes routiers voisins (autoroute, boulevard périphérique) comme sur la voirie diffuse du secteur.

Une infrastructure qui a suscité des propositions dès son... abandon et qui reste réutilisable après aménagement

Rappel historique

La ligne en cause a été construite par la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest (devenue réseau de l'Etat en 1908) comme une alternative à celle exploitée par le Paris-Orléans et qui desservait Nantes depuis 1851.

La nationalisation totale des chemins de fer français en 1938 a entraîné une révision drastique de cette double desserte et la fermeture au trafic voyageur dès 1939 de la liaison voyageurs Nantes – Segré. La ligne est resté toutefois ouverte au trafic fret jusqu'en 1989 sur l'ensemble de son parcours.

L'emprise ferroviaire entre Carquefou et Candé a été transformée en « voie verte » cyclable faiblement fréquentée par les cyclotouristes et des randonneurs. Son revêtement est jugé peu cyclable.

A l'occasion de la remise en service de la liaison ferrée Nantes-Châteaubriant des aménagements menés dans le **secteur Bottière-Chénaie** ont créé la possibilité d'une remise en place de l'infrastructure mais au-delà celle-ci est peu entretenue voire envahie par la végétation.

Un potentiel bien perçu par les défenseurs du transport public

À partir des années 1970 le quart-nord est de l'agglomération s'est caractérisé par un réel développement des activités et de la population. Mais par rapport à notre débat **les dessertes développées y furent exclusivement routières** pour les voyageurs comme pour le fret.

Toutefois dans les années 1990 des études plus ou moins officielles et suivies qui s'intéressaient à la relance des trafics ferroviaires comme solution à la demande de transport et d'alternative au « tout automobile » entraînerent pour ce secteur la proposition d'un RER « nantais » portée par le District ancêtre de notre Métropole et modélisée par l'AURAN comme liaison Carquefou-Bouaye passant par le nœud ferroviaire de Malakoff.

Au bout du compte et sur le seul tracé Nantes-Carquefou la plate-forme ferroviaire apparaît aménageable sans frais supplémentaire de génie public hors la sécurisation et la vérification de l'assise.

Un potentiel indéniable et varié dans la partie dense de l'agglomération

Des zones d'habitation pour lesquelles une liaison directe avec le centre de l'agglomération apparaît pertinente

On a noté ci-dessous les populations des secteurs proches de l'infrastructure sur le tracé Doulon-Candé. Sans évacuer deux problèmes :

- Le **caractère généralement individuel de l'habitat** en cause peu propice à une desserte ferrée mais qui a contrario peut faire réfléchir à des scénarii de densification au droit des **points d'arrêt** choisis.
- À propos de ces derniers à la nécessité d'une réflexion poussée sur leur dispersion et une **probable redéfinition dès l'étude de faisabilité** tant les anciennes gares (prévues pour un service de sociétés rurales) sont en inadéquation avec zones de peuplement et d'activités actuelles.

Bottière-Chénaie :	zone urbaine	Zone Perray -« Paridis »	zone urbaine
Les Mainguiers :	zone urbaine	Moulin Boisseau :	zone urbaine
Carquefou :	19 000h	Saint-Mars du Désert :	4500h
Ligné :	4900h	Teillé :	1800h
Saint Mars la Jaille :	2500h	Candé :	2900h

Des zones d'activités en croissance et en diversification. Un potentiel fret affirmé par des entrepreneurs

Parmi les zones d'activité proches de l'infrastructure en cause on peut noter

Bottière-Chénaie : centre commercial local, médiathèque, clinique mutualiste, pôle aquatique

Perray : centre commercial Paridis

Porte de Carquefou-Bois Briand : zone d'activité polyvalente

avec un pôle hôtelier et des restaurants de proximité

une fonction entrepôt importante (commerce de gros, meubles)

des commerces de détail

des usines et ateliers (chimie, mécanique)

Il s'agit là d'une des zones d'emploi les plus denses de l'agglomération dont les effectifs salariés certes fluctuants sont importants mais dont la desserte a été surtout organisée dans la perspective du transport automobile pour les marchandises (on est très proche du boulevard périphérique) et les personnes (fréquence peu attractive sur les lignes Semitan 85 et surtout 80)

Au nord de la route de Paris : **Zone d'activité Carquefou-Bêle**

- Tissu industriel comparable au précédent (« Quo vadis ») même s'il est marqué par des difficultés d'entreprise (Imperial Tobacco-Seita) et activités de service (dépôt Semitan), d'enseignement (ICAM) de loisir (golf) et de réclusion (Maison d'arrêt)

- Densification en cours

Au-delà de l'autoroute A11 on entre dans le secteur de Carquefou-bourg où les emplois sont diffusés dans des commerces et des services concentrés au centre-ville desservi par l'ancienne gare.

Pour les autres communes les zones d'activité restent diffuses (St Mars, Ligné) mais mériteraient un recensement des emplois situés à 500m des points d'arrêt potentiels.

Des entrepreneurs des secteurs décrits ci-dessus ou souhaitant s'y installer s'étant exprimés en faveur du retour du service fret il conviendrait de faire analyser les potentiels proposés ou recensés. Avec deux facteurs contradictoires en arrière-plan de la réflexion : modèle de transport de marchandises réalisé par la SNCF (abandonnant le « wagon unique ») non opérationnel en l'état, transporteurs « alternatifs » confrontés à la concurrence routière

Ce point implique le choix d'un système de transport non dédié et donc polyvalent fret-voyageurs ce qui dans les scénarii qui vont suivre ne laisse guère de choix !

Insérer la nouvelle liaison dans le réseau structurant de l'agglomération

Une étude de la réouverture de la liaison ferroviaire Nantes-Carquefou ne saurait être présentée de manière isolée. Le recours au mode ferroviaire permettrait notamment de l'insérer dans la trame de « l'étoile ferroviaire nantaise » qui évolue lentement (trop lentement à notre gré) en prévoyant des liaisons diamétralisées :

- **Carquefou – Sainte-Pazanne** et au-delà via Doulon – Beaulieu-Mangin – Pont-Rousseau – Bouaye à priori les plus aisées à imaginer car se basant sur l'ancienne infrastructure du réseau de l'Etat (franchissements de Malakoff)
- **Carquefou – Clisson** via Doulon – Saint Sébastien sur Loire – Vertou qui nécessiterait des réaménagements d'aiguillages
- **Carquefou – Savenay** via la gare centrale avec un problème d'encombrement de cette dernière.

Les auteurs de cette contribution demandent que soient faits dans toute étude préalable un inventaire des services les plus porteurs pour les usagers potentiels et pour l'aménagement de l'aire métropolitaine

Lier réouverture ferroviaire et promotion des mobilités douces

Dans le secteur nord-est de l'agglomération la promotion du changement modal en faveur du vélo pourrait sur le plan des seules infrastructures viser à :

- Mener parallèlement les études sur les modes ferroviaires et actifs dans un souci d'optimisation de la dépense publique et de mutualisation de la réflexion.
- Éviter les **ruptures d'itinéraires** spécialisés au niveau des carrefours particulièrement anxiogènes ici.
- Aménager **une pénétrante Carquefou-Nantes** parallèle à la voie ferrée permettant de gérer des obstacles comme l'autoroute ou le périphérique.

Scénarii pour la réouverture : besoin d'une analyse complète des solutions de mobilité

Les auteurs du manifeste pour la réouverture réclament **que toutes les options ferroviaires soient examinées** contradictoirement dans un esprit d'intérêt public avec pour souci la sauvegarde de l'environnement, la desserte optimum des secteurs et populations concernées, la préservation d'options futures. Ils souhaitent vivement que l'expertise des usagers soit aussi sollicitée dans ce domaine où peuvent parfois prédominer des intérêts industriels (externes à l'agglomération) voire des choix personnels d'élus ou de techniciens.

Tramway standard

Gestion métropolitaine.

Suppose un aménagement de la plate-forme et la pose d'une caténaire.

Potentiel : 60 000 passagers/jour ce qui dépasse largement la demande.

Avantages : infrastructure bon marché, matériel adaptable (dimension, performances).

Inconvénients : implique un transfert foncier, parcours suburbain en dehors de la pertinence du mode et obère totalement la desserte au-delà de Carquefou.

Train léger

Gestion régionale (ou mixte ?).

Suppose un aménagement de la plate-forme et la pose d'une caténaire.

Les choix politiques et techniques faits à propos de la desserte de Châteaubriant disqualifient selon nous le terme tram-train puisque les rames en cause ne circulent pas sur le réseau urbain et impliquent une rupture de charge.

Potentiel :

Avantages : infrastructure bon marché, matériel adaptable (dimension, performances).

Inconvénients : , parcours suburbain en dehors de la pertinence du mode et obère totalement la desserte au-delà de Carquefou.

Il conviendra de gérer la fréquence sur le tronc commun Nantes-Doulon avec la desserte de Châteaubriant.

Transport Express Régional

Gestion régionale.

Suppose un aménagement de la plate-forme et la recherche préalable de nouveaux points d'arrêt.

Pose d'une caténaire non indispensable si l'on décide le recours à du matériel thermique ou bi-mode.

Potentiel : élevé, permet la prolongation au-delà de Carquefou.

Avantages : travaux de génie civil peu importants (hors voirie cyclable), matériel existant voire disponible.

Inconvénients : matériel spécifique pour un court tronçon si on n'envisage pas de prolongement au-delà de Carquefou.

Transport Express Régional et desserte fret

Gestion régionale.

Suppose un aménagement léger de la plate-forme : recherche préalable de nouveaux points d'arrêt toutefois et surtout place des embranchements fret.

Pose d'une caténaire non indispensable si l'on décide le recours à du matériel thermique.

Potentiel : élevé, permet la prolongation au-delà de Carquefou pour les voyageurs et un retour de la desserte fret dont on peut prévoir qu'elle sera un facteur de développement quand seront levés les contraintes liées à la concurrence avec la route.

Avantages : travaux de génie civil peu importants (hors voirie cyclable et voies spécifiques au fret), matériel existant voire disponible

Inconvénients : matériel spécifique pour un court tronçon si on n'envisage pas de prolongement au-delà de Carquefou. Concurrence, nécessité de réfléchir aux points d'arrêt et dédoublement de voies les plus pertinents par rapport à la double fonction fret-voyageurs, suppléments financiers à prévoir dont on peut toutefois calculer l'amortissement sur le long terme (consubstantiel au chemin de fer !).

Les militants auteurs du présent manifeste proclament leur intérêt pour cette dernière option et demandent que son étude soit privilégiée par les techniciens et les affréteurs.

Accompagnement et promotion

Réaménagement des réseaux

Tout projet d'extension du service ferroviaire dans le secteur de Nantes Nord-est impliquera une révision profonde du réseau de transport actuel. On devra par exemple trancher la question du maintien de dessertes Semitan (ou Lila) parallèles à l'équipement ou tout au moins s'interroger sur leur fréquence d'autant plus que celle possible sur une voie ferrée unique restera inférieure à celles liées à des autobus.

Une comparaison entre les performances des deux modes avec le tryptique fréquence – temps de parcours – capacité doit guider décideurs et porteurs du projet. Comme toujours réclamons ici le recours à l'expertise des usagers et aux nécessaires enquêtes de motivation.

Il va de soi que ce réaménagement des réseaux nécessitera la coopération entre les autorités organisatrices en charge de la zone (Région et Métropole) qui ont pu montré dans d'autres circonstances une certaine incohérence dans les décisions prises voire une mauvaise volonté quant aux possibilités d'optimisation de « l'étoile ferroviaire nantaise ». Nos deux associations y sont très sensibles

Pour notre part nous proposons que :

- Une **partie** des dessertes par autobus de la zone passe obligatoirement par les stations ferroviaires ouvertes avec pour corollaire ne coordination des horaires et des aménagements facilitant le transit des usagers
- Soient étudiées des liaisons Chantrerie – La Garde – Sainte-Luce, Souchais – Carquefou gare – route de Paris
- Soient envisagée l'utilisation du boulevard périphérique pour des liaisons du secteur Doulon-Haluchère avec le Sud-Loire (propositions développées dans le débat « La Loire pour tous »).

Le nécessaire accompagnement « pédagogique »

Les signataires du présent manifeste sont persuadés que dans quelques temps (prochaines mandatures municipales ? dix ans ?) ce dossier avancera soit face à la pression spatiale dans le secteur, soit parce que dûment intégré dans les dossiers PLUM-PDU actuellement mis en avant dans la métropole ou plus prosaïquement parce que deux ou trois élus (si possible de bords éloignés !) sauront y adhérer et en voir les opportunités économiques, sociétales, politiques...

Ils n'en réclament pas moins des actions vigoureuses quant aux occasions de favoriser dans ces circonstances les avantages du transfert modal automobile – modes doux, modes individuels – transport collectif.

4 S'il est juste pour des équipements jugés vertueux écologiquement de mettre en avant leur réussite en matière de gouvernance ou de réussite technique, il apparaît plus important d'en étaler les avantages en matière de qualité de vie (rapidité, espace économisé), de santé publique (diminution de la pollution), de respect de l'environnement.

Nous comptons alors sur une **promotion importante de tout ce qui favorisera le recours à un équipement multimodal** : accessibilité pour tous, billettique commode, système d'information adaptés à tous, présence humaine et bien sûr horaire et fréquences attractifs.

Chacun de ces points mériterait un développement et a fait l'objet de la part de l'ANDE ou de la FNAUT Pays de la Loire de propositions en d'autres circonstances : nécessaire maintenance des systèmes d'information aux usagers (notamment handicapés), services attentifs au genre des voyageurs avec l'analyse du rapport des femmes à l'espace vécu (éclairage, présence d'accompagnateurs...), préférence pour le cadencement et un service de moins en moins saisonnier. Les militants des deux associations ne demandent qu'à être consultés préventivement sur ces points.

Conclusion

La réouverture d'une liaison lourde de transport vers Carquefou utilisant la voie ferrée Nantes-Candé apparaît un projet susceptible de fédérer élus, employeurs, citoyens du secteur. À l'échelle de l'agglomération elle serait l'occasion d'un choix capital et symbolique en matière de transition énergétique.

Pour nos associations elle reste une entrée possible à une optimisation globale du réseau ferroviaire de l'agglomération nantaise. L'ANDE et la FNAUT souhaiteraient toutefois en souligner l'urgence fortes de leur histoire commune où bien souvent leurs propositions qui apparaissaient inopportunes voire farfelues à leurs interlocuteurs ont fini par s'imposer dans le débat (public ?) et se concrétiser en services plébiscités par les usagers : tramway en France et d'abord à Nantes, réseau performant des « chronobus » réclamé dans les années 1990, desserte transversale de l'île de Nantes et réseau non centralisé prôné par le Collectif Transport depuis le début du siècle et nous en oublions...

FNAUT PAYS DE LA LOIRE

ASSOCIATION NANTAISE
DEPLACEMENTS ENVIRONNEMENT