

Projet global

Ce projet ne prend pas en compte la diamétralisation nécessaire des axes ferroviaires, ni les obligations de mises aux normes à venir du tunnel qui seront nécessaires et obligatoires ! Sur la partie en tranchée couverte, la voie s'affaissant, il est nécessaire régulièrement de la rehausser, mais celle-ci commence à se rapprocher du plat-fond de la galerie ...

Le tunnel creusé n'est plus aux normes et ne respecte pas les directives européennes 2004/54/EC, STI 2008/163/EC, EN-1992-1-2:2004 qui sont obligatoires et pour lesquelles ce tunnel devra bien être rénové pour les respecter. Les industriels du rail ont l'obligation de suivre les instructions de la norme EN-50126 pour obtenir les autorisations d'exploitation. RFF et SNCF ne peuvent éviter de s'y soumettre.

Les travaux nécessaires au réajustement de la partie en tranchée couverte permettraient en outre la réalisation d'une gare TER pour les services péri-urbains au niveau de Commerce – Petite-Hollande – CHU évitant l'usage de la gare centrale et un retour en arrière vers celle-ci pour les usagers des services péri-urbains. À noter que cette gare était prévue dès l'origine lors des travaux d'enfouissement de la voie ferrée, et qu'elle n'a pas été réalisée faute de crédits en 1952 après la seconde guerre mondiale. L'idée est d'ailleurs ressortie lors du projet métro Nantes en 1967.

Or pour effectuer toutes ces modifications il sera bien nécessaire de fermer le tunnel et ce ne sera pas quelques mois, mais au minimum 1 année. Dès lors il est difficilement envisageable de n'imaginer aucune circulation vers l'ouest de Nantes alors même que la ligne TER Nantes – Saint-Nazaire est une des plus fréquentée du réseau TER Pays de la Loire. Il est donc nécessaire de prévoir un franchissement un pointe de l'île de Nantes avec un raccordement au niveau de l'embouchure ouest du tunnel de Chantenay afin de pouvoir avoir un itinéraire bis qui servira dans tous les cas à la diamétralisation et dynamisation de l'étoile ferroviaire et permettra aussi d'avoir dans tous les cas un itinéraire bis en cas d'incident dans la gare ou en sortie de gare entre la gare et Chantenay.

La Mezzanine

La passerelle est mal positionnée en bout de quai les voyageurs qui seront obligés de transiter par cette passerelle pour accéder en tête des trains seront obligés de parcourir l'intégralité du quai d'un bout à l'autre ! Dans le cas d'une rame TGV ce sont près de 500 m à parcourir !

Les usagers du train léger vers Clisson sont déjà contraints aujourd'hui de se rendre à l'extrémité du quai du fait des différences de hauteurs des rames. Avec le positionnement de cette passerelle, ils seront obligés de parcourir encore plus de longueur !

Un positionnement plus central à niveau des voies terminus 50 semble idéal et mieux répondre aux besoins.

Sa forme en entonnoir n'est pas pratique pour un bon écoulement d'un flot de passagers. Aujourd'hui il y a certes moins de passagers en gare sud qu'en gare nord, mais il est prévu d'ajouter de nombreux équipements en gare sud dont un en gare routière (inexistante aujourd'hui), ainsi que deux lignes de chronobus C4 et C5 et on peut même envisager le prolongement de la ligne C2. Dès lors on peut aisément penser que le flux actuel s'en trouvera profondément modifié et accru !

Il doit y avoir un équilibre nord-sud entre les différents services offerts en gare afin d'éviter aux voyageurs d'avoir à transiter par la passerelle ou les souterrains entre le nord et le sud.

Gare routière

Pour la gare routière à la place de quais en longueur il eût été préférable de les disposer en épi comme à la gare du Mans qui a d'ailleurs été récompensée pour son aménagement. Sur la longueur nécessaire au stationnement de 3 ou 4 cars il est possible d'installer 15 voies ! Vu la disposition de la voirie qui est envisagée, il est possible de réaliser cette gare routière sans retour en marche arrière comme pour les gares de Tours ou d'Angers.

L'aménagement tel qu'il est envisagé n'a pas été élaboré par des personnes se mettant à la place de ceux qui devront l'utiliser. Si un voyageur arrive en car par un quai extrême et doit acheter un billet puis embarquer dans son train il aura un cheminement extrêmement long avec les bagages ... Dans le cas inverse c'est la même chose sans parler de l'éloignement du quai final. Dans le cas d'une gare routière en épi ça permet la réalisation d'un vrai pôle d'échange compact, on aime les correspondances courtes, comme en Allemagne, sécurisées et agréables, simples et fonctionnelles. On ne construit plus nulle part de gares routières avec des quais longitudinaux parce que justement ce n'est pas pratique pour les usagers. Toutes les dernières réalisations en France sont effectuées sur le modèle en épi. Il est par ailleurs parfaitement possible de placer le bâtiment prévu pour garer les vélos par dessus cette gare routière.

Accès

Il serait intéressant d'envisager une passerelle modes doux connectant le quartier Champ de Mars avec la gare sud par dessus la zone de port.

Il y a un très grand flou sur l'accessibilité des cyclistes à la gare ... Or Nantes se trouve sur le passage de 2 vélo-routes EV 1 et EV 6 qui voient chaque année nombre de touristes les utiliser, car ce qui notamment fait la force de l'EV 6 est son intermodalité avec le train tout au long de son itinéraire. Prévoir le stationnement pour les commutants c'est important et c'est bien, mais il faut aussi prévoir l'accès aux cyclistes de passage qui ne laisseront pas leur vélo en parking.

Comme dit précédemment, ce projet doit avoir une réflexion globale au niveau du réseau ferré de la métropole et de l'aire urbaine et non se focaliser sur la seule gare. Il s'agit de limiter les lignes en terminus à la gare afin de dégager des sillons. Les lignes ne doivent qu'y passer, c'est la méthode d'exploitation utilisée en Allemagne. Or ceci n'est possible et envisageable que si il y a une réflexion globale prenant en compte l'intégralité de l'étoile ferroviaire nantaise et des dessertes possibles, notamment vers l'aéroport Nantes Atlantique, qui permettrait en adaptant la ligne Nantes - Pornic / Saint-Gilles Croix-de-Vie un temps de trajet de 15 mn par le train.

Il suffit de voir la desserte de Strasbourg – Entzeim avec un cadencement à 15 mn en HP et 30 mn en HC sur la ligne Strasbourg – Molsheim alors même qu'à Strasbourg l'aéroport est moins fréquenté que celui de Nantes et qu'il n'y a pas de zone d'activité vecteur d'emploi important.

Sortie Nord

La sortie telle qu'elle existe aujourd'hui n'est pas du tout pratique, ni agréable et certainement pas une vitrine pour la ville de Nantes ...

Cette zone est conflictuelle du fait des mélanges des différents flux et de l'accessibilité mal pensée. Le parvis de la gare de Bordeaux Saint-Jean me semble être un bon exemple en terme d'accessibilité et d'aménagement.

L'information

C'est l'occasion de la revoir complètement, avec de l'information globale et de qualité pour les transports urbains et départementaux, fiches horaires, plans, distributeurs dans la gare, panneaux d'affichages (SIV), location de vélos etc.

En ce qui concerne les trains, la gare de Nantes est plutôt en retard en terme d'affichage des trains, pas d'écrans modernes sur les quais ni à leur accès donnant la composition des trains sauf au niveau des voies 10 et 11 et 51 à 55.

Aymeric GILLAIZEAU