Nantes Métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

**La Présidente**

Monsieur Olivier GUERIN
Président
Commission Particulière du Débat Public
Liaisons ferroviaires Bretagne Loire
107 avenue Henri Fréville
CS 10704
35207 Rennes cedex 2

Nantes, le 19 DEC. 2014

Monsieur le Président,

Suite aux contributions déjà formalisées dans le cadre des cahiers d'acteurs des Pôles Métropolitains Loire Bretagne et Nantes - Saint-Nazaire, et de la coopération Nantes – Rennes, Nantes Métropole souhaite apporter une contribution complémentaire intégrant les questions évoquées lors des dernières réunions publiques qui ont notamment permis de débattre sur les enjeux des liaisons Nantes – Rennes et du fonctionnement du nœud ferroviaire nantais.

J'ai été très intéressée par les relevés des échanges des réunions du 27 novembre et du 9 décembre dernier, et ai pu constater la mobilisation forte de contributeurs.

Sur la globalité du projet présenté par le maître d'ouvrage RFF, les 5 objectifs complémentaires et solidaires notamment mis en avant par les colectivités, qui allient amélioration de dessertes ferroviaires rapides, augmentation de capacité d'accueil de trains de toutes sortes, rapides, inter-villes, périurbains et de fret, ont reçu un accueil globalement positif même si beaucoup d'intervenants ont par principe sous-évalué l'importance de la complémentarité entre amélioration des temps de parcours et des capacités.

Pour le cas particulier des liaisons Nantes – Rennes, je constate que la famille de scénario bleu entre Rennes et Redon, dite Nord-Vilaine, recueille un assentiment quasi général en ce qu'elle participe à plusieurs de ces objectifs dont la mutualisation entre Rennes-Quimper et Nantes-Rennes et l'amélioration de capacités.

Le cas de la liaison Redon-Nantes a fait l'objet de débats fournis.

J'en retiens une confirmation concernant l'objectif de desserte de l'Aéroport du Grand Ouest ; si, comme Nantes Métropole le souhaite, ce projet de transfert de Nantes Atlantique sur le site de Notre Dame des Landes va à son terme, l'intégration au projet LNOBPL d'une liaison rapide raccordant la nouvelle plateforme à l'ensemble de son aire de chalandise, sur la base de la famille de scénario bleu du maître d'ouvrage, contribue à la cohérence de l'ensemble du projet de développement du territoire d'étude.

.../...

Toute correspondance doit être adressée à :
Madame la Présidente

NANTES MÉTROPOLE

44923 Nantes cedex 9
www.nantesmetropole.fr

TÉL : +33(0) 2 40 99 48 48
FAX : +33(0) 2 40 99 48 00

siren 244 400 404

Une telle liaison, outre la desserte de l'aéroport, permet de développer des dessertes rapides Nantes-Rennes en moins de 50', temps très favorable pour un cadencement efficace, et garantit une augmentation de capacité significative au bénéfice non seulement des trains rapides mais aussi des trains périurbaines et des trains de fret.

Une expertise spécifique a été réalisée pour le cas d'école de non-réalisation de l'aéroport.

Il en ressort que l'hypothèse de développer des services rapides sur l'itinéraire Rennes – Châteaubriant – Nantes ne présente pas d'intérêt, puisque les temps de parcours envisageables resteraient supérieurs à 1h et que des problèmes d'exploitation et de capacité seraient importants, alors même que des travaux sur la section Rennes – Redon resteraient nécessaires.
Je confirme que l'insertion d'une ligne ferroviaire rapide dans le tissu urbain du nord de Nantes pose un problème de passages à niveaux à déniveler, des problèmes de cohabitation avec le tram-train et le tramway, et d'organisation des liaisons modes doux à niveau dans ce secteur dense de l'agglomération et de nuisances sonores.
Cette hypothèse, comme exposée par les experts, ne peut s'intégrer à un projet d'avenir pour la structuration du réseau ferroviaire de nos territoires.

Par ailleurs, sur le tracé Redon-Nantes deux scénarios, intitulés S2 et S5 présenteraient d'après les experts un bilan économique quasi équilibré.
Il convient cependant de noter que ces deux scénarios ne proposent une liaison Nantes-Rennes que dans un temps de parcours de 61', peu performant pour favoriser les échanges et permettre un report modal important, et par ailleurs totalement inadapté à la mise en place d'un cadencement performant.

Pour ce qui concerne le nœud ferroviaire nantais, les réunions récentes ont donné l'occasion à plusieurs intervenants de présenter leurs questionnements, idées et propositions.

Concernant le projet de réaménagement du PEM de la Gare de Nantes, certaines prises de position semblent ignorer que l'ensemble des circulations de TGV et de trains inter-villes, et la très grande majorité des trains périurbains, doivent impérativement desservir la gare métropolitaine centrale, lieu stratégique de l'intermodalité urbaine, avec une perspective de doublement du nombre de trains comme du nombre de voyageurs à l'horizon 2030.
En aucun cas, l'hypothèse de création de haltes complémentaires sur le réseau ferroviaire secondaire, même à quelques centaines de mètres de la gare centrale, ne pourra se substituer au projet de réaménagement engagé.

De même l'idée d'aménager une gare à Nantes Atlantique « au cœur de l'étoile ferroviaire » appelle des réponses précises.
Les TGV ou train intervilles n'ont pas vocation à aller en terminus au bout d'une ligne secondaire dont l'aménagement actuel, voie unique non électrifiée traversant le centre de Rezé avec 6 passages à niveaux, ne permet qu'une faible fréquence de desserte et dont l'aménagement coûterait très cher
La desserte d'un générateur de trafic comme l'aéroport de Nantes Atlantique doit se faire dans une logique de navette depuis le centre ville et la gare.

.../...

Le service actuel Tan Air qui assure une navette depuis le centre ville et la gare à la fréquence de 20', et également le trajet final entre le terminus du tramway et l'aérogare correspond au mieux aux besoins des usagers de l'aéroport, et a assuré, avec 320000 voyages sur les 12 derniers mois, un taux de desserte de 8%.
Il est clair que seul un aéroport positionné sur une grande ligne reliée à l'ensemble de son aire de chalandise peut proposer un accès ferroviaire de qualité cumulant vitesse, fréquence, confort, absence de rupture de charges ; les simulations de desserte de l'aéroport du grand ouest permettent d'envisager un taux de part modal du ferroviaire supérieur à 20%.

Enfin, l'hypothèse présentée par plusieurs intervenants de renforcer l'accès ouest de la gare de Nantes en créant une nouvelle liaison entre Chantenay et l'Ile de Nantes, avec un nouveau franchissement de Loire, n'est pas aujourd'hui à l'ordre du jour.
Aucun service ferroviaire lourd ne paraît susceptible de passer par un itinéraire via l'île de Nantes. Les TGV et trains intervilles, diamétralisés en gare de Nantes, ne peuvent envisager d'y entrer par l'est puisque cela nécessiterait un retournement, et les trains de fret sont incompatibles avec le nouvel environnement urbain de l'Ile de Nantes.

De tous ces débats, Nantes Métropole retient par contre la nécessité de l'intégration au projet LNOBPL des « compléments » évoqués par le maître d'ouvrage pour améliorer la capacité de l'infrastructure entre la gare de Chantenay et la jonction de la ligne nouvelle envisagée à l'ouest de Couëron, afin de permettre à terme, en plus des nouvelles circulations liées au projet LNOBPL, une desserte périurbaine au ¼ d'heure entre Nantes et Couëron.
Cette hypothèse de développement des dessertes périurbaines est dans la logique du Plan de déplacements Urbains de la métropole et fait, d'ores et déjà, l'objet d'études de faisabilité en lien avec la Région des Pays de la Loire.

Je tiens à remercier les membres de la Commission Particulière du Débat Public et les participants au débat public.
Ce temps de débat permettra d'éclairer les suites que RFF entend donner au projet LNOBPL dont je partage pleinement les objectifs.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Johanna ROLLAND

DGPM3Vm141217