

Le tram-train : le tout-politique n'engendre que des surcoûts et des problèmes

Enfin, Nexus s'est livrée à l'exposition des problèmes du tram-train, un matériel qui manque toujours [de fiabilité](#), mais surtout qui a eu l'immense mérite de saccager littéralement les possibilités offertes par la ligne Nantes-Châteaubriant pour créer une liaison bis vers Rennes et désencombrer l'axe Nantes-Savenay-Redon, tout en faisant gagner 30 km pour l'utilisateur. Une nouvelle ligne Nantes-Rennes permettait aussi de connecter le sud de la Mayenne, le pays de Blain et le Castelbriantais aux deux métropoles, en lien avec la RN171 sur laquelle la liaison bus (notamment la ligne 71) est quasi inexistante.

En effet, la région des Pays-de-la-Loire avait choisi dès le début le tram-train... et passé commande plusieurs mois avant l'enquête publique puisqu'il y a un délai moyen de trois ans de la commande à la réception. Résultat, l'enquête avait été court-circuitée et les associations ou collectifs défendant une ligne TER avec du matériel classique muselées. Résultat aussi, il a fallu électrifier, « *ce qui n'était pas urgent après la Chapelle sur Erdre* », donc abaisser la plate-forme de la ligne, démolir un pont routier au-dessus du chemin de fer... et neutraliser l'emplacement de la seconde voie en y plantant les poteaux de la caténaire. Le jour où il faudra doubler la voie ou faire un évitement – une courte section à deux voies permettant aux trains de se croiser et donc à la ligne de supporter un trafic plus grand – on imagine sans peine que les coûts des travaux en seront nettement augmentés.

« *Il faut écouter les associations, sans les museler, et faire preuve de bon sens* », s'adresse Nexus aux candidats. Ce qui n'a visiblement pas été le cas avec le tram-train. Résultat, le matériel, spécifique à la ligne, nécessite un atelier pour lui tout seul (à Doulon, distinct des ateliers SNCF du Blottereau), est incompatible avec le tramway, et ceux qui ont été recasés en urgence entre Nantes et Clisson encombrant surtout l'axe Nantes – la Roche-sur-Yon. Ils sont en effet limités à 100 km/h, ce qui n'est pas (trop) gênant de Nantes à Châteaubriant mais vraiment réhébitorique sur l'axe Nantes – la Roche où circulent des trains à 140 km/h. « *Et surtout, ça empêche de développer la ligne. A quoi bon supprimer des passages à niveau pour passer la vitesse maximum à 160 ou 180 km/h* » si c'est pour que les trains circulent derrière des tram-trains tortillards limités à 100 à l'heure ?

Résultat des courses, le tram-train ne trouve grâce nulle part. Une bonne leçon aux frais du contribuable breton : « *Soyez donc très attentif lorsque vous serez au pouvoir. Aujourd'hui, M. Bontemps, vice-président du conseil régional, dit que le choix du tram-train a été fait contre l'avis de la SNCF, de Nantes Métropole, le besoin des usagers, leur volonté et les études de transport* ». L'aménagement de la gare de Châteaubriant, avec ses butoirs en [plein milieu](#) qui isolent le tram-train de la ligne TER – à requalifier – vers Rennes, laisse aussi pantois tant il constitue une hérésie en matière de transports publics. Clairement, la liaison rapide vers Rennes a été complètement saccagée, probablement du fait de l'incompétence des élus et des tensions entre la Bretagne et les Pays de la Loire. L'interdiction de la ligne au fret fait aussi grincer des dents dans l'industrie castelbriantaise. Les intérêts de la ville ont-ils été seulement pris en compte ?

Pourtant RFF a limité les dégâts, en chargeant la ligne de façon à permettre que roule un jour du matériel voyageur classique (par exemple es AGC bi-modes, électriques jusqu'à Châteaubriant, diesel après) et des trains de fret. Bref, écouter les usagers et développer l'étoile ferroviaire nantaise, en permettant les trajets transversaux, de Rennes à la Vendée, de Saint-Nazaire en Anjou, permettrait de limiter les frais pour les contribuables, l'inconfort pour les usagers et donnerait des atouts à Nantes. « *On peut faire des choses beaucoup plus formidables que les Elephants faits pour une population code-barres* », conclut ainsi l'association Nexus.