

nantes-citoyennete.com

Le Conseil de développement de Nantes Métropole

Saisine Plan de déplacements urbains

18 fev.09

Contribution de l'ANDE (Jean-Bernard LUGADET)

Valoriser l'étoile ferroviaire de Nantes ?

VALORISER L'ÉTOILE FERROVIAIRE DE NANTES ?

Contribution des associations adhérentes ou associées à FNAUT-Pays de la Loire : ANDE

Mises en forme par J B LUGADET (Conseil de développement de Nantes Métropole)

AVERTISSEMENT

Le document suivant a été élaboré dans la perspective de sa transmission au Collectif transport de Nantes (débat du 20 janvier 2009) pour servir de bases aux propositions conjointes de la FNAUT, de l'ANDE dans le cadre de la Commission Transport et Urbanisme du Conseil de développement de Nantes Métropole.

Il se veut une synthèse courte et opérationnelle des études, échanges et débats menés dans le cadre associatif depuis que la FNAUT Pays de la Loire a mis en avant parmi ses propositions prioritaires la prise en compte de l'étoile ferroviaire de Nantes, comme solution efficace et économique à certains des problèmes de mobilité d'une métropole régionale confrontée à l'expansion économique, démographique et spatiale.

Les militants de la FNAUT Pays de la Loire et de l'ANDE engagés dans ce dossier sont prêts à expliciter leur démarche soit par des compléments d'études, soit dans le cadre de réunions-débats. Ils considèrent toutefois que l'urgence des problèmes posés nécessite des choix stratégiques, importants, incisifs et démocratiques.

1) LA MOBILITE PRISONNIERE DE L'ETALEMENT URBAIN

Les documents cartographiques issus de l'AURAN et présentés au Conseil de développement montrent une corrélation étroite entre l'étalement urbain, le réseau des voies rapides sans péage autoroutier et l'habitat rural préexistant (bourgs, hameaux).

Le développement spatial en tache d'huile asymétrique peut-être considéré selon nous comme la résultante :

- de la demande de l'opinion publique à relier à la fois au **marché foncier métropolitain** et aux idéologies ruralistes très prégnantes en France (qui abstraient la réalité urbaine du phénomène)
- des **choix** (ou non choix !) des décideurs-aménageurs dans un système politique et administratif diluant les responsabilités **en matière de développement des lotissements** et des équipements liés (écoles, salles municipales, voirie) et de délivrance des permis de construire,
- du poids du **système de promotion de l'automobile** qui depuis 1960 a systématiquement permis d'améliorer les performances de la circulation avec ce mode individuel en matière de vitesse, sécurité, confort...tant par la politique routière que par l'accentuation des performances des véhicules

Les conséquences de cet état de fait ont été analysées sur les plans de la mobilité, du coût énergétique et désormais du bilan CO² à partir des années 2000.

2) UNE SOUS UTILISATION REDHIBITOIRE DU POTENTIEL FERROVIAIRE

Il serait nécessaire de développer une **présentation historique** de la mise en place de l'étoile ferroviaire insistant sur :

- la politique de 1860 à 1938 des compagnies **Paris-Orléans et de l'Ouest** (Etat) qui a entraîné la mise en place d'un double réseau plus ou moins concurrent
- les **héritages disparus** des « chemins de fer économiques » à voie spécifique (« Petit Anjou », Nantes-Légé)
- les choix gérés entre autres par la SNCF entre le **service voyageurs** (valorisant le TGV) et les **services fret** désormais minoritaires dans la desserte du système portuaire de la Basse Loire.
- les **fermetures de desserte des années 1960-1980** entraînant une déshérence des lignes (service saisonnier sur Pornic, liaisons vers Carquefou-St Mars la Jaille-Gré) et un abandon de fait du patrimoine ferroviaire (voies, gares).

Le **renouveau de certains services depuis les années 90** a le mérite de mettre en valeur :

-**l'effet d'entraînement du « système TGV »** à la fois dans ses conséquences prévues par la SNCF (desserte métropolitaine Nantes-St Nazaire-La Baule) et dans celles induites par l'usage (TER parallèles, demandes de dessertes nouvelles : cf. la Vendée)

- le **rôle de décideur et de dynamiseur de la Région Pays de la Loire** qui a travers ses deux majorités successives et non sans attermolements (débat sur les dessertes les plus pertinentes, choix des matériels, rapports avec l'opérateur SNCF) a objectivement montré les atouts du train service public de transport régional de masse, mérite qu'il convient toutefois de moduler en fonction de l'exemple d'autres politiques dans des régions comparables. (« Ville et Transport » décembre 2008)

3) LES POINTS SUSCEPTIBLES DE FAIRE DEBAT

L'espace territorial pertinent pour la valorisation de l'étoile ferroviaire

Ce n'est certainement pas le **territoire de Nantes-Métropole** : cf. les limites de la desserte périurbaine Nantes-Vertou qui obère le potentiel de Clisson voire Cholet et Montaigu.

Ce n'est probablement pas la **région Pays de la Loire**, pourtant autorité organisatrice privilégiée des dessertes TER.

Paradoxalement le **territoire départemental de la Loire Atlantique** de par sa **forte métropolisation** peut apparaître (hors son quart nord-est en attendant l'ouverture de la liaison ferrée Nantes-Chateaubriant) comme la bonne échelle mais hélas conséquence du « mille feuilles administratif » de notre merveilleux pays (« l'état fédéral qui a le mieux réussi ») le Conseil Général gère pour le moment « LILA » un réseau d'autocar, qui pourrait être en concurrence avec les trains de nos rêves desservant la 3° (Sucé sur Erdre, Le Pallet) et la 4° couronne (Nort sur Erdre, Clisson).

L'association régionale des usagers des transports des Pays de la Loire et l'ANDE, sa représentante dans l'agglomération nantaise ont toujours dans la ligne défendue par la FNAUT prôné la mise en place d'autorités **organisatrices régionales uniques des transports**. Le comité des partenaires

du transport public animé par la Région peut en être l'ébauche à condition qu'il soit réuni plus souvent, qu'il ne soit pas une simple chambre d'enregistrement des décisions ou des doléances mais au contraire un lieu de proposition des projets, des partenariats et des financements. L'important dans ce débat apparaît être la hiérarchisation des instances de décision et le non cumul des responsabilités entraînant la multiplication des co-financements, thème faisant, semble-t-il, l'objet d'un consensus dans le pays

Choisir les opérateurs ?

Ce point est très sensible et ne suscite guère de consensus. L'application des directives européennes, suscitées et approuvées par les Etats et leurs parlements a entraîné dans notre domaine la scission RFF-SNCF, l'ouverture du trafic fret aux opérateurs privés en 2008 et annonce l'ouverture des services voyageurs internationaux à partir de 2010.

Cette ouverture se fait au nom des avantages décrits de la « saine concurrence ». Elle a surtout rencontré comme opposants les syndicats de cheminots et une partie de la gauche politique. Le bilan de la **dévolution d'une partie de l'infrastructure** à un gestionnaire séparé fait encore débat (rapport Haenel, récente convention Etat-RFF, propositions de la FNAUT favorable au modèle allemand de la DB-AG*) d'autant plus que le choix fait dans notre pays est différent dans bien des pays européens sans parler des Etats-Unis et du Japon (ou la privatisation-scission des NJR s'est faite sur des bases seulement géographiques). D'autre part il ne faut pas cacher que notre « opérateur historique » la SNCF alterne en France un comportement que l'on qualifiera faute de mieux de colbertien alors qu'il mène sans scrupule dans l'Union européenne notamment à travers sa filiale Keolis une politique concurrentielle exemplaire généralement victorieuse (sauf peut être pour le fret) face aux appels d'offre.

Ces précautions oratoires sont pour appeler à la vigilance face aux tentations qui pourraient être celles de la Région, du Département et de la Communauté urbaine en matière de **délégation du service public** soit par le biais d'adjudications hâtives à des opérateurs privés, soit par la mise en place des partenariats public-privé de financement. Ces choix sont fondamentaux. Ils nécessitent explications, débats, expertises et contre-expertises sauf à se retrouver brutalement face à des décisions contestées (grève de la Régie autonome de Marseille en 2007) ou peu expliqués (train-tram Leslys pour la desserte Lyon-aéroport St Exupéry).

A priori l'ANDE et la FNAUT expriment leur confiance dans les capacités humaines et techniques de la SNCF. Toutefois là où se manifesteront trop de timidité dans les propositions, trop de surcoûts face aux cahiers des charges il n'est pas interdit de recourir à d'autres formules (régies, concessions à d'autres opérateurs) à condition que les choix aient donné lieu à de vrais débats et que la qualité et la sécurité des services soient assurés par des observateurs impartiaux. A contrario les deux associations souhaitent mettre en avant leurs plus vives réserves quant à la mise en place de dispositifs financiers ne visant seulement qu'à favoriser la rémunération des actionnaires des groupes industriels ou de services les prenant en charge.

*holding coiffant des filiales gestionnaire du réseau, des services voyageurs fédéraux et régionaux, du fret...

L'indispensable accompagnement urbanistique

Si l'optimisation de l'étoile ferroviaire de Nantes apparaît a priori comme un choix politique au grand potentiel dans ses composantes énergétiques, environnementales, techniques et financières qui mérite d'être soutenu, appuyé, expliqué il convient toutefois de mettre en avant cette proposition sans préjugé, ni manipulation de l'opinion. En plaçant en regard et de manière prioritaire les **enjeux d'urbanisme**.

Cette partie de l'étude préalable et fondamentale devrait :

- concerner les élus, cabinets d'étude susceptibles d'être concernés par **l'implantation de zones d'habitation mais aussi d'activité** déterminant les gares et stations (traditionnelles ou à créer) qui seront les entrées et les sorties de l'étoile ferroviaire.

- déterminer les **modes d'appropriation des espaces concernés** et le financement des équipements
- donner lieu à des débats avec les populations dans la perspective de la valorisation (pas toujours populaire) de la **densification** et de la **mixité sociale**.

Les techniques les plus pertinentes

Au niveau des choix d'infrastructures et de matériels il importe de bien préciser les divers types de desserte dont les définitions nécessitent un vocabulaire rigoureux qu'il importe de faire préciser par les spécialistes (du monde ferroviaire mais aussi de la recherche technique et universitaire).

En 2009 on peut mettre en avant les succès des systèmes en France et à l'étranger :

- des **tramways urbains et suburbains** (matériels légers à bonne accélération sur voirie urbaine plus ou moins partagée ou en site propre)
- des **tram-trains** mixant les services urbains et les dessertes périurbaines en site ferroviaire dont l'intérêt est d'amener dans les espaces centraux (et non les gares excentrées) les usagers des périphéries,
- des **services ferroviaires de type RER, S-bahn** impliquant des matériels ferroviaires lourds, des fréquences élevées, si possible cadencées le plus souvent sous caténaires (mais il existe aussi des matériels bi-modes pour les liaisons plus lointaines sur voies non électrifiées)

Il apparaît important que les voies ferrées (rails, aiguillages, signalisation) soient dès leur conception ou leur réaménagement adaptées à ces circulations polyvalentes sans oublier le fret.

Le choix géographiques des dessertes et des matériels qui leurs sont adaptés

La géographie ferroviaire de Nantes et ses contraintes historiques ou actuelles implique quelques dessertes évidentes bien ancrées et riches en trafic (Nantes-Saint Nazaire, Nantes-Angers) ou en devenir (Nantes-Nort sur Erdre puis Chateaubriant à partir de 2010). Toutefois le débat territorial doit être mené sans fard d'autant plus que l'on pourrait introduire les éléments d'amplification que seront :

- le cadencement longtemps honni par la SNCF mais peu à peu généralisé non sans difficulté à l'ensemble des régions (échéance annoncée en 2012 pour les Pays de la Loire) avec en modèle la situation suisse mais aussi hollandaise, allemande....
- les dessertes diamétrales « passe Nantes » aux potentiels importants (Saint Nazaire-Ancenis, Savenay-Clisson)
- les choix des gares d'inter modalité comme par exemple celle que propose l'ANDE et la FNAUT allée Baco toute proche de 4 lignes majeures de la SEMITAN

4) UNE PROPOSITION MILITANTE (PARMI D'AUTRES) DE DEVELOPPEMENT ACCELERE DE L'ETOILE FERROVIAIRE NANTAISE

A partir des contraintes posées plus haut l'ANDE et la FNAUT proposent la publication et la discussion notamment à travers le Conseil de développement de l'agglomération nantaise des propositions suivantes.

Création d'une autorité organisatrice expérimentale des transports publics de l'agglomération nantaise élargie

- Avec une **composition quadripartite**
 Autorités organisatrices : Etat actionnaire de la SNCF, Région organisatrice des TER, Département gestionnaire du réseau LILA, communauté urbaine délégitrice à la SEMITAN
 Experts des sociétés concessionnaires .Urbanistes

Représentation des usagers dont FNAUT
Représentation des salariés du transport

- Pour des **objectifs généraux**

Choix d'infrastructures et de matériels

Accompagnements urbanistiques

- Avec des **moyens à définir**

A déterminer notamment sur le plan législatif

Choix des acteurs et des experts

-Avec un **risque**

Superposition des compétences

Allongement des délais de décision

Détermination des dessertes géographiques (proposées ici pour seul débat)

Positionnement pour débat de quelques liaisons à fort potentiel selon nous étant bien entendu que c'est **l'effet réseau** qui est visé ici

Liaison Métrocéane à conforter : Le Croisic-St **Nazaire-Nantes-Ancenis** (matériel 200 places)

Liaison Côte-Vignoble à imaginer : (Redon)-**Savenay-Clisson** (Montaigu)

Tram-train passe Nantes : **Chateaubriant-Clisson** (pour profiter de l'opportunité des matériels livrés en avance !)

Liaison est-ouest vers les plages à étudier : **Carquefou-Bouaye-Ste Pazanne** –(Pornic)-(St Gilles Croix de Vie)

« **RER de l'Île de Nantes** » : Nantes-Malakoff-Beaulieu-Nantes Etat-Chantenay (par un pont à créer avec une coordination avec la future ligne 5 de la SEMITAN)

Une étude particulière sur le potentiel démographique, industriel, touristique de chacune de ces lignes mériterait d'être développée.

En cohérence avec l'hostilité argumentée de la FNAUT face au projet de Notre Dame des Landes (aéroport inutile et coûteux, gelant les crédits qui sont nécessaires pour le ferroviaire) notre rapport ne traite pas ici du sujet de sa desserte même si le débat sur une liaison rapide Nantes-Rennes a sa place dans la réflexion sur l'espace métropolitain et sa desserte ferroviaire.

Les **gares multimodales** à conforter ou à créer en symbiose avec LILA et la SEMITAN:

La Baule, St Nazaire, Savenay, Couëron, Chantenay

Vertou, La Haie Fouassière ou Le Pallet, Clisson, Montaigu

Doulon, Nort sur Erdre

Baco

Bouaye, Ste Pazanne

Augmentation et rationalisation de l'offre

Les associations signataires proposent la mise en **service d'horaires cadencés** sur les dessertes présentées ci-dessus ce qui suppose :

- pour chaque ligne les choix de fréquence (du quart d'heure à l'heure)

- les arbitrages politiques (Région) et techniques (RFF et SNCF)

- une politique d'acquisition, de rénovation ou d'adaptation du **matériel** pour le rendre **conforme aux exigences du cadencement**

- une forte communication vis-à-vis des usagers actuels (susceptibles d'être perturbés dans leurs habitudes) comme des publics à gagner avec cette augmentation de l'offre

Une exposition sur place des matériels pertinents pour cette offre serait bienvenue et mériterait d'être demandée aux constructeurs (Alstom, Bombardier...)

Accompagnement tarifaire et commercial

Si la région Pays de la Loire et- ou les agglomérations de Nantes et Saint Nazaire sont (litote) parmi les moins à la traîne en matière de billetterie coordonnée (forfait « Métrocéane », billet combiné SEMITAN-SNCF, carte TIVA) et de promotion des voyages combinés (site « Destineo ») on peut toujours espérer mieux.

Il est proposé ici d'**étendre à tout le département de la Loire Atlantique le forfait « Métrocéane »** avec par exemple une première phase sur les dessertes de la rive gauche de la Loire (Nantes-Pornic par exemple)

Il apparaît important de débattre aussi de toutes les conséquences du forfait LILA à deux € sur la fréquentation des services ferroviaires parallèles non pas pour condamner la très bonne initiative du Conseil Général mais pour obtenir une adéquation du billet de chemin de fer ! Ce qui est plus simple à écrire qu'à faire.....

Enfin il apparaît important que les avancées (même contradictoires !) de la mise en œuvre de l'étoile ferroviaire nantaise fassent l'objet d'une **communication forte, homogène et étalée dans le temps** de la part des autorités organisatrices.

CONCLUSION

Face à la crise probable du financement public, face aux exigences d'une opinion publique de plus en plus sensible aux questions liées à la mobilité et aux coûts de l'énergie, face aux responsabilités induites par le Grenelle de l'environnement la mise en valeur de l'étoile ferroviaire nantaise apparaît une tâche nécessaire pour les vingt années à venir.

Le chemin de fer est vertueux en matière d'espace occupé, de dépense énergétique et de bilan carbone par passager sans oublier ses coûts sociaux infiniment inférieurs à ceux du système automobile. Il reste avantageux à tous les usagers (si les politiques tarifaires sont adaptés) et peut être synonyme de mixité sociale et générationnelle.

And last but not least il convient d'insister sur le faible coût relatif des aménagements proposés. Seules les entreprises de travaux publics ne seront guère ici sollicitées mais on sait qu'en matière de nouvelles infrastructures (aéroportuaires, routières, ferroviaires) ce sont les travaux de métairie, terrassements, gestion des conduites qui creusent les surcoûts. Face aux propositions ci-dessus les remblais et les déblais voire les voies ferrées sont déjà en place. En plus du pont proposé Ile de Nantes-Chantenay (sujet d'un probable débat passionné !) il ne reste qu'à mettre de nouveaux rails et des aiguillages, commander les matériels, rebâtir des gares, solliciter les communicants.....et regarder les ratios d'occupation des trains probablement grimper.