



andreherbretreau@orange.fr

Contribution d'André HERBRETEAU

Progresser de manière constante, volontariste, mais réaliste dans la valorisation de l'étoile ferroviaire

Sans entrer dans le débat sur le maintien ou non d'infrastructures ferroviaires sur la partie Ouest de l'île de Nantes (secteur de la gare de l'Etat), la réponse de l'ANDE à l'article récent de Jean-François Retière, Vice-Président chargé des déplacements à Nantes Métropole, sur de nouvelles haltes ferroviaires me fournit l'occasion de reformuler une position que j'avais exprimée lors de l'audition des représentants de l'association Nexus par le Conseil de développement.

L'agglomération nantaise a la chance de disposer d'un atout formidable, que beaucoup d'autres métropoles pourraient nous envier : une étoile ferroviaire à 6 branches.

Certes, sur l'une de ces branches, l'infrastructure n'existe plus au-delà de la gare de Carquefou (ex-ligne de Segré), ce qui fait d'ailleurs ressortir l'intérêt de conserver les infrastructures. Cependant, la voie qui subsiste entre Nantes et Carquefou peut, à plus ou moins longue échéance, faire l'objet d'une valorisation en transports collectifs urbains.

Oui, c'est un atout essentiel que représente cette étoile pour contribuer, de manière significative, à l'amélioration des déplacements urbains, mais surtout péri-urbains, journaliers, engendrés par l'attractivité de la métropole nantaise, tant évoluent les 1^{ère}, 2^è et parfois 3^è couronnes de cette dernière, comme l'a notamment montré Jean Renard dans son dernier ouvrage sur les campagnes nantaises.

Nantes Métropole et les structures qui l'ont précédée l'ont bien compris, en engageant, depuis le début des années 1990, avec le concours de l'AURAN, un dialogue continu à cet effet avec la Direction Régionale de la SNCF, d'abord, puis RFF (dès la création de cet établissement public) et bien sûr la Région, autorité organisatrice de droit en la matière et le Conseil Général.

Grâce à l'action conjuguée des collectivités locales, et particulièrement à l'importance des moyens financiers consacrés par la Région à cet égard, le développement du trafic ferroviaire local a connu des progressions spectaculaires qui montrent toute la pertinence de la politique suivie et qui continue d'être menée.

L'intérêt de la valorisation de l'étoile ferroviaire apparaît donc manifeste, même s'il semble opportun de mettre au préalable l'accent sur quelques points :

- attention aux échelles de grandeur différentes : Jean-François Retière, qui, pourtant, en sa qualité de maire de Mauves sur Loire, sait tout l'avantage de disposer d'une gare fréquentée sur sa commune, a rappelé les importances très différentes en nombre de voyages quotidiens entre transports collectifs urbains du réseau armature tramway et busway, et transports ferroviaires périurbains,
- attention aussi aux mots magiques, tel le concept de tram-train, derrière lequel chacun met un peu la réalité qu'il veut, alors que l'on peut utiliser ce mode de transport en le faisant fonctionner véritablement comme un tram-train, un train-tram ou simplement comme un train (mode de transport collectif remarquable par ailleurs),
- les opérations réalisées ou en cours sur l'agglomération nantaise ont fait apparaître des difficultés de tous ordres : le « petit » projet de desserte ferroviaire Nantes-Vertou a mis beaucoup plus de temps que prévu à se réaliser et que dire du tram-train Nantes-Châteaubriant dont la mise en service a dû être repoussée à plusieurs reprises (je comprends l'exaspération de la Région),
- enfin, de tels projets ne sont pas neutres sur le plan financier et, dans le contexte actuel, durable, d'un antagonisme qui n'est pas prêt d'être résolu entre développement de la croissance et diminution de la dette publique, il y aura vraisemblablement des choix à faire, au mieux une programmation à étaler, entre les projets qui foisonnent –et c'est très bien- à l'échelon local. Ne serait-ce que dans le seul domaine des déplacements, on peut citer le transfert de l'aéroport et les infrastructures de dessertes associées, ferroviaires et routières, franchissements du fleuve, nouvelles infrastructures de transports urbains à haut niveau de service, nouvelle gare de Nantes et la liste n'est pas exhaustive.

Pour toutes ces raisons, le message que j'essaierais de faire passer est le suivant : la valorisation de l'étoile ferroviaire est une action sans conteste d'intérêt évident.

Néanmoins, avant d'envisager dans ce cadre des projets à caractère plus « pharaonique », bien que la plupart du temps pertinents sur le fond, consacrons-nous, avec les autorités organisatrices locales et les acteurs ferroviaires, à faire en sorte que, sur l'étoile, entre Nantes, d'une part, Ancenis, Savenay, Clisson, Sainte Pazanne, Nort-sur-Erdre et Carquefou d'autre part, il y ait progressivement plus de trains, plus de haltes, plus de rabattement sur le train en voitures particulières, cars et bus pour offrir à un maximum d'habitants de la périurbanité nantaise des conditions de déplacements allant dans le sens d'une amélioration de leur cadre de vie dans leurs relations avec la métropole.