



Contribution de Manoel DIALINAS

manoel.dialinas@laposte.net

Rénovation de la gare SNCF

Il y a eu peu de contributions au Conseil de développement à propos de la rénovation de la gare SNCF de Nantes, et cette contribution arrive probablement tard par rapport à l'avancement des travaux, mais peut être mieux vaut tard que jamais ?

Il y a 5-6 ans, un membre de la direction nationale de la SNCF présentait, lors d'un dîner-débat de l'Institut Kervégan, dans la cadre du système ferroviaire du futur à Nantes, un projet de transfert de la gare de Nantes sur l'île de Nantes, sensiblement au niveau de l'ancienne gare de Nantes Etat, à proximité du site envisagé aujourd'hui pour le déménagement du CHU. A ce projet était associé un franchissement du bras de la Madeleine entre le pont Anne de Bretagne et la rade de Trentemoult afin de s'affranchir de la contrainte du tunnel de Chantenay. Cela posait le problème de l'avenir du port et de son aménagement, mais cela n'était pas la préoccupation de la SNCF. Une variante apparut sur Internet avec traversée par tunnel du bras de la Madeleine Ce projet présenté sans documents semblait avoir les faveurs de la direction de la SNCF, de l'architecte Chemetov ? Peut être du président J.J. Régent ? Cette présentation n'eut aucune suite, était-ce un ballon d'essai ? Un message subliminal de la SNCF ? Ce projet SNCF était-il en concurrence avec le projet de transfert du CHU ? Avec l'aménagement du port ? On peut supposer qu'il a donné lieu à quelques discussions en coulisse...

En 2011, un projet de rénovation de la gare de Nantes a été présenté par la direction Gare&Connexions de la SNCF au Conseil de développement. Étudié par le groupe d'architectes AREP, également auteur de la nouvelle gare de Wu Han en Chine, ce projet abondamment documenté (avec coûts) comportait une travée surélevée (mezzanine) rejoignant les gares Nord et Sud existantes et se caractérisait par une certaine esthétique monumentale. Au vu des documents présentés, cela représentait le travail d'une équipe sur un temps relativement long.

Récemment, un projet de nouvelle gare de Nantes a été présenté par Nantes Métropole au Conseil de développement. Il reprend le principe d'une liaison surélevée entre gares Nord et Sud, mais dans une version édulcorée, probablement résultat de multiples compromis, la mezzanine diminuant de taille et prenant une forme trapézoïdale. Il a été présenté peu de documents, et des documents peu élaborés, par rapport à la présentation précédente, ce qui amène à penser que l'on en était au stade de l'avant projet sommaire et non pas à celui du projet final, ou bien voulait-on faire croire que les choix définitifs n'étaient pas encore faits, ou bien ne voulait-on pas les montrer ?

Au delà de la communication qui accompagne tout projet de ce type, il semblerait, pour des raisons financières aisément compréhensibles, que l'opération se résume, à l'intérieur, à un remplacement du souterrain Ouest par une passerelle/mezzanine, et à l'extérieur à un réaménagement des accès des gares Nord et Sud. On se prend à regretter que le débat public ait été réduit à une forme symbolique, sans débats, et qu'il n'y ait pas eu de procédure plus ou moins comparable à celle engagée pour les franchissements de Loire.

Cela étant, la question qui se pose est : cette passerelle/mezzanine pourra t-elle rendre l'utilisation de la gare de Nantes plus agréable et plus fonctionnelle, dans les conditions du trafic d'aujourd'hui et de demain ? La configuration actuelle de la gare aura "duré" près de 50 ans, ce n'est pas rien...

Au vu du projet qui a été présenté, les questions suivantes se posent :

Quels sont les problèmes actuels ? Quels sont les besoins à satisfaire ? En termes de voyageurs ? En terme de trains ? En termes "d'image" ?

1. Aux heures de pointe, les 2 souterrains qui permettent d'accéder aux quais sont trop étroits (avec en outre un rétrécissement du souterrain Est), pas assez nombreux.
2. Les souterrains sont mal positionnés, excentrés à l'ouest, par rapport à la disposition des trains (TGV longs de 230 m). Cela implique un long cheminement, des goulots d'étranglements pour les voyageurs se trouvant à l'extrémité Est des trains, et une mauvaise répartition des flux entre les deux souterrains : le souterrain Est est plus souvent saturé que le souterrain Ouest pourtant plus étroit mais complètement excentré.
3. Aux heures de pointe, l'accès à la gare est difficile : la ligne de tramway n° 1 est saturée, les accès routiers ne permettent pas une "dépose minute" aisée, les stationnements vélos sont insuffisants et non sécurisés pour permettre à un plus grand nombre d'accéder à la gare en vélo, les rares pistes cyclables ne sont pas sécurisées, enfin venir chercher en voiture des voyageurs avec bagages quand le train a plus de 5 min de retard est plus que problématique.
4. Les accès aux quais 50 à 52 utilisés par TER et futurs tram-trains sont mal reliés aux quais utilisés par les autres trains (long cheminement pour les voyageurs). Pour les voyageurs voulant se rendre de l'extrémité Est des quais 5 à 11 vers les quais 50 à 52, le cheminement peut être long de l'ordre de 500 m : de quoi décourager de prendre le train avec correspondances, surtout si on est chargé en bagages et âgé.
5. Il ne semble pas que la gare de Nantes n'ait pas assez de quais pour la circulation et le stationnement des trains ? Qu'en pensent la SNCF et les cheminots ?
6. Il ne semble pas que la taille des halls de gare soit un problème ? Par contre leur aménagement intérieur serait à repenser, en y associant des spécialistes de l'ergonomie et des voyageurs.
7. Il manque des espaces de repos (de silence), d'attente, de détente, dignes de ce nom.

Le projet présenté satisfait il tous les besoins identifiés ?

Le projet présenté est-il la solution la mieux adaptée aux besoins identifiés ?

Le projet présenté est-il la solution la moins coûteuse répondant aux besoins identifiés ?

Existe-t-il d'autres solutions répondant mieux aux besoins et pour moins cher ?

A-t-on chiffré le coût pour mettre le souterrain Est à la même largeur sur toute sa longueur, afin de supprimer le rétrécissement cause de bouchons sur le souterrain Est et les quais ?

Le budget alloué à la rénovation de la gare est le même que celui alloué à l'aménagement de ses abords : est-il certain que le problème est autant à l'extérieur qu'à l'intérieur ?

Comme l'a souligné M. Marin, membre du Conseil de développement, la sortie sud étroite de la nouvelle mezzanine pourrait vite s'avérer inadaptée, de par sa forme en "entonnoir" et ses dimensions, la sortie sud n'étant pas plus large que le petit souterrain Ouest actuel : cela créera inmanquablement un bouchon aux heures de pointe, de même que le rétrécissement entre quais 5 et 11 dans le souterrain Est actuel amplifie les bouchons aux heures de pointe. Se rappeler que sur le périphérique nantais, ce sont les rétrécissements

de 3 à 2 ou de 2 à une voie qui provoquent les bouchons. On peut se demander si à sa mise en service cette mezzanine ne serait pas déjà inadaptée aux flux de voyageurs ? Qu'en sera-t-il 20-30 ans plus tard avec les prévisions actuelles de croissance du trafic et un éventuel report de déplacements routiers vers le ferroviaire ?

Lors de la discussion au Conseil de développement, plusieurs personnes ont suggéré que soit créé un autre accès à l'extrémité Est des quais.

A Paris Montparnasse et Paris gare de Lyon, où l'entrée-sortie est également en bout de quais, le problème de l'excentrement des entrées-sorties par rapport à la longueur des TGVs est résolu par la mise en place d'entrées-sorties annexes, Vaugirard et Pasteur pour Montparnasse, et Bercy pour gare de Lyon.

Pourquoi ne pas s'en inspirer en créant une entrée-sortie Manufacture-Pré Gauchet à Nantes avec une passerelle reliant la station de tramway Manufacture coté Nord à la rue de Berlin coté sud ? Cette passerelle diminuerait le nombre de voyageurs utilisant les souterrains actuels, permettrait de répartir les accès au tramway sur 2 stations, de répartir les accès auto sur une plus grande surface, permettrait une meilleure circulation pour les correspondances avec les TER et tram-trains des quais 50 à 52. Par son extrémité sud, cette passerelle assurerait un accès direct au parking P3 pour les voyageurs, un accès direct au quartier Pré Gauchet, et permettrait de désenclaver ce dernier par un mode de déplacement doux (à pied). Il est question actuellement du franchissement de la Loire, mais dans ce quartier, il y a un problème de franchissement des voies ferrées, qui enclavent le quartier Malakoff-Pré Gauchet par rapport au reste de la ville, cette passerelle serait une solution élégante et peu coûteuse.

On peut se demander si à elle seule, cette passerelle ne permettrait pas d'éviter la saturation de la gare pendant plus d'une dizaine d'années ? Le temps d'envisager un réaménagement un peu moins "étriqué" de la partie centrale de la gare ? Pour sa réalisation, toutes les options sont possibles : passerelle ouverte en béton, métallique ou en bois, passerelle couverte comme celle récemment mise en service à la gare de Massy Palaiseau (voir photos ci-après).



Exemple de passerelle simple au dessus de voies ferrées



Exemple de passerelle couverte au dessus de voies ferrées

Les accès à la gare SNCF

Les responsables politiques ont annoncé leur volonté de favoriser les modes de transport "doux" pour accéder à la gare.

Qu'en pensent les personnes de moins de 50 ans avec enfants et de plus de 50 ans avec bagages arrivant à Nantes après 22h00, quand tramway et bus se font rares ?

Accéder à la gare SNCF à pied suppose qu'à proximité de la gare, c'est-à-dire à moins d'1 km existe une grande concentration d'emplois et/ou habitations. Ce n'est pas le cas en raison de la présence du jardin des plantes, du château des ducs, du canal St Félix, des cours St Pierre et St André : nous ne sommes pas du tout dans la configuration de la gare Montparnasse ou de la gare du Nord à Paris. Les lycéens de Clemenceau se rendront à pied de la gare au lycée mais ils ne forment pas le gros des voyageurs. Ni les personnes travaillant dans le nouveau quartier d'affaires du Pré Gauchet. Quand à accéder à la gare SNCF à vélo, a-t-on vu des voyageurs, jeunes ou âgés, arrivant ou partant de la gare à vélo avec une valise de 20 kg ?

On prend acte également de la volonté des responsables de rééquilibrer les flux de voyageurs entre gare Nord et gare Sud. Mais il y a une donnée géographique incontournable : s'il y a plus de mouvements de voyageurs coté Nord, c'est parce qu'il y a plus de population coté Nord. Ce n'est pas l'aménagement de la gare qui y changera quelque chose, c'est de l'aménagement de toute l'agglomération nantaise qu'il s'agit. L'aménagement du Pré Gauchet, et la densification de l'île de Nantes vont dans le sens du rééquilibrage mais il n'est pas certain qu'à terme cela soit suffisant pour équilibrer les populations entre coté Nord et coté Sud des voies ferrées.