

**BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE A  
LA REOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE  
NANTES-CHATEAUBRIANT**

Par délibération en date du 9 mai 2006, et après avis des Communes et Etablissements Publics de Coopération Intercommunale concernés, la Commission Permanente de la Région a approuvé les modalités de la concertation préalable à la réouverture de la ligne ferroviaire Nantes – Châteaubriant. Réseau Ferré de France, maître d'ouvrage des infrastructures ferroviaires, et la SNCF, maître d'ouvrage des aménagements liés aux haltes et aux gares, porteurs de la concertation avec la Région, ont également approuvé ces modalités.

### **1. Les modalités de la concertation préalable :**

La concertation s'est ainsi déroulée du 22 mai au 30 juin 2006 selon les modalités définies dans la délibération de la Commission Permanente de la Région du 9 mai 2006 :

- Une distribution de brochures explicatives sur le projet dans les boîtes aux lettres des habitants des treize communes concernées (des quartiers concernés pour Nantes) avec coupon-réponse ;
- La tenue d'une réunion publique dans les communes de Châteaubriant, Issé, Abbaretz, Nort-sur-Erdre, Sucé-sur-Erdre, La Chapelle-sur-Erdre et de deux réunions publiques à Nantes ;
- L'exposition, dans les mairies des 13 communes concernées et dans les gares de Nantes et de Châteaubriant, de panneaux de présentation du projet, avec mise à disposition du public de brochures explicatives et de registres destinés à recueillir les observations des visiteurs dans les 13 mairies ;
- La tenue d'une permanence ponctuelle dans les mairies des communes de Châteaubriant, Issé, Abbaretz, Nort-sur-Erdre, Sucé-sur-Erdre, La Chapelle-sur-Erdre et Nantes ;
- L'ouverture d'un site Internet présentant le projet et recueillant les avis du public ;
- Des informations et/ou publicités, par voie de presse, de l'organisation de cette concertation préalable, et des modalités d'information et de participation de la population à cette procédure.

### **2. La participation :**

Les nombreux moyens d'information et d'expression ont été largement utilisés par la population concernée. La participation à la concertation s'est ainsi établie comme suit :

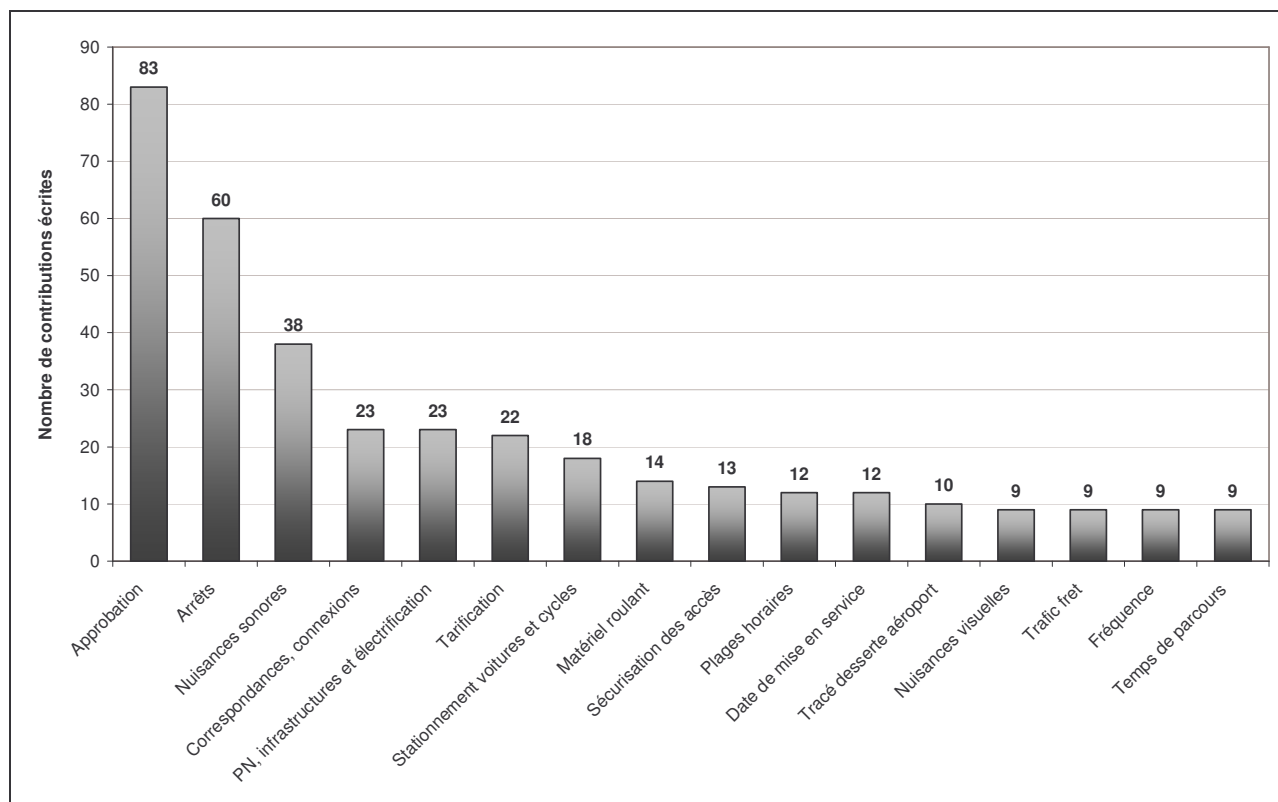
- Les permanences en mairie ont permis de rencontrer environ 50 personnes de façon individuelle ;
- Environ 800 personnes ont assisté aux 8 réunions publiques organisées :
  - o Environ 70 personnes le mercredi 7 juin à Nantes (Mairie de Doulon) ;
  - o Environ 80 personnes le jeudi 8 juin à Châteaubriant ;
  - o Environ 200 personnes le lundi 12 juin à La Chapelle-sur-Erdre ;
  - o Environ 70 personnes le jeudi 15 juin à Issé ;
  - o Environ 40 personnes le vendredi 16 juin à Nantes (Hôtel de la Région) ;
  - o Environ 60 personnes le mardi 20 juin à Nort-sur-Erdre ;
  - o Environ 200 personnes le jeudi 22 juin à Sucé-sur-Erdre ;
  - o Environ 80 personnes le mercredi 28 juin à Abbaretz.
- Environ 950 personnes différentes ont consulté le site Internet [www.reouverture-nantes-chateaubriant.fr](http://www.reouverture-nantes-chateaubriant.fr) pour un total de près de 1 400 visites et de 15 000 pages consultées ;

- 44 observations ont été formulées sur les registres disponibles en mairie, dont deux pétitions, l'une de 958 signatures indiquant représenter « 350 foyers et 775 employés d'entreprises » réclamant la création d'un point d'arrêt dans la zone d'activités « Erdre Active » à La Chapelle-sur-Erdre, et l'autre initiée à la suite du débat sur la localisation des stations né lors de la concertation dans cette même commune, réclamant le maintien de l'arrêt « Gesvrine / Haute Gournière » et regroupant 281 signatures ;
- 132 coupons « T » figurant dans le journal ont été retournés et 45 messages électroniques ont été reçus via le site Internet pendant la période de concertation ;
- 5 courriers ont par ailleurs été reçus pendant la période de concertation, et 3 après le 30 juin 2006, dont une pétition regroupant 562 signataires réclamant un arrêt à Casson ;
- 35 articles de presse ont été recensés sur la concertation du projet du 16 mai au 30 juin, et 2 la première semaine de juillet ;
- enfin, deux collectivités, Nantes Métropole et la Commune de La Chapelle-sur-Erdre, ont fait parvenir copie de leur délibération sur le projet.

### 3. Les principales observations et suggestions :

Les 226 contributions écrites reçues au cours de la période de concertation (coupons T, courriers, courriers électroniques adressés via le site Internet et observations formulés sur les registres en mairie) ont fait l'objet d'une analyse détaillée. Les principales thématiques abordées sont précisées sur le graphique de la figure 1 ci-dessous. Il est à noter une moyenne de 1,8 thématiques abordées dans chaque contribution écrite.

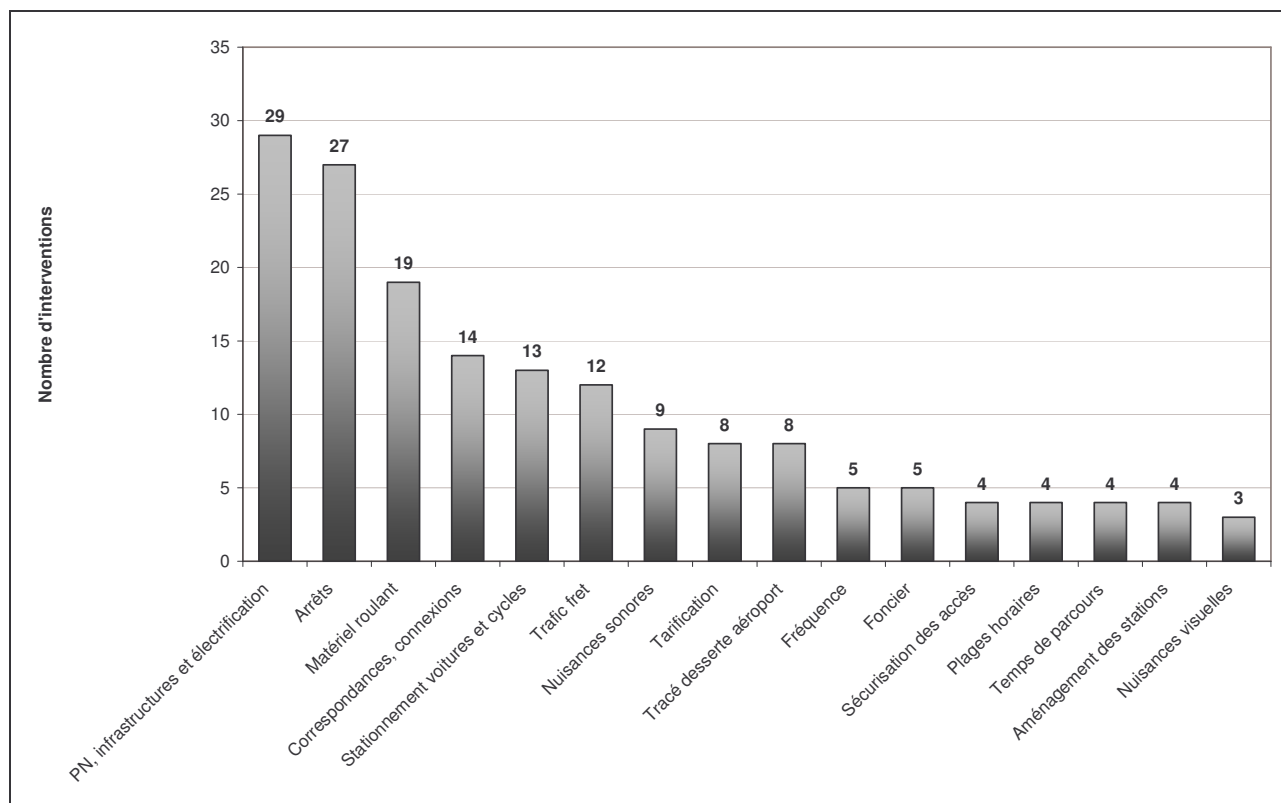
Figure 1 : Principaux sujets évoqués dans les contributions écrites reçues au cours de la concertation



Les questions posées en réunion publique ont également fait l'objet d'une analyse thématique. 175 interrogations ont été comptabilisées, et les principaux sujets évoqués sont détaillés sur le graphique de

la figure 2 ci-dessous (les interventions n'appelant pas de réponse, tels les témoignages de satisfaction, n'ont pas été intégrés). Il est à signaler que certaines ont été formulées à plusieurs reprises par les mêmes personnes, voire ont fait l'objet d'interventions orales en réunion et de contributions écrites.

Figure 2 : Principales thématiques des questions posées lors des réunions publiques



Sur ces bases, il est possible de relever les principales observations et suggestions formulées par la population à l'occasion de la concertation. Il peut ainsi être observé que :

- le projet est **très largement consensuel et attendu** ; ainsi, 37% des contributions écrites ont témoigné un soutien ou une approbation au projet et pratiquement aucune opposition majeure à la réalisation de cette opération ne s'est manifestée lors de la concertation ;
- la thématique ayant fait le plus débat concerne **le positionnement des arrêts**, et tout particulièrement la localisation d'un point d'arrêt sur la commune de La Chapelle-sur-Erdre (« Erdre Active » vs. « Gesvrine ») et l'éventualité d'un arrêt sur la commune de Casson ; ce point fait l'objet d'une analyse détaillée ci-après ;
- la principale nuisance redoutée est le **bruit**, essentiellement en zone urbaine (Nantes, La Chapelle-sur-Erdre, Sucé-sur-Erdre) ;
- l'attention a été particulièrement attirée sur les problématiques de **sécurité** et de **franchissement des passages à niveau**. Il a été souligné l'importance de la sécurisation des passages à niveau et des accès aux stations, notamment à proximité des établissements scolaires. La nécessité de l'intégration du projet dans les flux de circulation existants a également été rappelée : en zone urbaine, au regard des temps de fermeture des passages à niveau, et en zone rurale, en terme de franchissement de la voie, des habitudes de déplacement ayant été prises depuis sa fermeture (il convient de souligner que nombre d'exploitations agricoles ont des terrains situées de part et d'autre de la ligne) ;
- une bonne **complémentarité des réseaux de transports** est vivement souhaitée ; il est ainsi attendu des correspondances entre le tram-train et les trains (notamment à Nantes avec les TGV et à

Châteaubriant avec les trains vers Rennes), les autocars du réseau départemental et les bus et tramways du réseau nantais ;

- le **matériel roulant** a fait l'objet de nombreuses interrogations, notamment en termes de confort, d'accès aux personnes à mobilité réduite et de possibilité d'y voyager avec un vélo ;
- des **aménagements de stations** de qualité, et surtout une capacité suffisante des parkings, sont attendus ;
- la **tarification** souhaitée combine plusieurs modes de transports, et offre des possibilités d'abonnements ;
- il est également attendu une **bonne intégration paysagère** du projet, notamment en milieu urbain, avec le maintien autant que faire se peut de rideaux végétaux le long de la voie ;
- la **fréquence** a parfois été considérée comme insuffisante, surtout au nord de la ligne, et l'**amplitude horaire** a fait l'objet d'interrogations pour des besoins de correspondances en gare de Nantes ou d'embauches et de débauches très tôt le matin ou très tard le soir ;
- certains ont considérés que le **temps de parcours** entre Nantes et Châteaubriant était trop élevé (une heure) et souhaitent la circulation de trains express ne marquant pas l'ensemble des arrêts, avec parfois des suggestions de projets alternatifs tels que Pornic – Nantes – Châteaubriant par train régional plutôt que par tram-train ;
- enfin, certains demandent la possibilité de **circulation de trains de fret** sur l'ensemble de l'axe.

#### **4. La problématique spécifique du positionnement des stations :**

##### **A La Chapelle-sur-Erdre :**

Le projet de connexion des lignes 1 et 2 de tramway, porté par Nantes Métropole, s'est accompagné d'un projet de station d'échanges à l'ouest de l'Erdre entre le tram-train Nantes – Châteaubriant et le futur tronçon de tramway. La localisation de cette station, non prévue initialement dans le projet régional, dépendait du tracé retenu à l'issue de la concertation relative à la connexion des lignes de tramway. Celle-ci a été arrêtée par le Conseil Communautaire de Nantes Métropole du 23 juin 2006 : elle sera située à « Babinière », immédiatement au nord du périphérique, sur la commune de La Chapelle-sur-Erdre, à environ 1 km au sud de la station initialement envisagée de « Gesvrine ».

De nombreux salariés et habitants ont, au cours de la concertation, manifesté leur souhait de voir le quartier « Erdre Active » disposer d'une station. Ce souhait s'est notamment traduit par la remise d'une pétition de 958 signatures indiquant représenter « 350 foyers et 775 employés d'entreprises » annexée au registre disponible en Mairie de La Chapelle-sur-Erdre. Cette station est située géographiquement plus au centre de la commune, au cœur d'une zone d'activité de 3 000 emplois (pour une prévision de 4 000 à 5 000 en 2010) et offre une meilleure accessibilité aux quartiers est, à proximité de l'Erdre (population résidente de 2 700 à 3 000 habitants environ si l'on prend en compte les secteurs proches urbanisables à court terme). Cette demande a été relayée par le Conseil Communautaire de Nantes Métropole le 23 juin 2006 qui précise que le secteur « Erdre Active » est peu ou mal desservi et qu'il va être mis en place une desserte « Chronobus » (bus offrant une desserte performante, avec une fréquence d'une circulation toute les 10 minutes à l'heure de pointe) du quartier Gesvrine.

Il convient toutefois de préciser que certains habitants de ce quartier ont, suite à des articles de presse ayant fait état des débats, adressé leur crainte de voir l'arrêt « Gesvrine » supprimé. Cela s'est notamment traduit

par la remise d'une pétition de 281 signatures annexée au registre disponible en Mairie de La Chapelle-sur-Erdre.

Au regard de l'intensité et de la complexité des débats, la Commune de La Chapelle-sur-Erdre a souhaité entreprendre une consultation supplémentaire de ses habitants en organisant une réunion publique le 21 septembre 2006 relative à l'ensemble de l'offre de transports collectifs (tram-train, tram et bus) à l'horizon 2010. Tenant compte des débats lors de cette réunion, le Conseil Municipal de la Commune de La Chapelle-sur-Erdre s'est prononcé, le 25 septembre 2006, en faveur d'un arrêt à « Erdre Active » en lieu et place de celui initialement envisagé à « Gesvrine », exprimant en cela un avis similaire à celui du Conseil Communautaire de Nantes Métropole.

Prenant acte de la position des collectivités locales, il est convenu de substituer la station « Erdre Active » à celle de « Gesvrine ».

### **A Casson :**

Un groupe de Cassonnais a très activement milité, pendant la période de concertation, pour la création d'une station sur la commune de Casson, dont ils ont rappelé la forte croissance démographique. Ils ont adressé, après la fin de la concertation (le 15 juillet 2006), une pétition regroupant 562 signataires.

Casson disposait, à la fermeture de la ligne, d'une halte ferroviaire très éloignée de son bourg (environ 3,5 km), la ligne elle-même passant très à l'écart (environ 2,5 km à vol d'oiseau pour le point le plus proche). Il est à noter que l'emplacement de l'ancienne halte est le seul possible sur la commune de Casson même.

Loin d'être oubliée du projet, et comme les autres communes du corridor dont le centre n'est pas traversé par la ligne ferroviaire, Casson bénéficiera d'un rabattement vers une gare de l'axe (en l'occurrence, pour Casson, celle de Sucé-sur-Erdre) par la réorganisation simultanée à la mise en service du tram-train des services autocars du Conseil Général de Loire-Atlantique.

Il convient de souligner en effet que la gare de Sucé-sur-Erdre n'est située qu'à 5,5 km environ du centre de Casson (contre 3 km environ pour la localisation la plus proche, située elle-même sur le territoire communal de Sucé-sur-Erdre, près du lieu-dit « La Demanchère »). Dans un cas comme dans l'autre, en raison de l'éloignement, les rabattements piétons sont inenvisageables (ceux-ci représentent 29% des rabattement sur une gare en Pays de la Loire et sont par nature à privilégier puisqu'ils ne nécessitent pas d'aménagements de stationnement en gare), et un autre mode de transport pour rejoindre une station (voiture et car essentiellement) est nécessaire pour les habitants de Casson.

En outre, la gare de Sucé-sur-Erdre bénéficiera de 23 allers-retours quotidiens, alors qu'un éventuel arrêt à Casson ne disposerait que de 14 allers-retours (puisqu'il y en aura 9 terminus Sucé-sur-Erdre).

Par expérience, sur le réseau régional, des haltes situées aussi loin d'un centre bourg de la taille de Casson souffrent d'une fréquentation extrêmement faible, voire quasi-nulle, qui ont conduit par le passé à la réduction de leur desserte ou à leur fermeture.

Afin de prendre en compte les préoccupations exprimées lors de la concertation, le Conseil Régional a demandé à la société SYSTRA, son assistant technique dans l'élaboration et le suivi de ce projet, de bien vouloir examiner à nouveau l'intérêt d'un arrêt à Casson afin que les conclusions soient intégrées dans le présent bilan. A l'issue de son analyse, SYSTRA propose « de ne pas retenir l'implantation d'une station car :

- la voiture est nécessaire dans tous les cas,
- l'écart de temps entre le rabattement vers Sucé-sur-Erdre (9 minutes) et la station de Casson (5 minutes) est peu significatif,
- le rabattement par la RD 37 est plus sûr que par la voie communale,
- une bonne organisation des transports collectifs routiers peut offrir un service de qualité.»

SYSTRA précise que « cette proposition s'appuie sur un contexte actuel et des évolutions à court ou moyen terme ».

Pour toutes ces raisons, il n'est pas retenu l'implantation de station supplémentaire à l'horizon de la mise en service de la desserte. Si l'urbanisation venait à évoluer sensiblement à proximité immédiate de la ligne, l'implantation d'une station pourrait être réexaminée et réalisée ultérieurement.

## **5. Conclusions et dossier définitif du projet :**

Sur la base du projet soumis à la concertation publique, et afin de tenir compte autant que faire se peut des principales observations et suggestions formulées lors de celle-ci, la Région des Pays de la Loire, RFF et la SNCF approuvent les conclusions suivantes :

1. **la forte adhésion au projet, tel qu'il a été présenté à la population dans les documents de concertation, rappelle qu'il convient d'être très attentif aux délais de réalisation**, et particulièrement vigilant à ce que les éventuelles modifications soient effectivement souhaitées par le plus grand nombre, et non susceptibles de retarder l'opération ;
2. **la réouverture de cette ligne pour une exploitation exclusive par des matériels de type tram-train électrique est réaffirmée** : cette option d'un matériel de conception proche du tramway permet en effet tout à la fois de minimiser au maximum et à la source les nuisances sonores en zone très urbanisée, de s'intégrer parfaitement à l'environnement urbain, et de s'arrêter à l'ensemble des stations pour offrir une desserte lisible à l'usager ;
3. les partenaires de l'opération, et notamment les maîtres d'ouvrage ferroviaires, attacheront une attention particulière à **la minimisation des nuisances sonores et visuelles**, ainsi qu'à **la sécurité des aménagements, notamment aux passages à niveau** ;
4. **le maintien ou non des franchissements de la voie sera analysé au cas par cas par RFF, propriétaire de l'infrastructure, en tenant compte des impératifs de sécurité et des besoins de circulation, notamment de la profession agricole** ; les exploitants agricoles et les Maires concernés seront associés à ces réflexions ;
5. **le niveau de desserte envisagé devra être évolutif**, notamment au nord de Nort-sur-Erdre, afin de pouvoir augmenter la fréquence si le besoin de déplacements est avéré ;
6. **en partenariat avec les collectivités locales, les capacités de stationnement devront être suffisamment dimensionnées et évolutives** au regard des études de trafic ;
7. **la complémentarité des réseaux de transport sera recherchée par des correspondances de qualité entre le tram-train et les autres modes**, notamment avec des rabattements par autocar sur les stations du tram-train lorsque le niveau de demande le permet, et par des titres de transports uniques permettant d'utiliser plusieurs réseaux ;
8. **il est rappelé l'indispensable nécessité de disposer d'un tissu urbain suffisamment dense à proximité immédiate de chaque station** afin de garantir une fréquentation suffisante de chacune d'elles, condition impérative de pérennité de la desserte, et pour privilégier le rabattement piéton et cycle ; dans ce cadre, il n'est pas retenu l'implantation de station(s) supplémentaire(s) à l'horizon de la mise en service de la desserte. En cas d'évolution sensible de l'urbanisation à proximité immédiate de la ligne, l'implantation de nouvelle(s) station(s) pourrait être réexaminée et réalisée ultérieurement ;

9. compte tenu des demandes exprimées sur la localisation d'une des stations de La Chapelle-sur-Erdre, de la délibération du Conseil Communautaire de Nantes Métropole du 23 juin 2006, et de celle du Conseil Municipal de La Chapelle-sur-Erdre du 25 septembre 2006, **il est retenu le site d' « Erdre Active » pour la réalisation d'une station, en lieu et place de celui de « Gesvrine » initialement envisagé ;**
10. **à l'exception de la substitution de la station « Erdre Active » à celle de « Gesvrine » initialement prévue, le dossier définitif du projet, à l'issue de la concertation préalable, confirme le programme présenté dans les documents de concertation et décrit dans le protocole de partenariat de l'opération signé le 23 juin 2006 et dans la convention relative au financement et à la réalisation de l'étude d'avant-projet signée le 3 juillet 2006.**