

Position de Solidarités Ecologie sur le tram-train Nantes-Notre-Dame-des-Landes **mars 2009**

1 - Le projet de tram-train Nantes-Notre-Dame-des-Landes ne peut se dissocier du projet d'aéroport à Notre Dame des Landes

L'objet de ce tram-train c'est bien de relier Nantes au futur aéroport de Notre Dame des Landes. Cette liaison a été projetée quand le président de la Région, Monsieur Auxiette, a conditionné son accord pour le projet d'aéroport à l'existence d'une desserte ferroviaire. C'est à partir de ce moment que le syndicat mixte a lancé des études pour un projet de tram-train. Jamais dans le débat public de 2001 il n'a été question de cette ligne ferroviaire.

Le projet d'aéroport est une aberration économique, financière, écologique. Aujourd'hui plus que jamais. Nous refusons ce nouvel aéroport, inutile et indécent, nous refusons donc tous les moyens de transport, quels qu'ils soient, qui ont pour objectif de le desservir. Il y a aujourd'hui de grandes chances que cet aéroport ne se fasse pas, par manque d'argent notamment. Il n'y a donc aucune urgence à construire une ligne ferroviaire dédiée.

Quand on nous dit que 80% du trafic passager de cette ligne sera assuré par les habitants de nos communes, il s'agit bien plus d'un prétexte pour justifier cet investissement que d'un véritable argument. Il convient d'ailleurs de chiffrer le trafic sur le seul tronçon nouveau prévu et non pas de l'amalgamer avec le trafic prévu sur la partie de la ligne Nantes-Châteaubriant.

2 - La desserte en transports en commun des communes de 2^e couronne de l'agglomération nantaise est essentielle et elle doit être étudiée avec sérieux.

La réflexion sur la desserte en transports en commun des communes de la 2^e couronne de l'agglomération nantaise doit être menée en dehors du projet d'aéroport. Un véritable débat public doit s'instaurer avec les collectivités, les associations et la population des communes concernées (jusqu'à Blain). Ce débat pourra se réaliser à partir d'études sérieuses sur les populations intéressées et sur les incidences des projets à court, moyen et long terme (sur l'agriculture, l'urbanisme, le commerce, l'artisanat...). Ces études devront notamment répondre aux questions suivantes :

- Quels sont les besoins réels et notamment les destinations des usagers provenant de ces communes ? (les résultats du nouveau recensement attendus pour l'été 2009 apporteront un éclairage intéressant)
- Quel est le trajet pertinent ? Le (ou les) mode(s) de transport en commun adapté(s) ?
- Comment dessert-on les communes voisines et pas seulement Nantes ?

3 – Les critères à prendre en compte dans une réflexion sur une nouvelle desserte en transports en commun

Tout projet d'infrastructure de transport en commun doit être élaboré dans l'objectif de satisfaire les besoins de déplacements de la majorité des habitants, en prenant en compte les nuisances à l'environnement et aux riverains. La satisfaction des intérêts particuliers n'est pas une priorité.

- Le transport en commun est une alternative à la voiture et vise donc à la remplacer pour le plus grand nombre d'usagers. C'est donc la voiture qui doit céder de la place, pas les piétons et les vélos.
- Si après un large débat public, il s'avère qu'une liaison ferroviaire Blain-Nantes est nécessaire et déclarée d'utilité publique, il faudra trouver un tracé qui provoque le moins de nuisances pour les riverains (mais il y en aura), qui respecte le plus possible les espaces verts et agricoles et qui rende le plus de services aux populations des communes concernées.

4 – Sur le débat en cours à La Chapelle

A La Chapelle sur Erdre, le syndicat mixte a fait des propositions de tracés pour une ligne ferroviaire La Chapelle – Notre Dame des Landes. Ces propositions provoquent des polémiques dans la population. Pour l'instant, nous refusons de faire un choix de tracé car un tel choix cautionnerait le projet d'aéroport que nous refusons et qu'il n'y a pas eu de débat pour déclarer d'utilité publique ce projet de liaison ferroviaire.

Nous donnons par contre notre avis sur ce que nous refusons. Le tracé Nord qui s'écarte beaucoup au Nord après la Croix de Pierre, traverse des zones boisées, humides et agricoles et n'a pas pris en compte la future population des Perrières. Il n'y a pas eu non plus d'études de l'incidence de ce tracé sur l'agriculture et l'urbanisme à plus long terme. Il est évident qu'un tram-train aura des conséquences importantes sur l'urbanisation du secteur qu'il traverse. Nous comprenons et partageons les motivations de l'association La Chapelle Ville Nature qui refuse ce tracé Nord.

En revanche, nous ne partageons pas le point de vue de cette association quand elle affirme que le tracé doit emprunter le site de l'ancienne voie ferrée. Depuis plus de 50 ans s'est créé un espace naturel près du centre ville qui fait une liaison douce vers la Coutancière (quartier, collège, salles de sport). Il est emprunté par de nombreux Chapelains. Pendant toute cette période, cet espace naturel a été protégé par les collectivités successives qui ont accepté des permis de construire juste en bordure de cette zone. Aujourd'hui, pour avoir une ville-nature il ne faut pas commencer à détruire cette nature au centre ville. L'heure n'est pas à couper des arbres mais plutôt à les conserver et à les planter. Garder les espaces agricoles, les espaces naturels, le bocage, demeure une de nos motivations importantes, qui explique, entre autres, notre détermination à conserver les terres de Notre Dame des Landes pour l'agriculture et la biodiversité.

5 – Pour aller plus loin

Solidarités Ecologie va contacter les municipalités de La Chapelle-sur-Erdre, Treillières, Grandchamp, Notre-Dame-des-Landes, Vigneux, Fay-de-Bretagne et Blain pour qu'elles envisagent de demander un débat public. Nul doute que celles qui préconisent la démocratie participative voudront associer la population à la réflexion. Nous invitons toutes les associations citoyennes à effectuer la même démarche auprès de ces municipalités.