

# Le Tram-train est-il trop poussif ?

Le projet de tram-train entre Nantes et Châteaubriant est bien intentionné, mais Bernard Fourage, du cabinet, ESG Infra, le trouve inadaptable car, selon lui :

## Trop lent

1.- Avec une vitesse maxi tram / train de 70 à 100km/h le potentiel de la ligne est sous exploité; pas d'optimisation alors que le profil de la voie permettrait des vitesses jusqu'à 140 km/h.

Le train tram offrirait un Nantes Châteaubriant en 65-70 mn ; durée comparable aux années 1970, alors qu'une liaison rapide offrirait des durées de 40 à 45 mn. C'est en termes de temps, un projet sans ambition.

## Fret impossible

2.- Les caractéristiques des équipements "légers", tels que voies, rails, caténaires ce prévoit ce projet, sur le tronçon La Chapelle - Châteaubriant condamnent sur ce même tronçon :

- une possible reprise du fret marchandises
- l'implantation ou le développement d'entreprises nécessitant un raccordement ferroviaire.
- une liaison rapide Nantes - Châteaubriant - Rennes.

3.- Cette liaison, en fait lente, bétonne pour des décennies le handicap distance du Pays de Châteaubriant pour l'implantation d'entreprises ou d'activités.

4.- Le tram / train permet (mais seulement au prorata du gain de temps) un report de la route vers le rail.

Mais il condamne le report du fret marchandises vers le rail ; il fragilise ainsi toute aide européenne.

## Semaine du Microcrédit du 3 au 7 juin 2008



Cela fait dix-neuf ans que l'Adie (association pour le droit à l'initiative économique) a introduit le microcrédit en France et qu'elle propose cet outil aux personnes exclues du marché du travail, n'ayant pas accès au système bancaire classique pour créer leur propre emploi.

La Semaine du Microcrédit, opération nationale de proximité, relève d'une idée simple : mieux faire connaître le microcrédit au grand public et aller à la rencontre de porteurs de projets en situation de précarité.

## Cul de sac à Nantes

5.- La mise en terminus (cul de sac) de la ligne à Nantes contribuera à saturer la gare de Nantes Orléans, alors que la zone de la gare n'intéresse que 25 % des voyageurs en tant que destination finale.

6. Ce concept de ligne peu rapide pour desservir Châteaubriant, concentrera sur le tronçon Jonelière - Sucé - Nort une pression énorme sur le foncier avec, pour voie de conséquence, un renchérissement du foncier ; suivi à terme de l'exclusion de l'accès à la propriété des couches modestes et moyennes des populations originaires du pays.

7.- Ce projet ne prévoit pas de site ferroviaire propre à Nantes aux intersections routières de Doulon, Rte de Paris, St Joseph. Il accroît de ce fait la dangerosité et les risques d'accidents graves.

8.- Le choix technique (équipements légers, vitesse limitée) constitue un outil prédisposé pour servir à terme des arrêts rapprochés et une urbanisation galopante de la zone Jonelière à Sucé et au-delà.

Ce concept prépare en fait le gonflement de la grosse ville au détriment de la dynamisation et de la revitalisation de l'arrière pays.

« A une échelle certes plus réduite, ce projet reconduit le schéma parisien; l'éloignement, l'enlèvement du monde agricole, de la nature, aux populations des villes et banlieues ».

Source : <http://www.esginfra.com/>

## Châteaubriant-Pornic

Pour assurer la desserte de Châteaubriant, ESG Infra propose une liaison rapide

Chaque année, des forums d'information se tiennent dans toutes les régions de France. L'an dernier, en cinq jours, près de 35 000 personnes se sont renseignées sur le microcrédit et plus de 7 500 personnes ont fait part à l'Adie de leur projet, dont 1 000 dans des quartiers en difficulté.

Cette année encore, pendant cinq jours, du mardi 3 au samedi 7 juin, plus de cent forums d'information sur le microcrédit seront organisés dans des lieux-phares à forte fréquentation (places d'hôtels de ville, rues piétonnes, marchés, gares, centres commerciaux...) à Nantes, mais aussi dans les réseaux locaux d'aide à la création d'entreprise, les réseaux d'aide sociale et les structures d'insertion. Une occasion privilégiée de diffuser des informations sur le microcrédit et de mettre en avant le témoignage de micro-entrepreneurs financés par l'Adie qui diront les raisons pour lesquelles ils se sont lancés et en quoi le microcrédit a changé leur vie.

Lieu : le centre commercial Atlantis à Nantes. Rens. 02 72 56 80 01 - L'ADIE tient régulièrement des permanences à Châteaubriant - 02 40 28 18 33

<http://www.journal-la-mee-2.info>

de R.E.R. Châteaubriant - Ile de Nantes - Aéroport - Pornic qui offrirait une desserte ferroviaire performante de l'aéroport de Nantes Atlantique avec 4 lignes de tramways et 18 lignes de bus. La ligne desservant La Beaujoire, La Chapelle Sur Erdre, Nort sur Erdre, Châteaubriant, n'arriverait plus à la Gare d'Orléans, mais à la gare Nantes-Est [Celle qui se trouve non loin de l'ancien stade Marcel Saupin].

« Cette proposition permettrait le désenclavement du Pays de Châteaubriant et du Pays de Retz, en assurant la desserte de l'aéroport de Nantes-Atlantique » dit ESG Infra. Elle pourrait également faciliter l'accès des Nantais à la mer, et décongestionner la circulation à Nantes en desservant Rezé et les communes limitrophes.

## NDDL onéreux et inutile

Selon le même consultant, l'aéroport prévu à Notre-Dame des Landes, compté tenu de son coût, et des problèmes d'approvisionnement en pétrole est inutile et onéreux. « Déplacer Nantes Atlantique pour nuisances sonores seulement ? mais il y aurait dix fois plus de bonnes raisons pour déplacer tout d'abord Orly, Roissy et bien d'autres aéroports en Europe ! A noter de surcroît qu'une piste évitant le survol de Nantes et réduisant l'impact des nuisances sonores est possible à Nantes Atlantique ».

## Au centre du tripôle

La même étude met en évidence le tripôle Nantes-Angers-Rennes au centre duquel se trouve Châteaubriant. Chacune des trois grandes villes possède un aéroport :

- Nantes Atlantique à 8mn de la gare de Nantes
- Angers Marcé à 8mn de la gare d'Angers
- Rennes St Jacques à 4mn de la gare de Rennes

Si une interconnexion ferroviaire intelligente était réalisée, un Angevin, un Nantais, un Rennais ne mettrait pas plus de temps pour aller du centre de sa ville à l'aérogare de la ville adjacente qu'un Parisien ou un Lyonnais pour aller dans l'aérogare de sa propre ville.

Cette interconnexion permettrait de rationaliser les lignes aériennes et de rendre rigoureusement les mêmes services, mais en 14 lignes au lieu de 21 (ce qui entraînerait une économie de carburant).

Il est évident que, dans tous les cas, Châteaubriant aurait tout à y gagner.

Selon Presse-Océan du 30 mai, l'étude faite par ESG Infra a été adressée à la Ville de Nantes, au Département et à la Région, sans écho encore. Cela vaut peut-être le coup de l'étudier tant qu'il est temps

Source : <http://www.esginfra.com/>