



Le plan de relance n'est pas pour rien dans l'accélération du lancement des travaux devant permettre la réouverture de la ligne ferroviaire Nantes-Châteaubriant fin 2012 sur l'ensemble du tracé et dès septembre 2011 pour le tronçon Nantes-Nort-sur-Erdre.

La signature de la convention de financement le 18 juin a débloqué les fonds nécessaires, soit 194,6 millions d'euros.

La région y ajoute 44 millions pour l'acquisition des onze trams-trains réalisés par Alstom.

Les premières interventions sur l'ancienne voie ferrée fermée à la circulation depuis 1980 entre la Chapelle-sur-Erdre et Châteaubriant ont débuté en août avec le débroussaillage.

Des aménagements ont déjà été lancés début 2009. Il s'agit de la construction de l'atelier de maintenance des trams-trains à Doulon, de la réalisation des voies d'accès à cet atelier et des voies trams-trains 54 et 55 en gare de Nantes. Les deux premiers seront achevés en janvier 2010 et les dernières fin 2010.

Les prochaines étapes vont être fixées par le diagnostic de la plateforme et des assainissements au fur et à mesure de l'avancée du débroussaillage.



Les principales étapes sont:

- la rénovation de la voie et de la plateforme,
- la création de trois sections double-voie (Sucé-sur-Erdre, Nort-sur-Erdre et Issé),
- l'électrification de la ligne avec deux tensions de courant (750 volts et 25 000 volts),
- la signalisation.

Les appels d'offres seront lancés à l'automne. « L'idée est de sélectionner une entreprise qui réalisera un panel de prestations étendu comprenant les études, les travaux et les essais techniques, s'agissant d'un projet innovant, il faudra que les entreprises candidates proposent des solutions innovantes, probablement tirées du tramway et adaptées au train ».

De fait, la technologie nécessaire à la mise en service d'un tram-train, notamment l'alimentation électrique en 750 volts, n'existe sur aucune voie ferroviaire française. Quant aux passages à niveau, ils seront équipés de feux clignotants rouges utilisés sur les lignes de tramway et qu'il faudra adapter au réseau ferré « et faire accepter par l'Etablissement public de sécurité ferroviaire.

Mais surtout, il faudra faire preuve d'une très grande réactivité pour tenir le calendrier très serré et ambitieux pour un programme de cette envergure.

L'interface avec le tramway sera l'une des principales difficultés

« Outre l'aspect innovant et le calendrier serré, l'interface avec le tramway est certainement ce qui va poser le plus de difficultés.

Il va falloir reconfigurer le pôle d'échanges multimodal de la Haluchère du fait du croisement des voies ferrées et de tramway.

Cela consistera à déplacer les voies de tramway existantes pour laisser la place à celles du tram-train et les traverses de 150 mètres vers le nord.

Enfin, la ligne de tram-train circulera sur la voie ferrée empruntant le viaduc de la Jonelière. Sur la voie douce contiguë, Nantes Métropole compte faire passer la jonction des lignes de tramway 1 et 2.

Par conséquent, il est prévu un élargissement du pont sous la forme d'une dalle de béton qui sera réservée aux transports doux ».

Passages à niveau

Seize passages à niveau seront supprimés et des travaux de mise au gabarit de huit ponts situés au-dessus de la voie ferrée devront être réalisés afin de permettre le passage du tram-train et des caténaires.

La hauteur totale s'élève à 6,40 mètres. Des études sont en cours pour déterminer de quelle manière il faudra intervenir, mais la solution la plus appropriée sera probablement d'abaisser la voie plutôt que de surélever l'ouvrage. De fait, il est impossible d'intervenir sur les ponts en pierre maçonnée.