

**Association Nantaise pour les Déplacements et l'Environnement
1 rue d'Auvours, 44000 Nantes – contact@ande-nantes.fr**

Cahier d'acteur en réponse à la concertation « de nouveaux horizons pour le tramway »

La dynamique du tramway enfin renouvelée avec des perspectives intéressantes

Ces dernières années ont connu un sous-investissement dans le réseau de tram au bénéfice de solutions moins onéreuses pour continuer néanmoins le développement de l'offre de transports en commun dans l'agglomération (busway, chronobus, renouvellement matériel roulant) et d'autres investissements nécessaires comme l'information dynamique aux arrêts. La proposition de nouvelles lignes de tram et d'extensions des existantes, pour desservir le nouvel hôpital en 2026 et démultiplier les possibilités d'itinéraire au travers de l'agglomération, est évidemment des plus intéressantes, porteuse d'un important saut qualitatif pour le fonctionnement de la ville.

Tous les scénarios présentés s'appuient sur une double desserte du futur CHU, avec une nouvelle voie de tram Nord-Sud traversant l'île de Nantes du pont Anne de Bretagne au pont des Trois Continents et une autre au long de l'île se raccordant à terme à la ligne 1 au-delà de Malakoff.

Ces trois nouvelles lignes de tram vont garantir à terme au nouvel hôpital une bonne accessibilité TC, tous azimuts, mais aussi compléter l'offre de franchissement de la Loire aujourd'hui saturée en pointes sur les lignes 2, 3 et 4, avec à la clé une réduction de l'importance des échanges à Commerce.

Parmi les scénarios présentés, le F nous paraît le plus intéressant, avec la projection d'une ligne périphérique depuis Bellevue vers Beauséjour en passant par les Dervallières, que l'on pourrait aisément prolonger vers l'Université - une liaison que la C20 est déjà venue assurer, sans atteindre la qualité qu'apporterait un tram.

Cette initiative s'inscrit en parallèle d'autres intentions d'aménagement urbain à forte implications fonctionnelles dans le centre-ville (quai de la Fosse, place de la Petite Hollande, voie sur berges, ..), qu'il serait judicieux de prendre en compte en vue d'une cohérence globale de toutes ces perspectives, même si rien aujourd'hui n'est là vraiment engagé au-delà des annonces politiques et de vagues esquisses en conclusion de concertations préalables.

et les implications de ces nouveaux trams ..

Un manque que nous espérons voir rapidement réparé, afin de voir ainsi sur plan et en détail :

- comment les services s'organiseront sur ces nouvelles lignes par rapport à la ligne 1 ? espérant que la fréquence globale ne sera pas réduite sur la section centrale Gare - Chantier Naval,
- comment le pont Anne de Bretagne sera réaménagé ? l'intention affichée d'en faire un grand pont-place confortable et agréable, comblant le déficit de qualité piétonne entre le centre-ville et les machines, étant à ce stade tout à fait intéressante,
- et de même pour ses connexions de part et d'autre , et en particulier le boulevard Léon Bureau, un lieu complexe et déjà problématique où les enjeux d'insertion et de sécurité de tous les modes de déplacement vont être majeurs dans ce qui restera a priori longtemps un axe majeur de circulation automobile pour l'agglomération (conséquence implicite des ambitions de réduire drastiquement la circulation place de la Petite Hollande ..) en dépit d'une capacité sans doute plus contrainte.

Il est en tous cas très important que la voie de tram Nord-Sud au travers de l'île de Nantes ne soit pas doublée d'une voie de circulation automobile, pour ne pas inciter à un transit qui l'est déjà bien assez comme cela aujourd'hui, la perméabilité devant par contre être laissée aux cyclistes et piétons, tandis qu'un accès à l'hôpital spécifique pour les ambulances est également à trouver.

A voir encore ce qu'il adviendra du réseau de bus dans tous les secteurs concernés à l'arrivée de ces tramways.

Pour ce qui est mis en débat public aujourd'hui

Le débat public engagé pour l'heure s'appuie sur cette base a priori figée des trois lignes de tram 6, 7 et 8 pour la desserte du futur CHU et de l'île de Nantes, plus l'extension de la ligne 4 (busway), pour ne mettre en débat que des extensions en périphérie :

- la poursuite des 6,7 et 8 dans l'immédiat Sud Loire après le pont des Trois Continents,
- l'extension de la L1 au-delà de François Mitterrand (la liaison L1-L2 étant désormais quasiment invisible .. reportée aux calendes grecques alors qu'elle devrait être acquise ?),
- le prolongement de la ligne 8 vers le boulevard de Doulon via Malakoff.

Pour ce qui concerne la desserte interne de l'île de Nantes :

- la traversée Nord Sud de l'île n'attire pas de critique, l'aménagement dans le secteur du Pont Anne de Bretagne devant a priori aisément trouver des solutions techniques acceptables, en particulier face aux enjeux piétonniers liés au site des Machines,
- par contre la ligne 8, dont la faible longueur initiale à court terme interroge vraiment, a-t-elle en fait le potentiel d'être un tramway, y compris dans sa version longue ? Et donc ne pourrait-elle pas plus simplement être un chronobus, plus facile à réaliser ? ..

Pour les prolongements de lignes au-delà de Basse-Ile :

- le prolongement d'une ligne (la 6) vers Diderot apparaît essentiel pour le maillage du réseau par sa connexion avec la ligne 3, à voir cependant comment l'insérer dans un contexte urbain très contraignant (tissu urbain dense, vallée du Seil, voiries étroites , ..), dans l'attente, une ligne de bus directe entre Diderot et le CHU serait des plus judicieuses,
- la ligne proposée vers l'Ouest et la Petite Californie au travers de la ZAC des Isles (la 8 donc pour l'heure) devrait aussi aller desservir un parking-relais majeur et la future halte de Navibus prévue en aval de Trentemoult,
- la ligne vers l'Est et Pirmil (la 7 selon le scénario F) apparaît difficile à implanter (gare Pont Rousseau, Côte St Sébastien) et d'une faible justification en termes d'usages jusqu'à Pirmil - une station déjà souvent encombrée .. peut-être est-ce là un projet de long terme et la ligne 7 pourrait en fait être celle allant vers l'Ouest si la 8 n'est pas retenue en tram .. ou, dans le cas inverse, s'arrêter en bordure de la ZAC des Isles dans un premier temps,
- et si la ligne 8 devait être un chronobus, le budget économisé pourrait dès lors être utilisé ailleurs plus utilement .. à avancer plus vite sur la connexion T1-T2 entre Babinière et l'Université par exemple.

Pour les extensions extérieures :

- le prolongement de la ligne 4 est intéressant bien que desservant des secteurs peu générateurs de trafic, pour desservir une future polarité sous le bourg de Vertou et un parking-relais a priori programmé,
- la connexion L1-L2 devrait apparaître dans les plans comme un objectif prioritaire à l'échelle du mandat,
- l'extension au-delà de François Mitterrand est-elle justifiée ? Le trafic lié à la ZA et surtout à l'hôpital Laennec est-il si important qu'un tram soit nécessaire ? le prolongement de la ligne 7 vers les Dervallières et Beauséjour semble là plus porteur d'usages et surtout d'affirmation de la volonté de mailler le réseau de tramways en périphérie.

Au-delà des trams, le besoin d'un projet complémentaire pour les bus

En accord avec l'objectif d'un meilleur maillage acté par Nantes Métropole, pour compléter le réseau majeur en étoile avec des parcours de rocade et des liaisons interquartiers, pour réduire les besoins de correspondance par le centre-ville et y éviter la saturation des lignes en périodes de pointe. Qui pourraient être

- des liaisons directes nouvelles traversant la Loire, de nouveaux franchissements de Loire à l'intérieur des boulevards par des lignes de bus hors secteur central,
- des franchissements complémentaires de la Loire plus en périphérie dans toute l'agglomération, connectant les bacs, utilisant les ponts du périphérique,
- une amélioration des diverses lignes de rocade, et en particulier la 10 avec sa mise en chronobus, les 40 et 50 aussi.
- un trajet en navibus entre Chantenay et Trentemoult, intégré pourquoi pas dans le trajet Chantenay – Hangar à Bananes afin de mieux utiliser les bateaux.

Et l'intégration de services ferroviaires nouveaux

Le développement des services ferroviaires pour la desserte de l'île de Nantes est aussi à intégrer dans la réflexion prospective.

A l'échéance de l'ouverture du futur CHU, la possibilité de créer une gare au niveau du futur CHU est l'une des plus intéressantes. Ignorée et même rejetée aujourd'hui, et donc absente du plan actuel de développement de l'île de Nantes porté par la Samoa, une gare en terminus à proximité immédiate du futur CHU apparaît pourtant possible sans grand bouleversement du projet. Y viendraient des tram-trains silencieux (de la Chapelle - Nort sur Erdre et de Vertou - Clisson), pour décharger la gare SNCF et la ligne de tram 1 en ville, et apporter une forte valorisation à la polarité voulue sur l'île, en se servant d'une infrastructure existante sous-utilisée aujourd'hui.

La ligne de Carquefou, actuellement fermée, trouverait aussi ici un aboutissement intéressant pour une remise en exploitation avec des tram-trains.