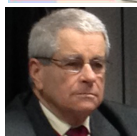




Contribution de GAELA, Jean-Louis RENAULT (Groupement d'Analyses et d'Études de Loire-Atlantique)



jean-louis.renault0524@orange.fr

Aménagement Pont Anne de Bretagne et projet de 3 lignes de tramway

Devant ce projet sorti soudain du chapeau métropolitain, on ne peut qu'être surpris de la rapidité avec laquelle le plan a été élaboré.

Cela est d'autant plus surprenant que ces trois nouvelles lignes ne figurent sur aucun des plans antérieurs de développement de la SEMITAN. Seule y était évoquée l'intention d'utiliser les voies ferrées existantes pour desservir par tramway l'Île de Nantes, sans préciser outre mesure.

Pour comprendre cette précipitation, il faut revenir en arrière, au printemps 2019, lorsque le rapport de la Commission d'Enquête Publique concernant le projet de transfert du CHU dans l'Île de Nantes a été rendu public. Celui-ci, malgré toutes les « tares » du site désigné (inondation, sol meuble, engorgement des accès, survol aérien à basse altitude, etc.) avait rendu un avis favorable sous condition que le CHU soit desservi par une ligne de tramway.

Contrairement à d'autres pays (Japon, Allemagne, entre autres) qui, avant toute opération d'urbanisation, conçoivent et construisent en premier un réseau de transport, en France on construit les immeubles puis, ensuite et ensuite seulement, on étudie comment desservir le nouveau quartier ou la nouvelle ville¹.

C'est ce qui s'est passé en général pour l'urbanisation de l'Île de Nantes et en particulier pour le futur CHU. On a décidé, en dehors de toute logique de l'implanter là, et ensuite, on s'aperçoit que le sol est mou, que le secteur est inondable, qu'il est survolé à basse altitude par les avions en « courte finale » pour la piste 21 de Nantes Atlantique, qu'il faut, pour l'atteindre, passer par les goulots d'étranglements des ponts etc. Alors, dans l'improvisation, on tente de remédier à tout cela en élaborant des solutions de bricolage, tant au plan technique, architectural qu'administratif.

Ce projet de trois lignes de tramway et l'aménagement du Pont Anne de Bretagne qui en découle est un nouvel avatar de cette longue succession de « rattrapages » qui jalonnent, depuis sa conception, ce projet de transfert du CHU.

Preuve de ce bricolage : un délai étonnamment court. Alors que, pour les lignes de tramway 1, 2, 3, il a fallu plusieurs années d'études pour déterminer itinéraires, faisabilité, tracé, travaux annexes, dévoiement des réseaux, couts directs,

¹ *Quelques villes nouvelles autour de Paris ont connu ce genre de situation*

coûts annexes etc., il aura suffi d'un peu plus d'un an pour définir les tracés et coûts de trois lignes situées en milieu urbain dense.

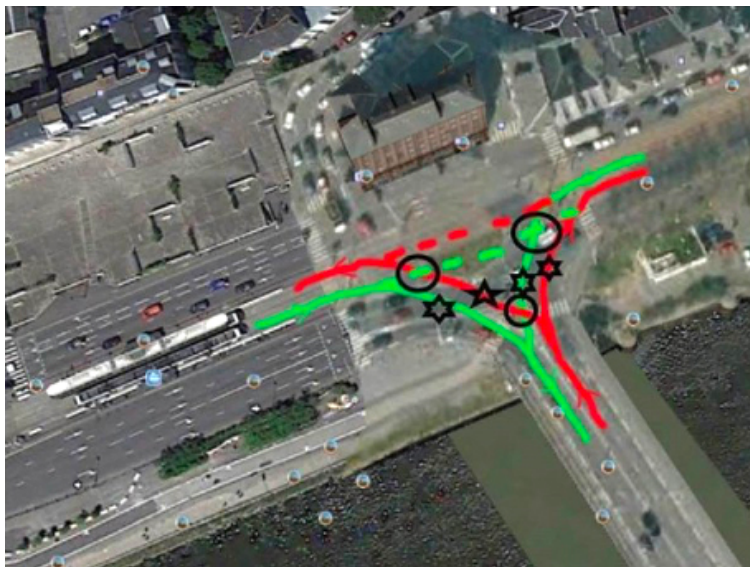
On peut donc déduire de cette précipitation que les études ne sont pas complètes, que tous les éléments techniques n'ont pas été pris en compte et que les coûts annoncés, non seulement sont pharaoniques, mais sont irréalistes ayant toutes les chances d'être dépassés. On peut remarquer que ceux-ci sont déjà passés de 170 à 324² millions d'euros en quelques mois³ !

En particulier, réunir sur l'esplanade de sortie nord du pont Anne de Bretagne 4 lignes de tramway avec des courbes de giration adaptées aux trains de roulements des rames et préserver un minimum de passage pour les voitures, les circulations douces⁴, etc. est un problème technique complexe qui pose de nombreuses questions. Faudra-t-il pour cela entamer une partie du Mémorial de l'Abolition de l'Esclavage ? Renforcer le quai de la Fosse côté ouest ? (Les piliers de béton qui le soutiennent éclatent sous la pression de l'oxydation des ferrailles) ? Faudra-t-il rogner sur l'esplanade Commandant L'herminier ?

De toute manière, dépenser tant d'argent public uniquement pour répondre à la conclusion du rapport de la Commission d'Enquête afin de desservir le CHU est un camouflet de plus pour les contribuables. Camouflet à rajouter à la longue liste des surcoûts provoqués par le choix calamiteux du site de l'Île de Nantes : surcoût des fondations, triple vitrage (bruit des avions) déplacement du MIN, achat de terrains à la SNCF, au Grand Port Maritime de Nantes Saint Nazaire, cession à bas prix, au CHU, de terrains municipaux⁵, viabilisation des terrains cédés, rehaussement des voies d'accès et des ponts, désamiantage des bâtiments, destruction de l'hôpital Nord Laennec, le plus moderne de l'Ouest etc.

Alors qu'il était beaucoup plus simple de transférer le futur CHU à Saint Herblain sur les 47 hectares déjà propriété du CHU et exempts de toute « tare » de l'Hôpital Nord Laennec. Ce site ne demande, pour être desservi par tramway, que la prolongation « en boucle » en milieu urbain peu dense des lignes existantes n° 1 et n° 3 sur quelques kilomètres, à un coût beaucoup plus raisonnable, estimé à environ 60 millions d'euros. En outre, ces prolongations de lignes permettraient d'améliorer considérablement la desserte quotidienne en transport public pour plusieurs dizaines de milliers d'usagers des secteurs nord et ouest de la Métropole.

Peut-être cela était-il trop simple⁶ !



Vue aérienne du pont Anne de Bretagne

² C'est à quelque chose près le coût initial du futur CHU, rendu aujourd'hui, et avant tout travaux à 953 millions d'euros

³ « Ce chiffre de 324 Millions, quelque peu abstrait, représente concrètement, pour chacun des 80.000 foyers nantais imposables (298 000 habitants) environ 4 000 euros par foyer, soit deux mois et demi de revenus moyen ! » - Les nantais sont-ils prêt à consacrer cette somme uniquement pour les tramways du CHU ?

⁴ Ce projet aurait pour conséquence néfaste de transformer le pont Anne de Bretagne en mille-feuilles pour faire cohabiter : tramway, bus, ambulances, camions, véhicules automobiles, motos, vélos et piétons et cela sur 12 ou 15 m de large, avec des virages à 90°. Un beau site de thrombose pour la circulation en ville

⁵ Voir Conseil de l'immobilier de l'État. Séance du 18 septembre 2013. (N° 2013- 25)

⁶ « Pourquoi faire simple alors qu'il est si simple de faire compliqué ! »