



m.moussion@yahoo.fr

**Contribution de Marc MOUSSION,
GAELA**
(Groupement d'Analyses et d'Études de Loire-Atlantique)



Réflexions sur le projet des nouvelles lignes du tramway nantais

SYNTHÈSE ET OBSERVATIONS



REFLEXION
SUR LE PROJET DES NOUVELLES LIGNES
DU TRAMWAY NANTAIS

SYNTHESE
ET
OBSERVATIONS

Marc Moussion

Novembre 2020

Avant Propos

Cette contribution se présente en 2 parties :

1. Une synthèse du projet des nouvelles lignes de tramway, pour ceux qui n'ont pas eu l'occasion de prendre connaissance du document projet de Nantes Métropole.
2. Les observations qui ont pu susciter ce projet.

REFLEXION SUR LE PROJET DES NOUVELLES LIGNES DU TRAMWAY NANTAIS

Synthèse du projet

1. Le bien-fondé du projet :

La hausse de la fréquentation des transports en commun dans la Métropole Nantaise est la conséquence directe des objectifs énoncés dans le Plan de Déplacement Urbain (PDU) qui vise à limiter l'usage de la voiture particulière dans la ville au profit du co-voiturage et des transports en commun, sans oublier le vélo.

Cela implique d'adapter le réseau de tramway aux évolutions actuelles et à venir, en rapport avec les nouvelles ZAC immobilières.

Mais la raison fondamentale reste l'exigence formulée dans le rapport de la Commission d'Enquête Publique concernant le projet de transfert du CHU dans l'île de Nantes qui soumet son avis favorable à la condition que le CHU soit desservi par une ligne de tramway.

2. Le projet en bref :

Ce projet s'envisage en deux phases opérationnelles distinctes, une première à l'horizon 2026 et une deuxième à l'horizon 2030-2035.

2.1. La première phase à l'horizon 2026 concerne la réalisation de 3 tronçons d'infrastructure représentant un linéaire total de 5 kms qui permet la mise en place de 3 nouvelles lignes de tramway et de 9 nouvelles stations de tramway. Le raccordement de ces nouveaux tronçons d'infrastructure au réseau existant par le Quai de la Fosse nécessite la transformation du Pont Anne de Bretagne.

. **Le tronçon 1** – Nord-Sud, entre le Quai de la Fosse et la nouvelle station Basse Ile située au droit de la route de Pornic à Rezé, traverse l'île de Nantes selon un axe Nord-Sud, en empruntant le Pont Anne de Bretagne et le Pont des Trois Continents réaménagé.

Ce tronçon 1, de nouvelles voies, est d'une longueur de 2 kms.

. **Le tronçon 2** –Ouest-Est, entre le futur CHU et la ligne 4 (Busway) parcourt l’île de Nantes d’Ouest en Est jusqu’au Bd De Gaulle sans le traverser (Centre Cial Beaulieu). Ce tronçon 2, de nouvelles voies, est d’une longueur de 2 kms.

. **Le tronçon 3**, relie directement les stations JAMET et ROMANET de l’actuelle ligne 1 ouest.

Ce tronçon 3, de nouvelles voies, est d’une longueur de 1km.

2.2. Cette première phase à l’horizon 2026 permet la création :

- **D’une ligne 6**, empruntant le nouveau tronçon Nord-Sud depuis la nouvelle station Basse Ile à Rezé et réutilisant, après traversée du Pont Anne de Bretagne, depuis le Quai de la Fosse, les infrastructures de la ligne 1, jusqu’à la Haluchère, puis le début de la connexion L.1 – L.2, dont la mise en service est envisagée en 2024, jusqu’à la Babinière à la Chapelle sur Erdre.
- **D’une ligne 7**, empruntant le même tronçon Nord-Sud jusqu’à la ligne 6 et réutilisant les infrastructures de la ligne 1 depuis le Quai de la Fosse jusqu’à François Mitterrand, à Saint-Herblain.
- **D’une ligne 8**, empruntant le nouveau tronçon Est-Ouest depuis le Bd De Gaulle (Centre Cial Beaulieu) jusqu’au nouveau tronçon Nord-Sud, au niveau du nouveau CHU, puis empruntant le nouveau tronçon Nord-Sud, du nouveau CHU jusqu’à la nouvelle station Basse Ile à Rezé.

2.3. La transformation du Pont Anne de Bretagne :

Au cours du débat « Nantes la Loire et nous » organisé en 2014-2015, la concertation a porté sur la thématique « La Loire, la mobilité et les franchissements ».

Lors du bilan de la concertation au Conseil Métropolitain du 15/12 :2015, la Commission a recommandé de privilégier une combinaison de solutions complémentaires en optimisant en priorité les ouvrages existants. C’est à ce titre que l’engagement n° 20 « Elargir/doubler le Pont Anne de Bretagne » repris dans le PDU, fixe la transformation du Pont Anne de Bretagne.

Le but est de pouvoir augmenter les capacités de franchissement pour accueillir tous les modes, voitures, transports en commun, vélos et piétons.

Au-delà d’un franchissement, l’ouvrage sera un véritable trait urbain devenant à la fois un belvédère sur la Loire et un jardin en lien avec la trame verte et bleue.

Ce sera un véritable espace public au-dessus de la Loire et pas seulement un ouvrage de franchissement.

Aucun descriptif détaillé sur la transformation du Pont Anne de Bretagne n'est encore publié.

2.4. De nouvelles rames de tramway :

Au-delà des nouvelles infrastructures pour réaliser ces trois nouvelles lignes de tramway à l'horizon 2026, il est nécessaire d'acheter de nouvelles rames de tramway pour exploiter ces lignes.

Un certain nombre de rames seront des rames supplémentaires, par rapport au parc existant, pour faire face à l'accroissement du trafic, les autres seront affectées au remplacement des premières rames Alstom arrivées en fin de vie. 17 nouvelles rames ont été commandées.

2.5. L'aspect financier de la 1^{ère} phase du projet à 2026 :

- . 3 Tronçons de lignes de tramway pour un total de 5 kms = 200 millions €
- . Transformation du Pont Anne de Bretagne.....= 50 millions €
- . Achat de 17 nouvelles rames de tramway.....= 75 millions €

TOTAL = 325 millions €

3. La deuxième phase à l'horizon 2030/2035

Le projet à long terme consistera à prolonger les nouvelles lignes de tramway 6,7,8 pour répondre aux besoins croissants de mobilité et de dessertes des 24 communes de la Métropole en reliant la centralité métropolitaine aux :

- A. Quartiers Nord-ouest de la Métropole.
- B. Quartiers Nord-Est, vers Doulon et Haluchère, par la ligne 8 avec de nouvelles infrastructures à créer qui utiliseront le Pont Tabarly pour traverser le bras Nord de la Loire.
- C. Quartiers Sud et Sud-Ouest par des prolongements à définir en cohérence avec l'ensemble du réseau.
- D. Soit :
 - **A'. Prolongement des lignes de tramway de la station François Mitterrand à l'Ouest.**

Le résultat des études en cours sur le renouvellement urbain à moyen terme du secteur Laënnec, après le transfert du CHU dans l'île de Nantes et celui du secteur d'Atlantis, déterminera l'opportunité et la faisabilité de prolonger le réseau tramway vers le secteur Laënnec.

- **B'. Prolongement au-delà de la station Ile de Nantes Est.**

Le lien avec la ligne 4 (Busway) est la première étape. Mais il s'agit à plus long terme, une fois le bras de La Madeleine franchi sur le Pont Tabarly, de se reconnecter, par une **NOUVELLE INFRASTRUCTURE**, aux lignes 1 et 6, à la Station Bd de Doulon. Ce prolongement intéressera les quartiers Malakoff et Euronantes-Gare en leur offrant des débouchés plus directs vers l'Île de Nantes et le Sud Métropolitain.

- **C'. Prolongement au Sud, au-delà de la station Basse Ile à Rezé.**

Bien qu'il soit prévu la réalisation d'une ligne de transport en commun en site propre sur la route de Pornic, du secteur de la Bourre (Bouguenais) à la station Greneraie (Nantes) 2^e ligne de Pont (ligne 4) en passant par Basse-Ile et la Gare de Pont Rousseau, avant 2026, et qu'une étude pour la création d'une voie de co-voiturage également sur la route de Pornic, sans parler de l'étude en cours de l'accessibilité de l'Aéroport de Nantes-Atlantique, on envisage :

- A l'Est, depuis la station Basse-Ile et Greneraie à Nantes, un prolongement vers l'Est, avec une nouvelle infrastructure permettant le développement du maillage du réseau structurant existant (Raccordement Sud des 3 lignes de Pont).
- A l'Ouest, depuis Basse Ile vers Atout Sud, Porte de Bouguenais, le prolongement du mode tramway, depuis Basse-Ile vers le périphérique et au-delà, avec une nouvelle infrastructure. Cela constituerait une offre de transport collectif pour les automobilistes du Sud-Ouest.
- Au Sud, depuis Basse-Ile vers la ligne 3 à Rezé. Ce prolongement avec une nouvelle infrastructure, permet de mettre en connexion ce nouvel axe avec la ligne 3 au niveau de la station Espace Diderot à Rezé.

3.1. L'Aspect Financier de la deuxième phase du projet à échéance 2030-2035

Le projet de cette deuxième phase n'est pas finalisé et selon les modélisations retenues, il peut varier de 2 à 10 kms de voies de tramway supplémentaires, ce qui impacte l'évaluation financière de la façon suivante :

Prolongement des nouvelles voies
et des nouvelles lignes de tramway

= de 50 à 300 millions d'Euros

Achat de nouvelles rames de tramway
(remplacements et suppléments)

= Variable en proportion des Prolongements
réalisés

L'évaluation du Budget Total à long terme peut varier de 375 à 625 millions d'euros.

Observations

N°1 : La limite des Communes desservies par le réseau de tramway

Comme chacun le sait, Nantes Métropole est constituée par 24 communes dont Nantes et 23 communes périphériques.

Actuellement, la plupart d'entre-elles sont desservies par le réseau d'autobus et de chronobus. Mais en ce qui concerne le réseau de lignes de tramway, ce n'est pas tout à fait la même chose.

. La ligne 1 de la Beaujoire à François Mitterrand, seules les communes de Nantes et de Saint-Herblain sont concernées.

. La ligne d'Orvault-Grand Val à la gare de Pont Rousseau, seules les communes d'Orvault, de Nantes et de Rezé sont concernées.

. La ligne 3 de Marcel Paul à Saint-Herblain à Neustrie à Bouguenais, seules les Communes de Saint-Herblain, Nantes, Rezé et Bouguenais sont concernées.

. La ligne 4, opérée par busway allongés à propulsion électrique dessert la station Foch, Cathédrale à la Porte de Vertou en site propre. Seules les communes de Nantes et Vertou sont concernées.

. La ligne 5, opérée par Busway, première génération, ne concerne que l'île de Nantes.

On constate que seules Nantes, Orvault, Saint-Herblain, Rezé et Bouguenais sont concernées par le tramway et Nantes et Vertou par le busway, soit 7 Communes sur 24, que l'extension à La Babinière avant fin 2024 ne va concerner que la Commune de la Chapelle sur Erdre, soit 1 commune de plus ; que la première phase du projet à l'horizon 2026, les extensions de voies de tramway nouvelles ne concernent que les communes de Nantes et de Rezé ! Que pour le projet d'extension de voies nouvelles à l'horizon 2030-2035 seules les Communes de Nantes, Saint-Herblain, Rezé, Bouguenais sont concernées donc aucune nouvelle commune périphérique.

A aucun moment dans le projet – aussi bien à horizon 2026 qu'à horizon 2030-2035 on ne mentionne le rebouclage des lignes 1 et 2, qui reste en pointillé sur les cartes.

En ce qui concerne la desserte de l'Aéroport, on se contente de mentionner l'existence de l'étude d'un schéma directeur avec l'Etat, mais la desserte par tramway ne figure absolument pas dans ce projet majeur à deux échéances.

En ce qui concerne la desserte de Carquefou par tramway elle est bien exclue de ce projet et la liaison par tram-train ou RER, elle, est également définitivement

abandonnée puisque la SNCF étudie un projet de véhicule autonome sur l'emprise de la voie ferrée existante !

Par ailleurs, sachant que les 23 communes périphériques financent 50 % du budget transport de la Métropole, on peut s'interroger sur leur adhésion au projet, alors que 18 d'entre-elles ne sont pas directement concernées.

N° 2 : Sur le recalibrage de la Route de Pornic et la transformation du Pont Anne de Bretagne

- Voie de pénétration majeure pour la majorité des automobilistes provenant du Sud Loire, voie d'accès majeure pour ceux qui voudront accéder au nouveau CHU. Y implanter un nouveau mode de transport en site propre et un couloir de co-voiturage laisse peu de place pour la circulation automobile, particulièrement aux heures pendulaires et nous promet une forte augmentation des bouchons aux heures de flux pendulaire. Il ne faut pas oublier que les habitants de l'aire métropolitaine du Sud Loire ne disposent pas d'équipements de transports en commun performants et sont condamnés à utiliser leur véhicule personnel.

L'axe ferroviaire Sainte-Pazanne – Nantes est à voie unique et est opéré avec des RER à moteur thermique à faible cadencement. Ce n'est pas l'idéal.

- La transformation du Pont Anne de Bretagne, maillon essentiel pour le raccordement au réseau des nouvelles lignes de tramway à l'horizon 2026 interpelle à plus d'un titre :

. L'attribution d'une fonction supplémentaire d'espace public et lieu festif est-elle compatible avec la notion de maillon essentiel de la mobilité ?

. Les impacts du dossier technique pour cette transformation ont-ils été bien appréhendés, et par voie de conséquence le montant de l'investissement ?

. Les conséquences de la fluidité de la circulation automobile sur le pont lui-même, sur l'avenue Léon Bureau et sur le Quai de la Fosse. La thrombose de la circulation automobile est assurée. On ne mesure pas bien que l'activité principale du nouveau CHU est orientée sur l'ambulatoire qui nécessite aux patients de ressortir du CHU le jour même de leur intervention, sachant qu'un grand nombre d'entre-eux seront incapables d'utiliser un transport en commun.

On l'a bien compris, l'objectif de ce plan à 2026 et 2035 est bien de vouloir diminuer le pourcentage de la circulation automobile dans la ville, mais diminuer ne veut pas dire asphyxier ni interdire. La voie publique appartient à tout le monde et doit pouvoir être partagée par tous et entre tous les modes.

N° 3 : L'aspect financier des projets à échéance 2026 et 2035 peut interpeler.

En effet, élection municipale oblige, le budget 2020 de Nantes Métropole est d'un peu plus de 1 milliard d'euros, pour un montant investissement de 500 millions d'euros, soit pratiquement 50% du budget global. Le budget investissement a augmenté de 19,9% entre 2019 et 2020.

On peut se poser la question de savoir si l'augmentation du budget investissement va continuer à soutenir ce rythme jusqu'à l'horizon 2036 sans augmentation des impôts métropolitains ?

Selon l'Adjoint aux Finances, les rentrées d'argent sont toujours en progression, car la croissance démographique -8 000 à 9 000 habitants supplémentaires par an- et la dynamique du territoire restent favorables. Nantes Métropole est en situation de poursuivre son ambition qui se traduit par un effort d'investissement. On aimerait pouvoir partager cet optimiste pour les dix ans à venir, mais c'est faire abstraction des réalités qui peuvent changer le cours des choses, telles que celle de la crise de la COVID que nous subissons actuellement et dont les conséquences pourraient être dramatiques sur le plan économique et social.

N° 4 : Les limites du réseau Tramway de Nantes Métropole

A part le Terminus François Mitterrand à Saint-Herblain, le Terminus de la Beaujoire à Nantes et bientôt le Terminus et le Centre Technique de la Babinière à la Chapelle sur Erdre, la presque totalité du réseau de tramway est infra-périphérique et ne concerne que 6 communes sur 24 de Nantes Métropole.

Or, il faut être conscient que Nantes Métropole c'est 650 000 habitants, dont plus de 50% habitent les 23 communes périphériques, mais que l'aire urbaine de Nantes est pratiquement d'un million d'habitants dont 40% des habitants des communes concernées qui viennent travailler à Nantes tous les jours.

Pour cette population concernée, les transports en commun au-delà du périphérique sont insuffisants par rapport au besoin et c'est pourquoi on constate la formation de bouchons quotidiens et pendulaires sur les cinq grands axes d'entrée et de sortie de la Métropole.

Une amélioration de cette problématique pourrait être apportée en valorisant les cinq branches de l'étoile ferroviaire nantaise existante. C'est une question de cadencement, d'augmentation du nombre de sillons sur les lignes SNCF concernées. Les lignes de tram-train, Nantes Clisson et Nantes Nort-sur-Erdre, sont déjà une première réponse.

La SNCF annonce qu'elle a mis à l'étude la création d'Un RER Nantais. Il ne faut pas désespérer.

Par ailleurs, un projet de métro périphérique métropolitain pourrait faire l'objet d'une étude de faisabilité. Mais même s'il a une chance d'aboutir, c'est du très long terme.

