



andreherbreteau@orange.fr

## Contribution d'André HERBRETEAU

### **Tramway, desserte du nouveau CHU** *En réaction aux contributions du GAELA*

Je n'ai pas l'intention de reprendre, point par point, les contributions, actuelles et d'autres publiées ces derniers temps, par le Groupement d'Analyses et d'Études de Loire-Atlantique. Mon opinion à leur égard est d'ailleurs très variable.

Je suis un peu malvenu par ailleurs d'arriver après l'achèvement d'une concertation tramway, à laquelle je n'ai pas voulu —peut-être à tort— participer, dans une période particulière qui a perturbé aussi bien le fonctionnement de notre remarquable réseau de transports collectifs urbains que celui du Conseil de développement (d'autres raisons s'ajoutant évidemment à la crise sanitaire).

Quelques vérités me paraissent toutefois bonnes à dire.

Il ne faut pas confondre le caractère, favorable ou non, de l'urbanisation vis-à-vis des transports en commun, selon que l'on se situe à l'intérieur ou à l'extérieur du périurbain, surtout s'il s'agit du tramway nantais. Ce dernier reste un transport de masse et l'un des plus fréquentés de France (hors Paris et Région parisienne).

Essayez d'imaginer, en période scolaire et universitaire et, bien sûr, hors contexte sanitaire actuel, un réseau de transports collectifs à l'arrêt complet pendant quelques semaines et vous constaterez une congestion comme vous n'en avez plus le souvenir !

Venons-en au CHU sur l'île de Nantes.

Je prends le parti de considérer que cet équipement est désormais engagé même si, personnellement, j'émetts quelques doutes sur certains aspects le concernant (disponibilité suffisante du foncier, nombre de lits, maintien éventuel temporaire obligatoire de structures hospitalières existantes...).

L'accessibilité à un équipement de cette envergure mérite effectivement une desserte par trois nouvelles lignes de tramway nécessitant quelque 5 km d'infrastructures venant compléter les 40 actuels (environ).

J'ajouterais même que cela ne suffira peut-être pas à éviter une certaine « congestion » de la voirie de proximité du nouveau CHU qui devrait faire l'objet d'une interdiction du trafic de transit, au bénéfice quasi exclusif de toutes les catégories d'utilisateurs de cet établissement hospitalier.

Cela fait plusieurs années (y compris donc au cours du mandat précédent) que la Présidente de Nantes Métropole annonce, à juste titre, ces nouvelles lignes, désormais connues quant à leur itinéraire respectif, tout en n'omettant pas de préciser qu'elles ne passeraient pas par le nœud central du réseau, à Commerce, où se croisent les 3 lignes existantes et présentant une tendance à la saturation.

Et voilà qu'une de ces trois lignes, partant du prochain dépôt de Babinière, à partir duquel seront injectées sur le réseau toutes les futures rames, plus longues et plus capacitaires, va emprunter le tracé Est de l'actuelle ligne 1, jusqu'à... Commerce, pour, quelques centaines de mètres plus loin, bifurquer, via le nouveau pont Anne de Bretagne redimensionné, vers le nouveau CHU !

Pour ma part, j'aurais préféré qu'on applique le principe cher à Johanna Rolland de shunter Commerce pour permettre —en débranchant de la ligne 1, au niveau du boulevard de Doulon pour se raccorder dans le secteur Beaulieu à une autre nouvelle ligne prévue— une desserte beaucoup plus directe et rapide du nouveau CHU aux habitants des quartiers nantais (Halvêque, Bottière, Bottière-Chesnaie, Doulon, Malakoff, Beaulieu) et de toutes les communes du Nord-Est de la Métropole (Carquefou, Sainte-Luce, Thouaré, Mauves ...).

Je connais l'objection, « ça va coûter plus cher », mais le jeu n'en vaut-il pas la chandelle et n'est-il pas davantage conforme à ce à quoi on pouvait s'attendre ?

Et si cela s'avérait pécuniairement impossible, resterait la faculté d'un engagement de phasage en ce sens, à relativement court terme.