



andreherbretreau@orange.fr

Contribution d'André HERBRETEAU

La nouvelle ligne de tramway : le bon choix, qui reste à éclaircir dans le cadre des études et à situer en cohérence avec le développement du réseau

Lors de la cérémonie des vœux 2017 aux institutions, le mardi 3 janvier dernier, Johanna ROLLAND, Maire de Nantes et Présidente de Nantes Métropole, a annoncé sa décision de réaliser une nouvelle ligne de tramway, reliant le quai de la Fosse, à Nantes, au secteur de la ZAC des Iles, à Rezé et franchissant l'île de Nantes en nord-sud, en empruntant les ponts Anne de Bretagne et des Trois Continents.

Faisant suite à l'engagement d'élargir ou doubler le pont Anne de Bretagne (un des 30 engagements pris par les élus de Nantes Métropole résultant du grand débat public sur la Loire), cet axe structurant de transports collectifs avait fait l'objet d'une première annonce à l'occasion des vœux 2016, sans que soit alors précisé le mode de transport destiné à l'emprunter (tramway ou busway).

Y avait été adjointe une autre annonce, celle d'un débranchement tramway, à partir du tronc commun des lignes 2 et 3 sur le boulevard des Martyrs Nantais, et appelé à desservir directement le futur CHU sur l'île de Nantes.

Le bon choix

Force est de reconnaître que le tramway est le mode le mieux adapté à la ligne annoncée.

Les lignes actuelles du tramway de Nantes peuvent transporter plus de 100 000 voyageurs quotidiennement et la progression régulière du trafic fait envisager l'acquisition de rames plus longues que celles de nos trois générations de matériel roulant en circulation sur le réseau (de 36 à 40 m la rame).

Le busway n'a certes aucunement démérité : sur la ligne 4, la régularité, la vitesse commerciale et la progression de la fréquentation (atteignant 30 000 voyageurs par jour) sont là pour en témoigner. Mais la capacité unitaire de chaque véhicule, inférieure de moitié à celle d'un tramway, fait que la saturation approche et a contraint Nantes Métropole à décider l'acquisition et la mise en service, à très court terme, de nouveaux busways plus longs, à double articulation, offrant une capacité unitaire supérieure d'environ

un tiers à ceux qui circulent sur la ligne 4. Ces nouveaux autobus électriques apporteront une indispensable bouffée d'oxygène, peut-être temporaire.

Or, le long ou à proximité de la nouvelle ligne de tramway, les générateurs de trafic, existants ou prévus, sont impressionnants :

- quartiers d'habitat dense sur l'île de Nantes et sur la ZAC des Iles à Rezé
- quartier de la Création
- enseignement supérieur (Beaux Arts, architecture, communication, santé...)
- ensemble des attractions autour des Machines de l'île et importantes manifestations périodiques
- et, à tout seigneur tout honneur, le nouveau CHU, avec ses patients, consultants, salariés et visiteurs.

Pour preuve, la mise en service de la nouvelle ligne est prévue coïncider avec celle du nouveau CHU, soit à l'horizon 2026.

Éclaircissements, précisions, hypothèses attendus des études à mener

Dans l'annonce qu'elle a faite, Johanna ROLLAND a indiqué que les premières études de la nouvelle ligne de tramway allaient commencer très rapidement.

Certains s'adonnent déjà à des pronostics pour savoir si le tramway passera à tel ou tel endroit, dans telle ou telle rue (par exemple un passage de la ligne à gauche ou à droite de la halle servant de garage à l'Éléphant).

Pour le moment, il n'est pas question d'aller si loin dans le détail. Au fur et à mesure que les études progresseront, des propositions, des variantes seront présentées aux élus, mais aussi à la population, notamment riveraine, lors de procédures de concertation publique et on est loin des arbitrages qui seront rendus in fine, en matière de sens de circulation, de partage de la voirie entre tramway et autres modes de déplacement, sur des voiries existantes ou d'éventuelles voies nouvelles à créer. Un plan de circulation associé sera élaboré pour la période des travaux, mais aussi pour celle suivant la mise en service du tramway.

Côté Nord, sera examiné le positionnement adéquat du doublement du pont Anne de Bretagne, pour permettre le meilleur raccordement technique possible de la nouvelle ligne avec la ligne 1 sur le quai de la Fosse.

Côté Sud, il s'agira de déterminer le meilleur endroit pour réaliser le terminus de la nouvelle ligne, en assurant une desserte optimale de la ZAC des Iles.

À noter, à proximité de cette ZAC, l'intérêt potentiel du dépôt Semitan de Trentemoult. Actuellement dédié au remisage et à l'entretien d'autobus et des busways, il pourrait, le cas échéant et si besoin, être transformé en dépôt mixte, accueillant une partie du parc tramway.

Enfin, lors de son annonce, la Présidente de Nantes Métropole n'a pas évoqué le débranchement, initialement envisagé, d'une ligne de tramway pour desservir le nouveau CHU, à partir du boulevard des Martyrs Nantais. Ce projet, qui n'est pas pour autant définitivement abandonné, était susceptible d'être compliqué à exploiter du fait de la forte fréquence de passage des lignes 2 et 3 sur ce boulevard (Nantes, un des tous premiers réseaux tramway de France, ne rivalise pas encore avec Karlsruhe et Zurich).

Pour relier en transports en commun les deux équipements majeurs que vont être la nouvelle gare et le nouveau CHU, les clients du réseau urbain pourront, en partant de la gare Nord, utiliser la ligne 1 de tramway puis, avec correspondance à "Chantiers Navals", la nouvelle ligne sur l'île de Nantes, et en partant

de la gare Sud, la ligne chronobus C5, pouvant être améliorée en fréquence, matériel roulant et peut-être en itinéraire final pour desservir au plus près le nouveau CHU.

Mettre la nouvelle ligne de tramway en cohérence avec le développement du réseau

La nouvelle ligne annoncée, si l'on considère les infrastructures (plate-forme, rails, ligne aérienne, stations et équipements associés) n'est pas très longue puisqu'elle avoisine seulement les 2 km.

Mais, en matière d'exploitation, la situation peut être très différente, si cette nouvelle ligne est en service entre deux terminus A (au Sud) et B (au Nord), ce dernier restant à fixer.

Passons rapidement sur le Sud : sans être précisément positionné, le terminus est clairement fixé dans la ZAC des Iles (hormis un éventuel raccordement technique jusqu'au dépôt de Trentemoult pour y remiser des rames). Aucune connexion de proximité avec le réseau tramway existant n'étant possible, on pourrait seulement s'en remettre, à plus longue échéance, à un prolongement de ligne vers les secteurs Saint-Lupien, Mairie de Rezé, Le Corbusier).

En revanche, côté Nord, les hypothèses et leurs variantes sont multiples.

Certes, on pourrait "se contenter" d'un terminus à la station "Chantiers Navals" de la ligne 1 ou à la suivante vers l'Ouest, "Gare Maritime", où deux lignes de bus desservant Couëron, Indre et Saint Herblain ont leur terminus en correspondance avec la ligne 1 de tramway. Un dispositif permettant les manœuvres des trams, du type de celui existant entre les stations "Hôtel Dieu" et "Aimé Delrue" serait alors à étudier.

Autre possibilité, sans créer d'infrastructures supplémentaires : prolonger la nouvelle ligne jusqu'à l'actuel terminus "Jamet", sur le boulevard Romanet.

D'autres hypothèses, nécessitant de nouveaux tronçons de ligne tramway sur le réseau, mais susceptibles d'être phasées, seraient extrêmement intéressantes.

L'une consisterait à utiliser les voies existantes sur le boulevard Romanet (non exploitées actuellement à l'Ouest de la station "Jamet") puis celles de la ligne 1 jusqu'à la station "Tertre" pour filer ensuite jusqu'au rond-point des Châtaigniers et même un peu au-delà, en lisière du quartier des Dervallières, l'un des deux derniers grands quartiers d'habitat de Nantes, avec Malakoff, à être certes desservis par les lignes chronobus, mais non encore par le réseau armature tramway/busway.

L'autre conduirait à prolonger le réseau tramway, vers l'Ouest, à partir de "Gare Maritime", en empruntant successivement le quai d'Aiguillon, les boulevards de Cardiff, du Maréchal-Juin, du Bâtonnier-Cholet et Winston-Churchill, jusqu'à la place Bellevue - Mendès France. Au passage, ce prolongement desservirait rien moins que la ZAC du Bas-Chantenay, l'un des secteurs du nouveau grand centre urbain métropolitain, le futur "Arbre aux Hérons", la gare de Chantenay qui est déjà un point nodal du réseau de transports collectifs urbains y compris ferroviaires.

Une variante de cette dernière hypothèse, plus ambitieuse, continuerait, à l'instar d'une hypothèse précédente, vers le Nord, par "Tertre", Châtaigniers, Dervallières.

Tout ne peut se faire, surtout dans le contexte actuel, en quelques années (sans parler de décennies).

Avant tout, l'essentiel est de s'inscrire en cohérence avec une perspective de développement du réseau, notamment du réseau tramway (le Plan de Déplacements Urbains bientôt en procédure, le Schéma

Directeur des Transports Collectifs venant d'être annoncé pour 2017 par Johanna Rolland lèveront peut-être un coin du voile à cet égard).

Les hypothèses évoquées ci-dessus veulent s'inscrire assurément dans cette cohérence, en particulier dans le cadre d'une (bien) future rocade tramway, dont un maillon indispensable sera la connexion des lignes 1 et 2 passant au-dessus de l'Erdre, au Nord de l'agglomération.