



andreherbreteau@orange.fr

Contribution d'André HERBRETEAU

La rocade tramway de Nantes métropole

Paris ne s'est pas fait en un jour. Il en sera de même de la rocade tramway de Nantes Métropole.

L'essentiel est qu'elle constitue un cap, un objectif vers l'atteinte duquel toutes les opérations projetées ou décidées devraient être retenues en pleine cohérence.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU), arrêté par le Conseil métropolitain du 16 février dernier pour la période 2018-2027 avec perspectives 2030, sera définitivement approuvé à la fin de la présente année.

S'agissant du développement du réseau tramway, le PDU prévoit deux nouvelles lignes appelées à desservir le futur CHU sur l'Île de Nantes et la ZAC Pirmil/Les Isles à Rezé, via le pont des Trois-Continents. Ces deux lignes se raccorderont au réseau existant, d'une part, au niveau du boulevard des Martyrs Nantais (Mangin), tronc commun des lignes 2 et 3, d'autre part, au quai de la Fosse, ligne 1, via le pont Anne de Bretagne, notablement élargi pour former un vaste espace public urbain, utilisé par les différents modes de déplacement (transports en commun, voitures particulières, piétons et deux-roues).

Des études vont être attribuées puis réalisées pour déterminer l'itinéraire de ces deux lignes.

Tout cela est très bien, j'y adhère totalement et ai déjà eu l'occasion de l'exprimer dans des contributions précédentes.

N'oublions pas quand même que le futur CHU n'entrera en service qu'en 2026, au mieux.

Par ailleurs, Johanna Rolland, Maire de Nantes et Présidente de Nantes Métropole, à plusieurs reprises ces dernières années, a annoncé que l'une au moins de ces deux nouvelles lignes de tramway serait à caractère diamétral et ne passerait pas par le nœud central de Commerce, où se croisent déjà les trois lignes de tramway diamétrales existantes.

Partant de là, essayons de faire le tour complet d'une future rocade tramway, dans le sens des aiguilles d'une montre :

- tronçon existant (ligne 1), entre le débouché Nord du pont Anne de Bretagne et Gare Maritime
- tronçon nouveau, entre Gare Maritime, en suivant les quais, desservant entre autres, la ZAC du Bas Chantenay, l'Arbre aux Hérons, l'important pôle de correspondance de la gare de Chantenay, jusqu'à la place Mendès France - Bellevue
- tronçon existant entre Bellevue – Mendès France et Tertre (ligne 1)
- tronçon nouveau, entre Tertre et Beauséjour, par les boulevards qu'empruntera la prochaine ligne chronobus C 20, desservant en lisière immédiate les Dervallières
- tronçon nouveau, entre Beauséjour, via Pont du Cens et Bout des Pavés (lycées Monge et Chauvinière) jusqu'à Boissière
- tronçon existant (ligne 2) entre Boissière et Recteur Schmitt
- tronçon nouveau entre Recteur Schmitt et Babinière (dernière partie de la connexion des lignes 1 et 2)
- tronçon programmé à court terme entre Babinière et Ranzay (desserte du nouveau stade et nouveau quartier de la Beaujoire)
- tronçon existant (ligne 1), entre Ranzay et Moutonnerie
- tronçon nouveau entre Moutonnerie (point de faisabilité technique à vérifier) et boulevard des Martyrs Nantais (tronc commun des lignes 2 et 3), via le quartier d'affaires européen du Pré Gauchet,, Malakoff, le pont Tabarly, l'itinéraire actuel du chronobus C 5 jusqu'à Vincent-Gâche
- tronçon existant sur boulevard des Martyrs Nantais (lignes 2 et 3) jusqu'au débranchement prévu vers CHU et ZAC des Isles
- tronçon prévu entre ce débranchement, via CHU nouveau, quartier de la Création et secteur des Machines, jusqu'au débouché Nord du pont Anne de Bretagne.

Et la boucle est bouclée ...

Certes, de l'eau va couler sous les ponts de la Loire, jusqu'à l'achèvement complet de cette rocade tramway.

Mais il faut avouer qu'alors la métropole disposera d'un réseau tramway impressionnant, maillé et non plus seulement radio-concentrique, susceptible d'assurer, en toutes directions, des correspondances performantes avec les lignes structurantes, existantes ou nouvelles (busway, chronobus, lignes express ...), et ce aussi bien à l'intérieur de la rocade tramway qu'à l'extérieur, notamment au-delà du périphérique routier.

Gageons que les élus métropolitains sauront s'engager résolument dans cette voie correspondant à la poursuite de la mise en œuvre d'un principe essentiel des plans de déplacements urbains qui se sont succédé, depuis 1977 jusqu'à celui venant d'être arrêté : la recherche d'un meilleur équilibre entre les différents modes de déplacement.