



## Contribution de Christian DAVIAS

christian.davias@orange.fr

### Ne pas oublier que Nantes Atlantique devient une priorité

J'ai apprécié l'enthousiasme d'André Herbreteau dans sa contribution<sup>1</sup> pour les orientations de développement du réseau Tramway. Son regard professionnel s'est attardé sur les côtés positifs essentiellement développés sur le centre de l'agglomération nantaise.

Ma réflexion porte sur deux points :

#### — Le premier concerne la ligne qui empruntera le pont des Trois Continents

Restreindre les voies de circulation automobiles sur ce pont pour créer un site propre de transport public, qui desservira la proche ZAC des deux îles (puisque, contrairement au pont Anne de Bretagne, il n'est pas envisagé de l'élargir) ne me paraît pas raisonnable dans la perspective de l'accès au futur CHU.

Le développement de l'ambulatoire amènera un trafic automobile en provenance des territoires du sud Loire, déplacements qui ne seront pas concernés par la ligne de tramway.

L'engorgement permanent des parkings et des voies adjacentes des Nouvelles Cliniques Nantaises donne une idée de la densité de voitures et des besoins de stationnement.

#### — Le second point est relatif à l'abandon de Notre Dame des Landes et là, il y a urgence

Dans un premier temps, le PDU devrait être plus affecté que le PLH. Si nous ne voulons pas que Nantes et sa zone d'influence perdent un atout majeur du développement économique, ce serait également une erreur de ne pas définir, dès à présent, un projet cohérent pour desservir Nantes Atlantique d'une manière efficace et attractive.

Cet équipement structurant réclame une vision globale de sa desserte par les réseaux routiers, ferrés et plus généralement de transport en commun, sachant qu'il y a beaucoup d'acteurs à mettre autour de la table, sans oublier ceux comme l'association Nexus et l'ASLO<sup>2</sup>, qui ont déjà planché sur le sujet.

<sup>1</sup> André Herbreteau, la rocade tramway de Nantes métropole, 22 février 2018

<sup>2</sup> ASLO Association Sud Loire Océan pour la promotion du transport public

Il y a urgence, car ces orientations pourraient avoir un impact sur la nouvelle gare de Nantes, la zone d'activités de la Brosse, l'IRT Jules Verne, le développement d'Airbus industrie... sans parler des liaisons rail avec la capitale et même Rennes Saint Jacques. Car, si cet aéroport, comme Nantes Atlantique, est limité en extension, il a comme objectif un développement maximum qui permettrait d'absorber deux millions de passagers.

Il parait donc inéluctable que les deux "métropoles" trouveront un intérêt commun de fonctionnement en duo, tout au moins sur ce sujet.