



Contribution de Jean-Louis RENAULT, GAELA

(Groupement d'Analyses et d'Études de Loire-Atlantique)

jean-louis.renault0524@orange.fr



Concertation tramway Les points clés du projet soumis aux nantais

« Depuis des siècles, la médecine a recours aux pilules pour soigner les malades. Afin de faciliter leur absorption, de limiter leur goût souvent horrible et d'éviter qu'elles ne collent entre elles, les apothicaires ont eu l'idée de les enrober... d'une mince pellicule d'or » WIKIPEDIA.

Pour faire avaler à un chien ou à un chat un médicament de mauvais goût, on l'enrobe dans une boulette de viande. C'est exactement ce que Nantes Métropole est en train d'essayer de faire avec les citoyens de la Métropole, en enrobant sa décision brusquée de créer 3 nouvelles lignes de tramway, dont 2 parfaitement inutiles à une très grande majorité des Nantais, dans l'ensemble d'un plan de déplacement des transports urbains qui, en dehors de ces deux lignes, marquera effectivement une nette amélioration du réseau de transport en commun. Et ceci au prix pharamineux de 65 millions € le kilomètre.

Décision brusquée

Avant que la Commission d'Enquête Publique du printemps 2019 ne pose comme condition à son avis favorable la mise en route dès l'ouverture du futur CHU de sa desserte (prévue par tramway), il n'était pas fait mention d'un tel projet. Seule, sans autre précision, était évoquée l'utilisation des voies ferrées existantes pour desservir l'Île de Nantes.

Inutile au quotidien de la majorité des habitants de la Métropole

Ces trois lignes ont pour but essentiel, sinon unique, la desserte du CHU. C'est payer fort cher pour satisfaire aux conclusions de l'enquête publique. D'autant plus qu'il importe peu aux usagers que ce soit un bus ou un tram qui leur permette d'accéder à l'hôpital, pourvu que cette desserte soit bien

cadencée, et connectée aux principales lignes structurantes. Par exemple en créant une ligne de bus à haute cadence depuis la gare SNCF nord via Château, Commerce, et République.

Nuisible pour les usagers de la ligne 1 du tramway

Il est dit que le taux de service sera maintenu, c'est faux. Ils seront obligés de laisser passer les rames T6 et T7 qui ne les emmènent pas à destination. Si les porteurs du projet le savaient, pourquoi n'en parlent-ils pas ?

Pharaonique

5 kilomètres de voie ferrées nouvelles à 325 millions d'Euro. Alors que la mise en place de lignes de bus serait infiniment plus économique et éviterait de rendre la circulation du secteur du pont Anne de Bretagne encore plus difficile. Cela libérerait des financements pour des projets autrement plus utiles.

Utopique

Croire que rendre la circulation automobile de plus en plus difficile incite une énorme majorité des gens à prendre les transports en commun et/ou le vélo pour aller travailler, relève d'une méconnaissance complète de la vie de nos concitoyens. Une majorité des gens utilisant leur voiture pour aller au travail le font par quasi obligation (temps de parcours, souplesse des dessertes etc.).

Anti écologique

La circulation automobile, répond parfaitement à la loi de Mariotte sur l'expansion des gaz¹ : Comme les gaz, les voitures occupent l'espace disponible. Plus il y a de place (de volume) et moins il y a de concentration (pression), et donc de pollution. Inversement, plus on réduit la place, plus la concentration (pression) est forte et donc la pollution augmente.

Depuis que Nantes Métropole s'obstine à réduire les espaces utilisables par les automobiles, voies et parkings, on s'aperçoit que les temps de parcours en ville augmentent. L'aménagement prévu pour le pont Anne de Bretagne, la rupture de la voie sur berge ne feront qu'encore augmenter les temps de parcours en ville et donc la pollution. Il en sera de même, avec la disparition du parking de la Petite Hollande. Les véhicules tourneront plus longtemps à la recherche d'un stationnement.

En milieu urbain, c'est, pour l'essentiel, la durée de fonctionnement d'un moteur thermique qui produit la pollution.

Augmenter les temps de circulation d'un véhicule thermique c'est augmenter la pollution, augmentation qui n'est sans doute pas compensée par la très marginale diminution des véhicules.

Comment se fait-il que des villes en Allemagne ont su créer un équilibre entre tous les types de déplacements urbains et que dans certaines il n'y a que très peu d'embouteillage ? Des villes à l'exemple de Munich ont mis en place des zones réservant l'accès aux véhicules peu polluants. Pour y entrer, il faut avoir une vignette automobile pour les particules. Cela sans réduire les places de parking et sans rétrécir les voies de circulation. Assurant ainsi une fluidité des parcours.

UN TRES MAUVAIS PROJET LIÉ À UN AUTRE PROJET ENCORE PLUS MAUVAIS

Le but essentiel, sinon unique, est de desservir un futur CHU basé sur des critères (réduction des effectifs, des personnels soignants, hausse de l'ambulatoire) dont le Ministre de la Santé vient de nous confirmer le 18 novembre qu'ils étaient obsolètes. La Chambre Régionale des Comptes a émis récemment des réserves sur la faisabilité financière et la soutenabilité de ce projet. Le site du futur CHU, choisi et imposé par une ancienne municipalité, autocratique, est affligé de nombreuses tares congénitales : inaccessible, étriqué, enclavé, inondable etc.

¹ À température constante, le volume d'un gaz varie de manière inversement proportionnelle à la pression absolue à laquelle il est soumis. $P_1 * V_1 = P_2 * V_2$. P étant la pression, V, le volume.

Les contributions individuelles des nantais montrent une très forte majorité d'opinions hostiles au projet qui leur est soumis. Il sera intéressant de lire les conclusions des garants de la consultation en cours....

Ils sont gênés car ils sont conscients qu'en réalité les décisions ont déjà été prises en haut lieu. La « démocratie participative » dont on est si fiers consiste à expliquer aux nantais ce qu'on a décidé, mais qu'on ne tiendra aucun compte de leurs réactions. On va constater ni plus ni moins un déni de démocratie.

La situation est pire pour le projet de CHU, imposé d'en haut par un seul homme, sans aucun débat, obsolète et inadapté.

Pour l'actuelle maire de Nantes, deux décisions s'imposent :

- Afin de respecter le nouveau contexte sanitaire, il est urgent de mettre en pause le projet actuel de CHU, afin de l'adapter aux besoins réels de la population
- En ce qui concerne les problèmes de transport, il conviendrait de lancer une nouvelle concertation afin de la reprendre sur des bases saines et proposant des schémas cohérents prenant en compte les besoins de transport réels et immédiats des habitants de la métropole.

Prendre ces décisions serait marque de courage politique et de respect pour les contribuables.