

RAPPORT DU GARANT

Projet de connexion des lignes 1 et 2 du tramway de Nantes

(Phase 2 du projet)

Concertation préalable

29 avril au 14 juin 2019

Alain RADUREAU

Désigné par la Commission Nationale
du Débat Public

Le 15 juillet 2019

Concertation préalable au projet de connexion des lignes 1 et 2 du tramway de Nantes

29 avril au 14 juin 2019

Rapport du garant

Juillet 2019

SOMMAIRE

Fiche d'identité du projet	3
Chiffres clefs de la concertation	4
Contexte du projet	5
Dispositifs de garantie de la concertation	5
Organisation et déroulement de la concertation	7
Le dispositif d'annonce de la concertation	7
Le dispositif de la concertation	8
Les résultats de la concertation	9
Un projet approuvé et attendu avec ...impatience	9
Aller plus loin	9
De multiples propositions pour réorganiser le réseau des bus au nord de Nantes	10
La grande faveur des modes de déplacement doux	10
Le problème du bruit	11
Les contraintes liées à l'utilisation du Pont sur l'Erdre préexistant	11
Le CETEX	12
La phase 3 du projet	12
Avis du garant sur le déroulé de la concertation	13
Recommandations au maître de l'ouvrage sur les modalités d'information et de participation du public à mettre en œuvre pour la poursuite du projet	13

FICHE D'IDENTITE DU PROJET

MAITRE de l'OUVRAGE :

Nantes Métropole (la SEMITAN –opérateur du tramway- étant le maître d'ouvrage délégué).

CONTEXTE et OBJECTIFS du projet :

La Métropole Nantaise s'est dotée, depuis les années 80 du siècle dernier, d'un réseau de tramways important qui présente une caractéristique marquante : la convergence de toutes les lignes au centre de la ville (Place du Commerce).

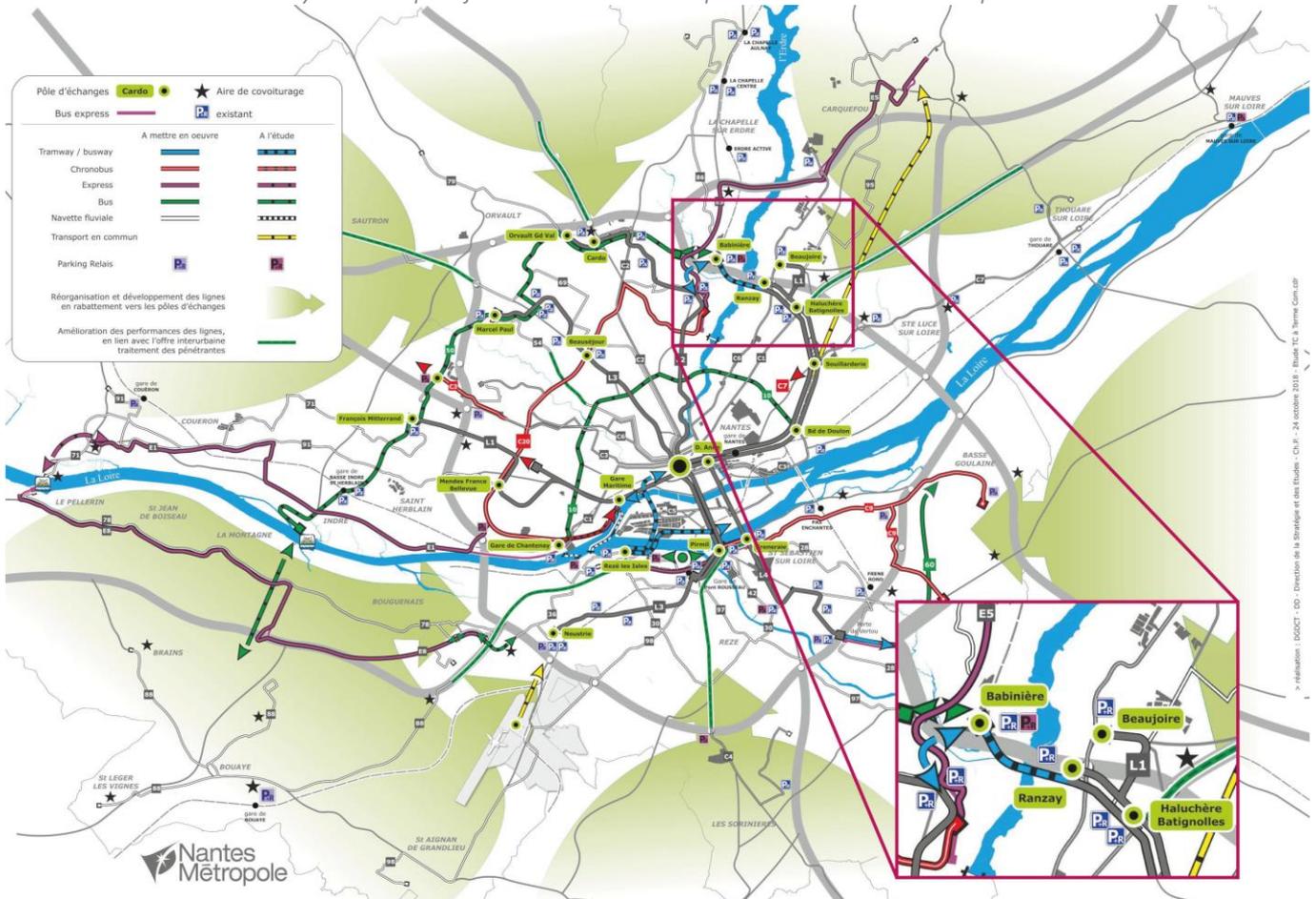
Cette configuration conduit à la saturation de certaines sections, en particulier, entre le nœud central et la gare. Pour diffuser plus facilement les passagers, décongestionner les tronçons entre la place du Commerce et la gare et améliorer les liaisons dans le nord de la ville, la Métropole propose donc de connecter, par leur extrémité Nord, deux lignes importantes la ligne 1 et la ligne 2.

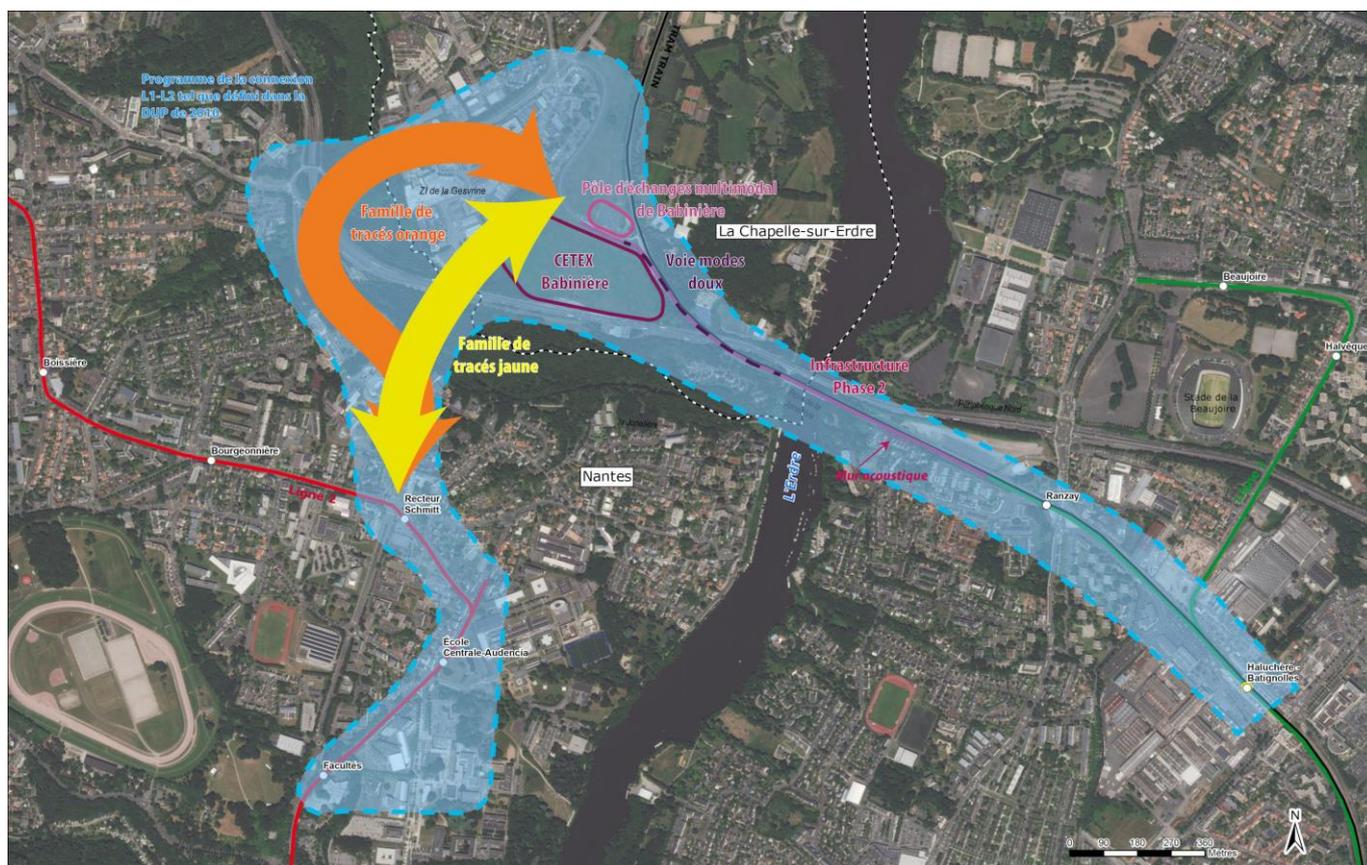
A cet objectif principal du projet vient s'ajouter la nécessité de créer un nouveau centre d'exploitation (CETEX) permettant d'accueillir les nouvelles rames de tramway qui vont être acquises. En effet ces rames, à capacité d'emport accrue, seront sensiblement plus longues que les rames actuelles et ne pourront donc pas être accueillies dans les centres d'exploitation existants .

Le projet s'articule en trois phases dont la première (première prolongation de la ligne 1) est déjà réalisée ; la réalisation de la deuxième phase (prolongement de la ligne 1 jusqu'à Babinère et réalisation du CETEX), objet de la concertation, est prévue pour fin 2014 ; la troisième phase (qui réalisera la connexion effective entre les lignes 1 et 2) n'est pas programmée à ce jour.

Le **coût global** des trois phases du projet est actuellement évalué à **280 M€** dont environ 50% pour la phase 2.

Le plan issu du « Plan de Déplacements Urbains 2018-2027 » met en évidence la place de la connexion entre les lignes 1 et 2 du tramway dans le dispositif d'amélioration des transports en commun de la Métropole Nantaise.





Ce plan permet d'appréhender l'ensemble de la zone d'étude du projet de connexion des lignes 1 et 2 du tramway de Nantes. On peut identifier les trois phases du projet : En vert, la phase 1 correspondant au prolongement de la ligne 1 jusqu'à la station Ranzai ; En rose la phase 2 avec le prolongement de la ligne 1 jusqu'à Babinière, le développement du pôle d'échange multimodal de Babinière et la création du CETEX ; Enfin, les deux familles des tracés envisagés pour concrétiser la connexion des ligne 1 et 2 du tramway (phase 3 du projet) sont figurées en jaune et orange.

CHIFFRES CLEFS DE LA CONCERTATION

La concertation préalable sur le projet de connexion (en phase 2) des lignes 1 et 2 du tramway de Nantes et de mise en place du centre d'exploitation de Babinière, a été instaurée par la **décision du 9 janvier 2019** de la Commission Nationale du Débat Public qui, par la même décision, a désigné le garant.

La concertation s'est déroulée du 29 avril au 14 juin 2019

115 personnes ont participé aux **réunions publiques** (3 réunions)

27 personnes ont participé à la **balade-atelier**

14 personnes ont échangé avec les représentants de Nantes Métropole lors des permanences sur l'une des 4 expositions proposées.

151 personnes ont été contactées par l'exposition itinérante du **bus citoyen** (dont 109 au pôle étudiant)

Le site de la concertation a reçu **5267 visites**

303 avis, questions ou contributions ont été déposés sur le site de la concertation.

CONTEXTE DU PROJET

Le projet se situe, pour partie, dans le nord de la ville de Nantes et, pour partie, sur la commune de La Chapelle-sur-Erdre. L'objectif de ce projet qui s'inscrit dans la volonté de Nantes Métropole de favoriser les déplacements par les transports en commun, est triple:

1. Connecter par le nord les lignes 1 et 2 du tramway (ces deux lignes se croisent aussi en centre ville au niveau de la place du Commerce qui est l'unique nœud du réseau) pour améliorer les liaisons entre les quartiers Nord-Est et Nord-Ouest de la ville (quartiers séparés par la rivière Erdre) et pour décharger la section entre Commerce et la gare de la ligne 1.
2. Etablir, sur cette nouvelle connexion, un véritable pôle d'échange multimodal (tramway / Tram-train / Bus / Parking automobile de grande capacité / parcs pour vélos), au lieu dit Babinière sur la commune de la Chapelle-sur-Erdre. Ce PEM inciterait les habitants du nord de l'agglomération à laisser leur véhicule individuel sur l'aire de stationnement et à utiliser les transports en commun pour se rendre dans le centre de Nantes.
3. Installer sur la commune de La Chapelle-sur-Erdre (sur un terrain appartenant à la Métropole et situé entre la rocade et le PEM évoqué précédemment), un nouveau centre technique d'exploitation (CETEX) pouvant accueillir, entretenir et remiser les tramways que la Métropole va acquérir et qui, en raison d'une capacité d'emport plus importante, sont environ 20% plus longs que les anciennes rames et ne peuvent donc pas être accueillis dans les CETEX existants.

Nous sommes donc devant un projet assez complexe et composite, et ce caractère est renforcé par le découpage du projet en trois phases :

- La première phase, déjà réalisée, comportait le prolongement de la ligne 1 jusqu'à Ranzai, la création d'un pôle d'échange à la Haluchère et les prémisses du pôle d'échange de Babinière.
- La deuxième phase, objet de la présente concertation, inclut le prolongement de la ligne 1 jusqu'à Babinière sur la commune de la Chapelle-sur-Erdre après franchissement de l'Erdre (sur un ouvrage existant et partagé avec la ligne du tram-train Chateaubriant-Nantes) et de la rocade routière sur un ouvrage à construire. Sont également inclus dans cette phase, le PEM de Babinière (avec un parking en silo de 500 places) et le nouveau centre technique d'exploitation des tramways. La mise en service de cette phase est prévue pour 2024.
- La troisième phase dont la consistance technique, l'échéance et le financement ne sont pas encore définis, consiste dans le raccordement effectif des lignes 1 et 2 après un nouveau franchissement de la rocade routière assez complexe. Le raccordement avec la ligne 2 est prévu au cœur du quartier universitaire.

Mais le projet présente une autre caractéristique primordiale pour la concertation préalable, c'est son histoire déjà fort longue. En effet le projet de connexion des lignes 1 et 2 a été présenté au public dans le cadre d'une concertation dès 2006 ! C'est d'ailleurs à l'issue de cette concertation que la choix de « faire franchir la rocade » par la connexion pour aller desservir la commune de La Chapelle-sur-Erdre et mieux attirer les habitants du nord de l'agglomération, a été prise.

Puis en juillet 2010 le prolongement de la ligne 1 jusqu'à Babinière (avec la création du pôle d'échange Haluchère, de la station Ranzai et du pôle d'échange de Babinière) a été soumis à enquête publique.

Enfin le projet a été intégré au Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération soumis à concertation puis approuvé par le Conseil Métropolitain le 7 décembre 2018.

Il faut cependant noter que le nouveau centre technique d'exploitation qui résulte de l'évolution du parc de matériel roulant, n'a jamais été présenté au public avant la concertation.

DISPOSITIF DE GARANTIE DE LA CONCERTATION

Le garant a été désigné par la CNDP le 9 janvier et la première réunion entre le maître de l'ouvrage (Nantes Métropole), la SEMITAN (opérateur du tramway et MO délégué) et le garant a eu lieu le 23 janvier. La mise en route s'est donc effectuée avec célérité.

Plusieurs longues réunions de travail se sont déroulées, avant le début de la concertation, dans un excellent climat de coopération.

Ces réunions ont permis :

1. Un partage du projet, de son histoire (déjà longue et complexe) et de ses différentes composantes ;
2. Des discussions sur le périmètre de la concertation (périmètre du projet soumis à concertation et périmètre de diffusion de l'information sur la concertation) ;
3. Un travail significatif sur le contenu du dossier de la concertation ;
4. Un enrichissement des modalités de la concertation.

Le périmètre de la concertation

Concrètement le projet se déploie entre le nord de la ville de Nantes et le sud de la commune de La Chapelle-sur-Erdre, il était donc envisageable de limiter la concertation à cette zone, mais :

- 1- la connexion entre les lignes 1 et 2 du tramway est la première connexion en périphérie de réseau étudiée car elle permettrait de décongestionner la fraction la plus saturée du réseau située entre la place du Commerce (unique nœud du réseau) et la Gare ;
- 2- le projet inclut, sur la commune de la Chapelle-sur-Erdre, un important pôle d'échange multimodal (tramway, tram-train, bus, voiture, vélos) qui intéressera, à terme, toute la partie nord de l'agglomération Nantaise ;
- 3- le Centre technique et d'exploitation proposé sur la commune de la Chapelle-sur-Erdre, accueillera tous les nouveaux tramways du réseau (les futurs tramways -dont les caractéristiques ont été déterminées suite à une concertation spécifique- seront trop longs pour être pris en charge par les centres techniques existants).

On peut donc affirmer que le projet concerne la totalité de la Métropole Nantaise et les principales actions d'annonce de la concertation se sont donc déroulées à cette échelle, même si un effort particulier a été fait pour toucher les populations proches du projet et les usagers des transports en commun de la zone nord de la Métropole.

Le périmètre du projet soumis à la concertation

Le projet se répartit en trois phases :

- la phase 1 (prolongement de la ligne 1 jusqu'à la station Ranzay) est réalisée ;
- la phase 2, objet de la présente concertation, inclut le prolongement de la ligne 1 jusqu'à Babinière sur la commune de la Chapelle sur Erdre (avec franchissement de l'Erdre par un ouvrage déjà construit et franchissement de la rocade par un ouvrage à construire), la création du PEM Babinière et la création du Cetex ;
- la phase 3 sera la phase de connexion effective des lignes 1 et 2 du tramway.

Dans ce contexte, la définition du périmètre du projet soumis à la concertation a fait l'objet de longues discussions entre Nantes Métropole et le garant.

En effet, le premier projet de concertation proposé par Nantes Métropole limitait strictement la concertation à la phase 2 du projet et ne souhaitait pas aborder la phase trois, au prétexte que les études techniques ne sont pas réalisées et que le financement n'est pas programmé.

L'analyse du projet montre que, sur la phase 2, les marges de proposition de la concertation sont restreintes puisque tout est planifié (y compris le mur anti-bruit pour protéger les riverains...), voire construit (le pont qui franchit l'Erdre). En fait, le seul élément vraiment en discussion au travers de la concertation aurait été la position de la voie piétons-cyclistes (dite voie mode doux) d'un côté ou de l'autre de la voie du tram-train qui relie Nantes à Chateaubriant.

Finalement la concertation a bien porté sur l'ensemble du projet et la phrase qui conclut le paragraphe sur ce que Nantes Métropole attend de la concertation (cf page 4 du dossier de la concertation) évoque explicitement la phase 3 comme objet de la concertation.

Cette inclusion était d'autant plus indispensable que (comme cela avait été pressenti par les entretiens préalables à la concertation) les habitants ont manifesté, tout au long de la concertation, un vif intérêt pour des sujets liés à la phase trois, comme la reconfiguration du réseau de transport en commun lorsque le raccordement des lignes 1 et 2 sera effectif, ou le développement des « liaisons mode doux » en parallèle à la connexion des deux lignes de tramway.

Le travail sur le dossier et les modalités de la concertation

Au cours du travail préalable sur le dossier de la concertation, les discussions entre Nantes Métropole et le garant ont surtout porté sur les modes d'argumentation et sur l'accessibilité du document. En dépit de ces efforts il y a cependant eu une remarque sur l'excessive complexité du dossier de concertation.

Au fil des discussions, en analysant comment et pourquoi tenter de toucher différents types de public, ont progressivement émergé de nouvelles modalités pour compléter la concertation et de nouveaux vecteurs pour informer les publics de la tenue de la concertation. Le travail réalisé en commun a donc permis d'enrichir les modalités de la concertation.

ORGANISATION ET DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

Le dispositif d'annonce de la concertation

L'un des éléments déterminants de l'organisation d'une concertation est l'information du public sur la tenue de cette concertation. Un effort particulier a donc été fait pour diversifier les canaux de diffusion de l'information afin de toucher un public aussi large que possible et de multiples médias ont donc été utilisés :

- Les journaux des villes de Nantes et la Chapelle-sur-Erdre ainsi que de Nantes Métropole.
- Les sites Internet et réseaux sociaux de Nantes Métropole et de la Chapelle sur Erdre qui ont été relayés par ceux de la TAN (Compagnie des transports de l'agglomération Nantaise). Au total Nantes Métropole a diffusé 6 messages sur Tweeter et 4 messages sur Facebook (même diffusion pour la Ville de Nantes), et la TAN a diffusé 2 messages sur Tweeter et un sur Facebook.
- Les systèmes numériques d'information des voyageurs dans les stations du tramway situées à proximité du projet.
- Les panneaux lumineux d'information de la ville de Nantes.
- Les panneaux lumineux d'information routière situés sur le périphérique et sur quelques axes principaux aux abords du projet. Les messages très courts de ces panneaux ne constituaient pas une véritable information sur la concertation mais devaient jouer le rôle de rappel pour les habitants ayant déjà reçu l'information.
- Un système d'affichage par calicots souvent utilisé à la Chapelle sur Erdre a été mis en place sur cette commune.
- Les abonnés au réseau bus-tramway ont été contactés par des messages spécifiques sur leurs boites mail . Ce système (déjà utilisé pour la concertation sur les caractéristiques des nouvelles rames de tramway) permet de cibler les abonnés par âge et par zone géographique. Plus de 20000 courriels ont ainsi été adressés, près de 39% des messages ont été ouverts et plus de 11% des destinataires ont exploité un des liens proposés.
- Un dossier de presse a été élaboré et distribué d'une part aux médias locaux (Ouest-France, Presse-Océan, France Bleu, Télénantes, etc..) et, d'autre part, aux associations potentiellement intéressées par le projet. il a entraîné la publication d'articles à la fois sur les sites Internet des journaux et dans les éditions papier.
- Enfin, une campagne par voie d'affichettes a été menée dans les parkings-relais situés à proximité du projet, dans les commerces proches du projet ainsi qu'au centre ville de la Chapelle-sur-Erdre et dans les mairies et bâtiments officiels (une centaine d'affichettes posées).

Cet effort d'information utilisant des supports diversifiés a été relativement efficace puisque la fréquentation du site Internet de la concertation a été élevée et que plus de 300 avis ont été proposés sur le registre dématérialisé.

balade a été suivie par un travail en atelier où les participants devaient s'exprimer, par petits groupes, sur les différents tronçons du projet ; les différentes propositions étaient formalisées sur des « *post it* » positionnés sur un panneau en fonction de la nature de l'intervention et de son degré de priorité (évalué par le groupe).

L'ensemble de ces actions a été réalisé en régie par Nantes Métropole, à l'exception de la Balade atelier formalisée et mise en œuvre par une entreprise spécialisée et de l'animation des trois réunions publiques assurée, à la demande de Nantes Métropole, par le garant.

L'ensemble des opérations s'est déroulé comme prévu. Il faut souligner que, par rapport au dispositif présenté à la CNDP le 3 avril 2019, le dispositif de concertation a été légèrement étendu (ajout d'un site d'exposition et d'accueil du public, et d'une réunion publique) pour tenter de mieux toucher les habitants des différents quartiers nord de la ville.

RESULTATS DE LA CONCERTATION

Un projet approuvé et attendu avec.....impatience

La participation significative des habitants de la Métropole (par rapport à beaucoup d'autres concertations et même si les chiffres de participation restent dérisoires par rapport à la population concernée) donne un certain poids au véritable plébiscite en faveur du projet qu'a constitué cette concertation !

Il semble peu évident d'identifier une véritable opposition au projet même si quelques voix s'élèvent, tout de même, pour en contester les modalités ou le tracé.

Le corollaire de cette approbation du projet est une forte manifestation d'impatience quant à sa réalisation. Beaucoup d'intervenants ont des difficultés à accepter le délai très long entre la première concertation (2006) et la concertation actuelle qui ne propose même pas une date de réalisation pour le projet de connexion effective.

La demande d'un enchaînement très rapide des phases 2 et 3 du projet est récurrente. La lenteur, le manque d'engagement, voire l'immobilisme ou le manque d'ambition de Nantes Métropole sont, à cette occasion, fustigés par de nombreux participants.

Certains, résignés à attendre encore quelques années la véritable connexion entre les lignes 1 et 2, proposent que soit mis en place dès que possible un service de bus entre Babinière et Recteur Schmitt afin de concrétiser la connexion au plus vite, même si elle est imparfaite.

Face à ces critiques, Nantes Métropole répond par la cohérence des choix d'investissement en matière de transport en commun et la priorité donnée aux dessertes les plus structurantes ou les plus susceptibles d'accueillir un grand nombre de voyageurs afin de garantir une certaine « soutenabilité » financière de la politique des transports en commun. Le projet de connexion des lignes 1 et 2 s'est trouvé en concurrence directe avec d'autres projets dont les rapports *coût / plus-value de service* était plus intéressants. C'est pourquoi le parti pris a été de réaliser prioritairement des lignes chronobus. Aujourd'hui, l'évolution de la demande sur la ligne 1 entre Commerce et la Gare et l'opportunité du CETEX permettent de réaliser cette phase 2.

Aller plus loin

La critique concernant la lenteur de la mise en place de la connexion est renforcée par une demande moins unanime mais nettement présente, d'une extension du réseau de tramway ; L'extension sur la commune de la Chapelle sur Erdre est bien mentionnée de même que la demande d'une desserte de Vertou mais la revendication la plus fréquente est celle du développement d'une ligne de tramway périphérique qui permettrait une amélioration de la circulation entre les quartiers périphériques en déchargeant la rocade (très souvent saturée) et assurerait un évitement plus systématique du centre ville. Il faut noter que cette idée avait déjà été largement évoquée lors de l'enquête publique de 2010.

Face à ces demandes, la Métropole indique que, pour l'instant, et compte tenu de la répartition des populations et des activités, il n'y a pas le potentiel de voyageurs nécessaire pour créer de nouvelles lignes de tramways

« périphériques » qui nécessiteraient des investissements très lourds. En revanche, progressivement, certaines dessertes nouvelles par bus pourront éventuellement être établies pour tester le potentiel de certaines liaisons. Enfin Nantes Métropole rappelle que l'effort de la Métropole en faveur des transports collectifs et en mode doux est considérable.

De multiples propositions pour réorganiser le réseau des bus au nord de Nantes

Avant même la réalisation de la connexion effective des lignes 1 et 2, le prolongement de la ligne 1 jusqu'au PEM de Babinière nécessitera une réorganisation des lignes de bus du secteur pour profiter au maximum des potentialités offertes par cette extension. Sur ce sujet **les participants à la concertation sont exceptionnellement imaginatifs** et proposent de multiples adaptations pour améliorer le réseau. Il ne serait pas raisonnable de relater ici le détail de ces propositions (certains ont même fournis des plans détaillés pour mieux faire comprendre leurs propositions), mais cette productivité des Nantais qui prouve, par ailleurs, leur intérêt pour les transports en commun, devra être exploitée par la Métropole lorsqu'elle se penchera sur la réorganisation du réseau en fonction de l'ouverture du PEM de Babinière et plus tard de la nouvelle connexion.

Autour de ce problème des aménagements découlant de la connexion, il faut souligner un clivage au sein des participants à la concertation. Ce clivage concerne l'attitude vis à vis de la circulation automobile. Certains considérant que la voiture reste indispensable pour certains déplacements, demandent à ce que l'on veille à ne pas aggraver les difficultés de la circulation automobile lors des aménagements liés aux transports en commun. A l'opposé, d'autres participants affirment que la priorité absolue doit être donnée aux transports en commun et considèrent donc que les aménagements qui nuisent à la circulation automobile sont un bon moyen d'inciter les automobilistes à abandonner leurs voitures au profit des transports en commun ou des modes doux.

La grande faveur des modes de déplacement doux. Le choix de l'itinéraire de la voie mode doux.

La seule alternative proposée par la concertation sur la phase 2 du projet, était la position de la voie mode doux par rapport à la plate-forme du tramway. Les participants se sont donc prononcés sur ce point mais, plus globalement, **la revendication d'une amélioration des itinéraires spécifiques aux piétons et aux vélos autour du projet a été très forte.**

En particulier, les participants à la concertation demandent une complémentarité plus affirmée entre les modes doux et les transports en commun. Cela va de la possibilité d'embarquer les vélos dans les tramways, au développement systématique de voies mode doux le long des itinéraires tramways en passant par la revendication de stations d'accueil des vélos largement dimensionnées dans les PEM. La demande d'une voie douce accompagnant la phase trois du projet de connexion est clairement formulée car elle permettrait un franchissement supplémentaire de la rocade dans de bonnes conditions de sécurité (le rond point échangeur de la Porte de la Chapelle est particulièrement périlleux pour les cyclistes).

Par ailleurs, les usagers analysent toujours leurs déplacements globalement en examinant la commodité, le confort et la sécurité de chacun des tronçons ; cette démarche induit par exemple la proposition d'une liaison par une passerelle piétonne enjambant le vallonnement entre la zone d'activité de Gesvrine et le futur PEM de Babinière afin de faciliter l'accès de ce PEM aux personnes qui travaillent sur la zone d'activité. Dans le même esprit, quelques interventions soulignent la nécessité d'un aménagement agréable et sécurisant (éclairage nocturne) de la zone du PEM de Babinière pour encourager son usage ; et d'autres à l'issue de la balade urbaine préconisent de rehausser les barrières de sécurité entre la voie douce et le tram-train.

En ce qui concerne la voie mode doux qui existe actuellement sur le pont franchissant l'Erdre (passage du tram-train et futur passage du tramway) et qui doit être prolongée jusqu'à Babinière, le choix concerne la position de cette prolongation par rapport aux voies du tram-train et du tramway.

La voie mode doux peut être prolongée en restant au Nord-Est des voies ferrées ce qui permet une continuité du parcours sans dénivelé, mais impose le **franchissement à niveau de la voie du tram-train** en gare de Babinière pour rejoindre la station du tramway et le reste du réseau.

L'autre hypothèse est de faire passer la voie mode doux sous les voies du tram-train et du tramway puis de remonter le long de la voie du tramway donc à l'ouest des deux voies ferrées (le passage inférieur se situerait

entre l'Erdre et la rocade) pour atteindre Babinière ; cette hypothèse induit évidemment un **dénivelé significatif** à franchir pour les cyclistes.

En fait, la discussion s'est focalisée autour de l'appréciation portée sur les implications du franchissement de la voies du tram-train en gare de Babinière.

Au delà des problèmes réglementaires qui restent ambigus compte tenu du statut particulier du tram-train (au niveau du point de passage éventuel, le tram-train fonctionne en mode tramway donc avec conduite à vue), certains considèrent que la traversée à niveau de la voie ferrée induit un danger trop important, et aussi, que la SNCF pourrait en utiliser le prétexte pour refuser d'augmenter la fréquence des tram-trains. Ils préconisent donc le cheminement avec dénivelé.

D'autres estiment que ce franchissement ne pose pas de problème particulier ni pour les cyclistes ni pour le tram-train puisque celui ci traverse, ensuite, plusieurs carrefours à niveau gérés par des feux de signalisation (5 jusqu'à la gare de Nantes, le plus proche étant le franchissement de la Route de Saint Joseph à environ 1,5km de la gare de Babinière) et qu'il faut donc adopter la solution du prolongement de la voie douce actuelle qui est la plus facile et donc la plus incitative, pour les cyclistes.

Le problème du bruit

Le projet se déploie dans une zone peu dense en habitation. Cependant quelques ensembles d'habitations, en particulier à l'Est de l'Erdre, jouxtent le projet de prolongement de la ligne 1 du tramway. Les habitants de ces quartiers, déjà fortement exposés aux nuisances de la rocade, s'inquiètent de l'augmentation du trafic ferré (la fréquence du tram-train est seulement de 2 trains par heure dans chaque sens) induite par le projet de connexion des lignes 1 et 2 du tramway. Par ailleurs, l'implantation du Cetex générera un trafic important, en particulier, en début et fin de journée. L'écran acoustique envisagé est considéré par certains comme insuffisant et d'autres intervenants demandent son extension vers Ranzai pour protéger du bruit un plus grand nombre de logements.

A ces inquiétudes, Nantes Métropole répond en rappelant que suite à l'enquête publique de 2010, un écran acoustique a été prévu pour protéger les populations exposées. Lors des études d'affinement du projet, le problème de l'impact acoustique de la circulation des tramways sera analysé très finement en tenant compte de la signature acoustique des nouveaux tramways. Le dimensionnement et le positionnement précis des écrans acoustiques seront alors déterminés puis soumis aux habitants des secteurs exposés.

Les contraintes liées à l'utilisation du Pont sur l'Erdre préexistant.

Le projet prévoit d'utiliser pour franchir l'Erdre, un pont déjà existant et qui supporte la voie de la ligne SNCF Nantes-Châteaubriant actuellement exploitée par le tram-train. Celui-ci fonctionne en voie unique et n'utilise donc que la moitié du pont qui a été construit pour recevoir deux voies. Par convention avec SNCF-Réseau, Nantes Métropole a obtenu la possibilité d'utiliser l'emprise disponible pour faire passer la voie du tramway assurant la connexion entre les lignes 1 et 2. On se retrouve donc avec deux infrastructures ferrées différentes, chacune en voie unique, sur le même pont.

Pour le tramway, ce passage reste de faible longueur (300 mètres) puisque, de part et d'autre du pont, on retrouvera la double voie (y compris pour l'ouvrage de franchissement de la rocade), en revanche pour le tram-train la voie unique reste la norme sur l'essentiel de son parcours.

Ce choix d'une utilisation commune de cet ouvrage a été critiqué car certains considèrent qu'il va altérer le fonctionnement de la connexion entre les lignes 1 et 2 du tramway.

Mais les critiques les plus vives viennent des participants qui espèrent qu'une ligne de train performante de type TER ou RER (double voie, vitesse élevée et fréquence importante) puisse se développer sur le tracé de la ligne Rennes-Nantes par Châteaubriant, avec un prolongement jusqu'à l'aéroport de Nantes Atlantique (afin de mettre en réseau les aéroports de Nantes et Rennes) en remplacement du tram-train considéré comme peu performant par rapport à son coût.

Dans cette perspective, le choix de l'occupation de la moitié du pont de la Jonelière par le tramway constitue évidemment un obstacle significatif pour une transformation de la ligne Châteaubriant-Nantes voire Rennes-Nantes par Châteaubriant. Ce point est soulevé par un bureau d'étude associatif, par l'association ACCRET et par quelques élus locaux.

Certains ont même revendiqué une prolongation de la concertation pour la coupler avec la concertation sur le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique. Les thématiques et les enjeux paraissant assez différents entre ces deux concertations et les tenants de cette liaison rénovée entre Rennes et Nantes ayant la possibilité de s'exprimer dans les deux concertations, il n'a pas été donné suite à cette demande. De même une demande d'expertise sur le potentiel ferroviaire de cette ligne a été formulée. Cependant cette formulation était trop tardive pour être prise en compte dans le cadre de la présente concertation. Rappelons qu'une expertise sur la possibilité d'une liaison efficace entre Nantes et Rennes via Châteaubriant avait été financée par la Commission Nationale du Débat Public dans le cadre du débat public sur le projet LNOBPL (Lignes ferroviaires Nouvelles Ouest Bretagne Pays de Loire) et que les résultats de cette expertise sont toujours disponibles sur le site de la CNDP.

Sur le fond, Nantes Métropole a apporté sa vision du problème en soulignant d'abord que le choix avait été effectué en concertation avec la Région Pays de Loire qui est l'Autorité Organisatrice des Transports et en partenariat avec SNCF Réseau qui gère le réseau ferré (compris les voies qui supportent le tram-train entre Châteaubriant et Nantes). De plus les autorités compétentes ont fait, pour la liaison Nantes-Rennes, le choix d'une option plus à l'ouest, sans utilisation de la ligne passant par Châteaubriant.

Par ailleurs, la fréquence du tram-train est actuellement de 2 trains par heure dans chaque sens et, en conservant le système de voie unique, on peut sans difficulté doubler cette fréquence si le besoin existe. Il faut noter ici que la fréquence du tram-train est considérée comme insuffisante par une partie des usagers qui se sont exprimés pendant la concertation, ces mêmes usagers regrettant, par ailleurs, le manque de régularité du tram-train.

Enfin pour ce qui concerne le tramway, le passage en simple voie est suffisamment court (il est strictement limité au pont de la Jonelière) pour être parfaitement gérable même avec une fréquence assez élevée des rames.

En résumé il n'y a, pour Nantes Métropole, aucune raison de se priver de la disponibilité d'un ouvrage, par ailleurs, fort coûteux, difficile à dupliquer dans un environnement sensible et, actuellement, sous utilisé. Cette position a été confirmée par la Région Pays de Loire, sollicitée par Nantes Métropole fin mai et dont la réponse est arrivée après la clôture de la concertation.

Le CETEX

Le nouveau centre d'exploitation du réseau de tramway était, pour les Nantais, la seule véritable nouveauté de cette concertation puisque ce projet n'avait jamais été soumis au public. Pourtant les participants à la concertation sont restés assez discrets sur ce projet. Il faut souligner que le futur CETEX, implanté sur un terrain agricole acquis par la Métropole et entouré par la rocade, une zone d'activité, une zone boisée et le PEM de Babinière, sera donc dépourvu de voisins auxquels il pourrait apporter des nuisances.

Les quelques interventions du public se sont donc focalisées sur des aspects environnementaux avec pour principale inquiétude les effets sur l'eau puisque la rocade située en contrebas du futur CETEX a déjà subi des inondations en période de fortes précipitations. Ces inondations pourraient donc s'aggraver du fait des nombreuses surfaces étanches que comportera le centre d'exploitation. Par ailleurs le CETEX étant entouré par un affluent du Gesvres, des inquiétudes sont apparues quant au maintien de l'espace naturel que constitue cette petite vallée et quant à la qualité des rejets du centre d'exploitation.

La SEMITAN (maître d'ouvrage délégué et opérateur du tramway) répond que les problèmes liés aux inondations sont bien connus des concepteurs du projet qui adapteront les solutions pour éviter toute difficulté. Par ailleurs l'ensemble des eaux du CETEX seront traitées avant rejet dans le Gesvres. Enfin le projet sera suffisamment circonscrit dans l'espace pour laisser, à sa périphérie un petit talus tampon qui assurera la transition avec les espaces naturels qui resteront protégés. Tous ces aspects (compris les inventaires faune flore sur tous les espaces concernés par le projet) seront évidemment présentés dans les études à venir. Un autre souhait émerge, celui d'un CETEX le plus végétalisé possible (plantations, voire murs végétaux) en dépit de sa fonction industrielle.

La phase 3 du projet.

La phase trois du projet a difficilement été prise en compte par les participants à la concertation. Cependant, la balade urbaine qui a, très concrètement, mis en évidence les enjeux des deux familles de tracés, a permis

d'affiner les réflexions en particulier dans le cadre de l'atelier qui a suivi. La discussion s'est évidemment articulée sur l'alternative entre le tracé court (jaune) plus rapide et le tracé desservant la zone d'activité de Gesvrine plus long, difficile à établir aux abords du carrefour-échangeur de la porte de la Chapelle, mais offrant un accès direct aux nombreuses personnes qui travaillent dans la zone d'activité.

Il se pourrait que la clef du choix, au delà des problèmes de faisabilité qui restent à régler, soit l'impact environnemental du projet qui a suscité de fortes discussions entre les participants qui sont très attachés à ces « morceaux de nature » entourés par l'urbanisation. D'un côté (tracé court) on traverse en plein centre du marais de Gesvres mais cette traversée se fait par un ouvrage dont les piles peuvent avoir un impact restreint, de l'autre, en se rapprochant de la porte de la Chapelle on évite un morcellement supplémentaire de ce marais ce qui, pour certains, est un critère déterminant. Il semble que la discussion devra être reprise lorsque des éléments sur la faisabilité technique et sur les caractéristiques environnementales du site seront disponibles.

AVIS DU GARANT SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION

Cette concertation s'est déroulée sans aucun incident et avec une participation que l'on peut considérer comme satisfaisante, en particulier en ligne, compte tenu du nombre de consultations dont ce projet a déjà été l'objet et de l'absence d'opposition structurée au projet (ce sont souvent les opposants au projet qui se mobilisent pour participer aux concertations).

Par ailleurs, la multiplicité des modes d'annonce de la concertation et la diversité des modalités retenues pour permettre l'expression du public, ont ouvert l'éventail des participants. On peut, en particulier, noter que de nombreux usagers des transports collectifs se sont exprimés au cours de la concertation. Cela découle probablement de la publicité faite, par courriel, par le gestionnaire des tramways en utilisant son fichier d'abonnés. Cette présence importante des usagers s'est traduite par des discussions souvent très concrètes et précises au cours de la concertation.

Il faut aussi remarquer que certaines prises de position plus globales qui avaient été énoncées au cours de l'enquête publique n'ont pas été reprises au cours de cette concertation.

Lors des réunions publiques les débats ont toujours respecté les règles de courtoisie et d'écoute mutuelle. Par ailleurs peu de critiques ont été formulées par les participants à l'égard du déroulement de la concertation.

RECOMMANDATIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC À METTRE EN ŒUVRE POUR LA POURSUITE DU PROJET

Pour conclure la présente concertation

Le public a déjà été consulté plusieurs fois sur le projet de connexion des lignes 1 et 2 du tramway et, globalement, semble adhérer à ce projet. Au cours de la présente concertation les habitants de la Métropole ont formulé un très grand nombre de propositions concrètes autour de la mobilité en particulier dans la zone du projet. Il semblerait donc intéressant que Nantes Métropole réalise **une restitution active de ces propositions du public**.

Autrement dit, la restitution ne doit pas se limiter à une compilation des propositions, mais doit les remettre en situation, les confronter les unes aux autres et aussi les hiérarchiser en fonction des éléments dont les services techniques de la Métropole ou de la SEMITAN peuvent disposer, afin d'envisager la réalisation des propositions les plus pertinentes. Ce travail, certes significatif, constituerait la meilleure marque de l'intérêt que la Métropole porte aux avis et propositions de ses habitants.

Pour poursuivre le dialogue avec le public

Le but des recommandations suivantes n'est pas de définir l'ensemble des actions de concertation du projet jusqu'à sa réalisation, l'expérience de Nantes Métropole en ce domaine rend cette définition inutile.

L'idée est plutôt d'exploiter certains points forts de la concertation qui vient de s'achever pour approfondir, sur quelques domaines particuliers, le dialogue avec le public et pour apporter une petite part de co-construction dans la finalisation du projet. En effet, la concertation sur la deuxième phase du projet a ouvert un certain nombre de « chantiers » qui peuvent être poursuivis avec une forte implication du public.

On peut citer :

1. Le réseau des voies « mode doux » permettant les liaisons entre Nantes et la Chapelle sur Erdre et entre les quartiers de Nantes à l'Est et à l'ouest de l'Erdre.
2. La réorganisation des réseaux de bus dès la mise en fonction du PEM de Babinière.
3. La définition du cahier des charges de l'aménagement (accessibilité, paysagement, confort et sécurité des voyageurs, etc..) du PEM de Babinière.
4. La définition des protections contre le bruit.
5. Les contraintes d'insertion paysagère et environnementale du CETEX.
6. Le tracé de la phase trois du projet.

L'intervention du public ne se situerait pas au même niveau pour ces 6 chantiers.

Pour les trois premiers on pourrait envisager la mise en place d'ateliers-citoyens pour travailler sur les différentes thématiques et proposer des éléments qui seraient ensuite retravaillés et formalisés par Nantes Métropole. Il paraîtrait souhaitable que ces ateliers-citoyens soient constitués de citoyens issus d'un tirage au sort . En parallèle il est possible de mettre en place des ateliers-associatifs avec des représentants des différentes associations impliquées sur les thèmes des différents ateliers.

Pour ce qui concerne les trois autres chantiers (bruit, Cetex et phase trois) qui sont contraints par des aspects techniques lourds et complexes, le principe pourrait être l'analyse collective, au sein d'ateliers-citoyens des différentes étapes d'élaboration des cahiers des charges puis des projets.

Dans tous les cas les résultats des travaux seraient systématiquement portés à la connaissance de l'ensemble des habitants par les moyens habituels.