

Point 11 : Transition écologique – Engagement Loire- Développement des Nouvelles Lignes de Tramway - Réponses argumentées de la collectivité suite à la concertation préalable - Schéma directeur transports collectifs 2035 et calendrier prévisionnel de mise en œuvre - Approbation

Intervention : Éric COUVEZ (Saint-Herblain)

Madame la présidente, chers collègues,

Après la concertation menée sur la création de trois nouvelles lignes de tramway auprès des habitants et un premier bilan en avril, notre Conseil apporte des réponses complémentaires en vue d'une finalisation des études d'avant-projet en 2022. Je pense qu'il est utile de saluer cette démarche démocratique sur un sujet qui fixera pour des décennies la structure de notre réseau de transports en commun.

Pour cette nouvelle étape du développement de notre réseau, il s'agit de passer d'un réseau en étoile autour de Commerce à un maillage interquartier et même intercommune à plus long terme afin de proposer de nouvelles alternatives crédibles à la voiture.

Il me semble que la Commission nationale du débat public ainsi que les citoyens engagés dans ce débat ont pleinement pris conscience des enjeux du débat. D'où la pertinence des réserves et questions formulées. Pour exemple, si certains estiment que le projet manque d'ambition, d'autres le voient comme trop coûteux. Eh bien oui, sans moyens illimités, il nous faut trouver où mettre le curseur et cela est loin d'être simple.

Ainsi la ligne 8, fortement réinterrogée dans sa version tramway de 3 kilomètres, ne semble pas convaincre. Il nous est proposé aujourd'hui de faire des études complémentaires pour que le tracé initial soit repris pour en faire un busway de 12 kilomètres entre Doulon et Bouguenais.

Alors les avantages sont clairs : une ligne à haut niveau de service qui franchit le périphérique avec plus de correspondances possibles. Dans le même temps, elle interroge l'avenir et la possibilité de traverser en termes de voirie, notamment sur le pont des Trois-Continents, faire passer le tram, le busway, les véhicules motorisés, les piétons et le vélo, ce n'est pas rien.

Autre changement notable dans le secteur : le terminus commun avec les lignes 6, 7 et 8. Il devait se faire à Basse Île, choix logique et moins coûteux qui permettait de conserver toutes les possibilités de développement futur des lignes vers Pirmil, Bouguenais ou même dans le centre de Rezé. Faire le choix d'aller directement vers un unique terminus à la mairie de Rezé pour les lignes 6 et 7 n'est-il pas problématique dans l'avenir pour desservir la gare de Rezé et le principal pôle multimodal du secteur qu'est Pirmil ?

Point remarquable : dans la concertation, les liaisons extrapériphériques et de rocade sont très attendues par nos concitoyens. La demande est forte pour un calendrier accéléré de la liaison ligne 1 – ligne 2. Je ne sais pas dans quelle mesure cela est possible, mais nous avons créé l'attente, les premières phases sont lancées. Logique de vouloir ouvrir ses cadeaux, quand ils sont au pied du sapin ! Plus sérieusement, je pense que nombreux sont ceux qui habitent à l'extérieur du périphérique et souhaiteraient dès aujourd'hui ne plus prendre leur voiture, mais sont dans l'attente d'une solution efficace. Les propositions de prolongement de la ligne 1 vers Laënnec, de la 4 vers le centre de Vertou, ou la création d'une liaison entre Doulon et Carquefou vont répondre à une partie de ces attentes.

Pour aller plus loin, il devient impératif que le train se développe dans et au-delà de notre agglomération. Ce sujet d'ampleur régionale et nationale doit trouver réponse. Il nous faut avoir en tête que nous aurons besoin à l'avenir d'un RER à la nantaise si nous voulons tenir nos objectifs en matière de transition énergétique. Les politiques actuellement menées en la matière entre le tout-TGV et la course à la concurrence et aux privatisations de TER par la Région donnent peu d'avenir au train du quotidien. Et si cela ne relève pas directement de nos compétences, je note tout de même qu'une halte ferroviaire est inscrite dans le cadre de la desserte de l'aéroport. Celle-ci pourrait également trouver d'autres usages avec la ligne Nantes-Pornic et l'arrêt Neustrie à proximité de la porte de Grandlieu.

Nous comptons comme il se doit sur les mesures exemplaires que nous a promises l'État il n'y a pas si longtemps. Vous l'avez compris : les Élus communistes soutiennent globalement les réponses complémentaires apportées à la concertation. Nous connaissons le très haut niveau d'engagement de la Métropole pour renforcer l'attractivité de notre réseau de transports en commun, mais pour notre Groupe, il faut regarder s'il est possible de relever encore un peu plus le curseur des investissements et les accélérer.

Je vous remercie de votre attention.