

cndp

Commission nationale
du **débat public**

BILAN de la CONCERTATION

Concertation préalable décidée au titre de l'article L. 121-8

Projet de lignes nouvelles de tramway et de réaménagement du pont Anne-de-Bretagne à Nantes

26 octobre 2020 au 24 janvier 2021

Laurent JOSEPH & Alain RADUREAU,
Garants désignés par la Commission
Nationale du Débat Public

Rapport remis Le 24 février 2021

Bilan de la concertation

Projet de lignes nouvelles de tramway et de réaménagement du pont Anne- de-Bretagne à NANTES

26 Octobre 2020-24 janvier 2021

Bilan rédigé par Laurent JOSEPH et Alain RADUREAU
garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS -----	1
1- INTRODUCTION -----	1
1.1- Le projet objet de la concertation -----	1
1.2- La saisine de la CNDP -----	4
1.3- Garantir le droit à l'information et à la participation -----	4
2- LE TRAVAIL PREPARATOIRE DES GARANTS -----	5
2.1- Les résultats de l'étude de contexte -----	5
2.2- L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation -----	6
2.2.1- Les périmètres de la concertation -----	6
2.2.2- Le calendrier de la concertation -----	7
2.2.3- Les modalités d'information préalable du public -----	7
2.2.4- Les modalités de la concertation -----	9
3- AVIS SUR LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION -----	10
3.1- Le droit à l'information a-t-il été effectif ? -----	10
3.2- Le droit à la participation a-t-il été effectif ? -----	11
4- SYNTHESE DES ARGUMENTS EXPRIMES -----	12
4.1- Introduction -----	12
4.2- Hommage -----	13
4.3- L'opposition renforcement du réseau central vs extension du réseau en périphérie -----	13
4.4- De multiples interrogations sur la nouvelle ligne n°8 -----	15
4.5- La desserte de l'aéroport Nantes Atlantique -----	15
4.6- Traverser l'île de Nantes -----	15
4.7- Quelle place pour l'automobile dans ce dispositif ? -----	17
4.8- Le réseau rêvé par les habitants de la Métropole -----	18
4.9- Pour une meilleure coordination entre les services du tramway et les services ferroviaires -----	19
4.10- quelques problèmes évoqués mais n'ayant pas fait l'objet de débat -----	19
4.10.1- Le problème du bruit -----	19
4.10.2- La sécurité dans les transports en soirée -----	19
4.10.3- La question de l'impact des nouvelles lignes 6 et 7 sur les fréquences de la L 1 et temps de trajets -----	20

4.10.4- Eléments de comparaisons, approches coûts / bénéfiques, variables attendues dans les scénarios de conception du projet -----	20
5- DEMANDE DE PRECISIONS ET RECOMMANDATIONS AU RESPONSABLE DU PROJET -----	20
5.1- Demandes de précisions au responsable du projet -----	21
5.1.1- Certaines données fournies par Nantes Métropole nécessitent des explications-----	21
5.1.2- Faire un effort d'explication sur la mise en cohérence du réseau de tramway et du réseau SNCF péri-urbain-----	21
5.2- Recommandations au maître de l'ouvrage pour poursuivre la concertation-----	21
5.2.1- Pour bien terminer cette concertation-----	21
5.2.1.1- Restituer à la population l'analyse des propositions issues de la concertation. -----	21
5.2.1.2- Reprendre les discussions avec certaines des communes de la Métropole -----	22
5.2.2- Pour préparer, avec la population, l'avenir du réseau de transport en commun -----	22
5.2.2.1- Co-construire la suite du projet avec la population -----	22
5.2.2.2- Elargir le cadre des assises de la mobilité -----	22
6- LISTE DES ANNEXES-----	23

AVANT-PROPOS

Le présent bilan est rédigé par les garants de la concertation préalable. Il a été communiqué par les garants dans sa version finale le 25 février 2021, sous format PDF non modifiable, au responsable du projet pour publication sans délai, par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement).

<https://dialoguecitoyen.metropole.nantes.fr/project/dnlt/step/reponse-de-la-collectivite>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

1- INTRODUCTION

1.1- Le projet objet de la concertation

Le projet de lignes nouvelles de tramway et de réaménagement du pont Anne-de-Bretagne porté par Nantes Métropole, est une extension du réseau de tramway développé à Nantes depuis les années 1980. Ce développement s'inscrit dans un contexte de croissance forte de la mobilité sur l'agglomération nantaise. Actuellement 600 000 déplacements sont réalisés par le réseau de transport en commun de la Métropole mais les prévisions d'augmentation du nombre total des déplacements journaliers à l'horizon du Plan de Déplacement Urbain sont projetées à 270 000 unités. Cette croissance implique des efforts importants d'adaptation et d'extension d'un réseau dont la fréquentation croît très vite (12% au cours des 5 dernières années).

Le projet s'organise en deux étapes.

La première étape dont l'échéance est **2026**, vise trois objectifs principaux : (1) Eviter la saturation du seul nœud du réseau situé à proximité de la place du Commerce, en amorçant la création d'un réseau maillé, (2) desservir les nouveaux quartiers en voie de construction sur l'île de Nantes et la rive sud de la Loire et, en particulier le futur CHU ; (3) créer un nouvel axe Nord sud.

Concrètement, le projet consiste en la création d'environ 5 km de voies nouvelles principalement sur l'île de Nantes. L'infrastructure nouvelle se raccorde à la ligne existante sur le quai de la Fosse, traverse la Loire (bras de la Madeleine) sur le pont Anne-de-Bretagne, traverse l'île de Nantes du nord au sud, franchit à nouveau la Loire (bras de Pirmil) par le pont des trois Continents, et trouve son terminus (Basse Ile) quelques centaines de mètres plus au sud sur la commune de Rezé.

Le projet prévoit une autre section de ligne nouvelle (ligne n°8), sur l'île de Nantes, en direction de l'Est en s'accrochant sur la nouvelle ligne Nord Sud.

A ces deux tronçons majeurs s'ajoute la réalisation d'une très courte jonction permettant de différencier les itinéraires de la ligne 1 (maintenue) et de la nouvelle ligne 7.

Ces nouveaux tronçons permettent la création de nouvelles lignes commerciales reliant directement Saint-Herblain et Rezé ou La-Chapelle-sur-Erdre et Rezé sans passer par le nœud du réseau à Commerce.

Le passage par le pont Anne-de-Bretagne impose une transformation de celui-ci car il est, en l'état, structurellement inapte à supporter le tramway.

La seconde étape se situe à l'horizon **2030-2035** et consiste en des prolongements à définir des lignes créées par la première étape.

Si le projet a, pour la première étape, atteint un niveau de définition déjà important, la deuxième étape n'existe que sous la forme de déclaration d'intention, elle peut donc dans le cadre de la concertation permettre un travail de co-construction, avec le public, du devenir du réseau de tramway de l'agglomération de Nantes. Les options proposées à la réflexion des habitants sont, sur le plan ci-après, représentées en pointillés gris terminés par une flèche et un point d'interrogation.

Pour permettre de comprendre les enjeux de ce projet, il faut souligner qu'il s'inscrit (du moins pour sa première étape) en accompagnement d'importants projets d'aménagement urbain principalement sur l'île de Nantes et sur la rive sud de la Loire. Parmi ces projets, le futur CHU (et les équipements qui l'accompagneront) situé sur l'île de Nantes en bordure de la Loire (bras de Pirmil) joue un rôle déterminant dans le choix des tracés et le calendrier de l'opération.

En termes de procédure d'autorisation, le projet (y compris dans sa phase 2026) est au point zéro, les études nécessaires aux différentes procédures d'autorisation sont en cours mais aucune procédure n'est enclenchée. Le maître de l'ouvrage (Nantes Métropole) garde donc, à ce stade, une totale liberté pour faire évoluer son projet en fonction des arguments recueillis au cours de la présente concertation.

Coût du projet :

Pour la phase 2026 : travaux directement liés aux lignes nouvelles	= 200 M€
Réaménagement du pont Anne-de-Bretagne	= 50 M€
Achat de 17 rames de tramway pour assurer le service des lignes nouvelles	= 75 M€

Pour la phase 2030-2035 dont l'ampleur reste à définir = 50 à 300 M€



La carte ci dessus (qui a été la carte de base de présentation du projet au public) permet de comprendre, d'une part, la répartition des trois lignes nouvelles proposées et, d'autre part, l'ampleur réelle des infrastructures nouvelles.



Cette photo aérienne proposée par Nantes Métropole montre clairement l'ensemble de la zone concernée par le projet de création d'infrastructures nouvelles (le nord se situe à gauche de la photographie qui regarde donc vers l'Est). Les nouvelles voies de tramway partiront de la gauche de la photo (Quai de la Fosse) traverseront le pont Anne de Bretagne qui doit être restructuré, traverseront l'île de Nantes en suivant un nouveau boulevard sensiblement orienté nord-sud, puis franchiront le Pont des Trois Continents et se poursuivront jusqu'au rond point situé en bordure de photographie.



Ce plan schématique met en évidence les multiples opérations d'urbanisme programmées dans le secteur concerné par le projet de lignes nouvelles de tramway

1.2- La saisine de la CNDP

Compte tenu de l'ampleur du projet, Nantes Métropole était tenue de saisir la Commission Nationale du Débat Public ; le 24 octobre 2019 Nantes Métropole a donc saisi la CNDP.

Par décision lors de la séance plénière du 4 décembre 2019 la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L121-9 du Code de l'environnement. Les modalités de la concertation seront définies par la CNDP qui en confie l'organisation au maître de l'ouvrage selon les dispositions de l'article R121-8.

Par la même décision, la CNDP a désigné Messieurs Laurent JOSEPH et Alain RADUREAU comme garants de cette concertation.

1.3- Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garants neutres, qui ont pour rôle de garantir, au nom de l'institution, la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du garant qui se trouve en annexe de ce bilan.

- Le rôle du garant

Un garant est une personne inscrite sur la liste nationale des garants, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un garant. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un ou plusieurs garants pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant est lié à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui présente à tous son rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du maître d'ouvrage. A l'issue de la concertation, les garants rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

- Les points d'attentions demandés aux garants dans ce projet

Dans ce cas précis et au-delà des objectifs prégnants qui sont de permettre de débattre de l'opportunité du projet, des enjeux socio-économiques qui s'y rattachent, des solutions alternatives et des modalités d'information et de participation du public, les garants avaient pour mission d'être particulièrement attentif à :

- Considérer les logiques de déplacements et de dessertes sans restreindre la concertation à l'insertion des futures lignes de tramway prédéfinies ;
- Réinterroger la genèse de ce projet au regard de l'historique participatif qui y a mené de manière à ce que le processus de la concertation fasse écho aux réelles attentes des parties prenantes ;
- Combiner au projet de nouvelles lignes de tramways les enjeux urbains, socio-économiques, environnementaux et concomitamment inclure la diversité des habitants et quartiers concernés articulant spécificités sectorielles et cohérence globale métropolitaine ;
- Coconstruire avec le maître d'ouvrage, sur la base des 3 points précédents, la meilleure articulation possible entre les périmètre géographiques, thématiques et temporels de la concertation préalable.

2- LE TRAVAIL PREPARATOIRE DES GARANTS

2.1- Les résultats de l'étude de contexte

Les garants procèdent dès le début de leur mission et parallèlement aux séances de travail avec le maître d'ouvrage à une phase d'analyse du contexte dont les objectifs principaux sont :

- De ne pas être en asymétrie d'information vis-à-vis du porteur de projet,
- De s'approprier ce dernier et in fine de porter un regard distancié sur l'historique de sa genèse ;
- D'identifier les acteurs en présence et leurs positionnements respectifs, avec une attention particulière pour toucher au plus proche l'utilisateur dans sa diversité et certaines parties prenantes incontournables ou jusqu'alors peu évoqués ou peu sollicités ;
- De pré-identifier les impacts prévisibles évoqués lors de ces rencontres et notamment les attentes exprimées en termes de concertation (matière à débat, publics concernés, thématiques incontournables, écueils à éviter...).

Ces rencontres ont également pour corollaire d'établir dès le début de la phase de conception du processus un lien direct avec les citoyens, une disponibilité des garants pour être en capacité, le cas échéant, de réagir et de demander au maître d'ouvrage d'ajuster la démarche sur la base d'arguments de terrain.

Dans le cas présent, cette approche a reposé sur la réalisation de visites sur site, d'entretiens de perception individuels et semi-collectifs de visu ou en ligne, d'une revue de presse et veille internet, l'intégration de documents portés à connaissance par les interlocuteurs.

Malgré la concomitance de ce travail avec la première vague de la pandémie COVID 19 qui a induit une disponibilité restreinte des acteurs sollicités, les garants ont pu échanger avec :

- Plusieurs associations tant rattachées aux problématiques de transports qu'aux enjeux environnementaux, y compris collectifs d'opposants,
- Certains acteurs institutionnels maritimes/fluviiaux vis-à-vis du pont Anne de Bretagne,
- La maîtrise d'ouvrage déléguée à l'aménagement de l'île de Nantes
- Et également plusieurs citoyens concernés ou ayant participé aux réflexions amont du projet d'aménagement de la ZAC Pirmil les Isles, de mêmes que de représentants du Conseil Citoyen du Grand Bellevue.

Le principal résultat de cette étude a été d'engager des échanges approfondis avec le maître d'ouvrage sur cinq enjeux majeurs du projet, dans l'objectif de s'accorder sur les attendus du dossier de concertation et la genèse du processus de concertation :

- L'enjeu du dépassement du réseau en étoile pour amorcer un réseau réellement maillé issu du double constat d'un « goulot d'étranglement à Commerce » et d'une saturation croissante du réseau auquel se greffe l'analyse d'une évolution très importante des mobilités sur la ville et la Métropole et répondre aux objectifs du Plan de Déplacement Urbain.
- Le projet de lignes nouvelles de tramway et de réaménagement du pont Anne de Bretagne par le franchissement de la Loire constitue la composante transport d'un ensemble de projets qui concourent à une transformation de la centralité Nantaise et du rapport de la ville au fleuve au sein de laquelle s'inscrit la desserte concomitante de nouveaux équipements, tel que le transfert du nouveau CHU sujet à controverses.
- Le franchissement de la Loire par les nouvelles lignes envisagées transforme radicalement la place des communes situées au sud de la Loire par rapport à l'ensemble de l'agglomération. Cette nouvelle accessibilité occasionne des phénomènes nouveaux dans les mobilités des habitants de la Métropole, mais aussi dans les dynamiques de développement des communes du sud Loire objet de visions plurielles.
- La volonté affirmée de faire en sorte que le futur réseau de transport permette d'aller au-delà du périphérique avec pour objectif d'offrir plus d'alternatives à la voiture.
- Le coût significatif du projet d'un montant supérieur à 300 M€ pour les projections à échéance 2026 (court terme) et plus important pour les prolongements des nouvelles lignes à long terme.

Les enjeux de ce projet se sont avérés considérables pour l'ensemble de l'agglomération Nantaise et en l'occurrence la projection 2026 ne peut être que l'ébauche d'une transformation plus ample du réseau de tramway de la Métropole, les futures extensions à long terme étant intimement liées.

Enfin, cette phase amont a permis également de relever plusieurs points d'attentions à considérer sur les publics à mobiliser eu égard aux enjeux et entités géographiques associées :

- Un projet en pleine ville mais en l'état actuel des projections 2026, un projet sans riverains aisément identifiables sur l'île de Nantes et son terminus de Basse Ile (excepté le corridor de la future ligne 8 et le tronçon Jamet-Romanet de la future ligne 7). Cette particularité impose de communiquer largement pour éviter l'écueil d'une mobilisation partielle et d'aller vers les usagers en transit.
- Sur la traversée de l'île de Nantes, la nécessité de toucher deux publics aux intérêts et usages très différents : ceux qui vont vivre sur l'île de Nantes et ceux qui vont y transiter.
- Le tronçon très réduit de jonction des stations Jamet et Romanet de la future ligne 7 ne s'apparente pas à un détail du projet, contrairement à ce que pourrait traduire l'examen rapide d'une carte, il suscite finalement des questions de fonds de la part des habitants de Bellevue.
- Plus globalement, déployer un plan de mobilisation et d'information du public à l'échelle de l'ensemble du territoire métropolitain compte tenu des enjeux du projet.

2.2- L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

La première réunion entre les garants et Nantes Métropole s'est déroulée le 17 janvier 2020, ce sera la première des 11 réunions de travail qui se tiendront principalement en visio-conférence compte tenu de la pandémie de Covid 19 qui débutera peu de temps après le début de la démarche. A ces réunions il faut ajouter les échanges téléphoniques et la production par les garants d'une douzaine de notes (de 2 à 3 pages en moyenne) précisant leurs positions.

Le travail d'élaboration qui a précédé cette concertation a donc été extrêmement intense. Il s'est déroulé dans un climat d'échanges argumentés directs et fructueux qui ont permis d'aborder tous les aspects de la concertation.

Les points sur lesquelles les discussions ont été les plus poussées concernent incontestablement le périmètre du projet soumis à concertation (cf. ci-dessous), la rédaction du dossier de la concertation et, évidemment, l'adaptation des modalités de la concertation aux contraintes liées à la situation sanitaire.

2.2.1- Les périmètres de la concertation

Le périmètre géographique de la concertation n'a pas posé de problème, Nantes Métropole comme les garants considérant que, compte tenu de l'importance du projet pour le devenir du réseau de tramway de Nantes, le périmètre était naturellement l'ensemble de l'agglomération.

Le périmètre thématique du projet soumis à concertation a suscité davantage de discussion. L'idée d'origine du maître de l'ouvrage était de privilégier le projet à échéance 2026, le seul à avoir fait l'objet d'études techniques suffisantes.

Les garants ont mis en avant l'idée d'une approche plus globale de l'évolution du réseau en plaçant sur le même plan le questionnement sur le projet à échéance 2026 et la projection sur les prolongements de ce projet, prévus pour la période 2030-2035.

Cette combinaison des deux temporalités du projet a permis une élaboration de la concertation autour d'une double question (1) l'opportunité et la pertinence du projet formalisé, (2) l'expression des demandes des habitants sur les prolongements souhaitables de ce réseau dans une perspective de co-construction du réseau futur.

2.2.2- Le calendrier de la concertation

Le choix s'est très vite fixé sur une concertation se déroulant du **26 octobre au 18 décembre 2020**. Cette période qui paraissait constituer un compromis adapté au calendrier des contraintes du maître de l'ouvrage tout en préservant le temps nécessaire à une préparation correcte et à un déroulement satisfaisant a, ensuite, été fortement bousculé par les contraintes sanitaires (cf. plus bas).

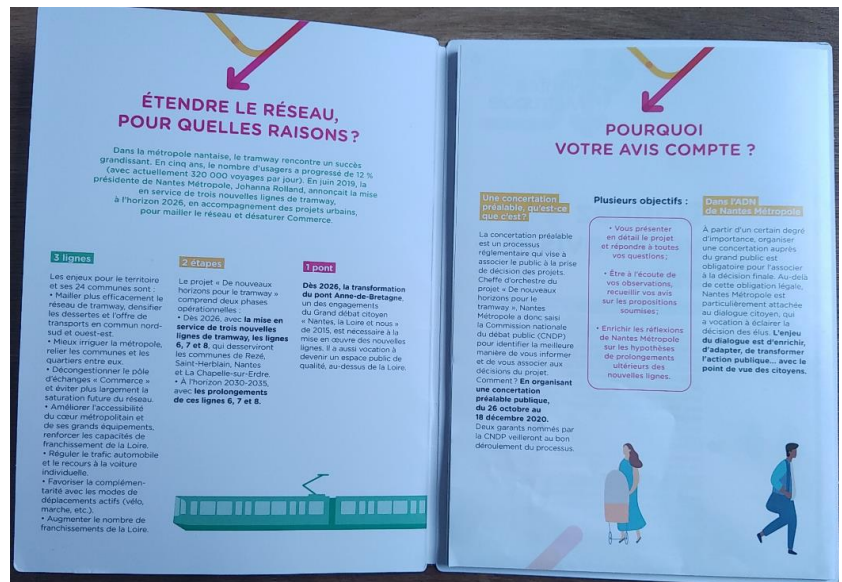
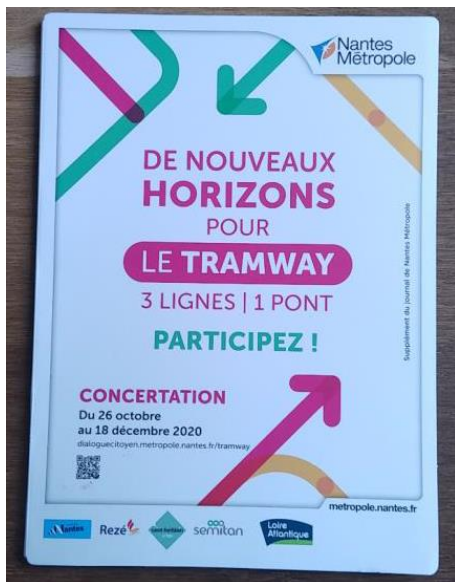
2.2.3- Les modalités d'information préalable du public

Par expérience, les garants considèrent cette phase de l'information préalable à la concertation comme un élément déterminant pour la réussite de la concertation.

En ce qui concerne l'information préalable du public sur le projet lui-même, une partie importante du travail avait déjà été effectué par les médias locaux qui suivent de très près l'actualité de la Métropole.

Sur l'annonce de la concertation tout restait à faire. Le choix commun à Nantes Métropole et aux garants a été de déployer une campagne d'information préalable tous azimuts.

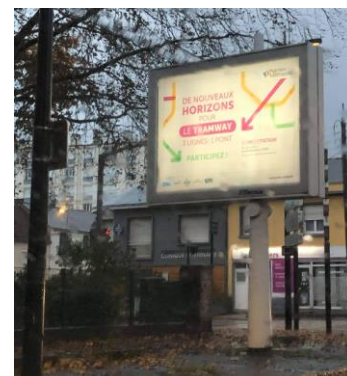
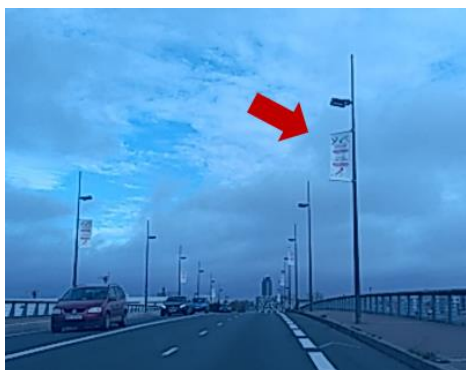
L'outil majeur de cette campagne a été un tiré à part (dépliant avec couverture format équivalent à 16 pages B5) diffusé à **340 000 exemplaires** avec le journal de Nantes métropole. Ce document fournissait une information de base (compris cartographique) sur le projet (d'une certaine manière il faisait office de résumé du dossier de concertation) et détaillait les différentes composantes de la concertation.



A la très large diffusion de ce document s'est ajouté :

- Une campagne de presse classique (dossier de presse, conférence de presse) ;
- Une sollicitation des communes de la Métropole avec envoi d'un kit de communication aux mairies ;
- Une vaste campagne d'affichage (dans les bus, 1700 affiches dos chauffeur, 170 affiches de 2m² à Nantes plus 53 à Saint Herblain ; 78 affiches de 8m² à Nantes, 50 à Rezé et 78 sur le reste de la Métropole ; le dépôt d'affiches et de tirés à part dans des commerces, écoles et restaurant universitaires (95 point de diffusion) ; 68 affiches dans des parkings et enfin un affichage à l'arrière des bus de la ligne 5
- Une campagne d'affichage sur les panneaux lumineux d'information (agglomération, périphérique, station tramway, etc.) ;
- Mise en place de kakemonos (20) à proximité des deux ponts concernés par le projet ;
- Distribution de flyers et de tirés à part en station tramway.

L'ensemble de ces actions d'information a été mis en œuvre durant la quinzaine qui précède la concertation.



A cette campagne par les moyens classiques il faut ajouter le déploiement d'une vaste campagne sur les réseaux sociaux (Facebook, LinkedIn, Twitter, Instagram) avec 467 000 personnes touchées, mais aussi sur les sites web de la métropole, et sur les sites des différentes communes de la métropole et de la Semitan.

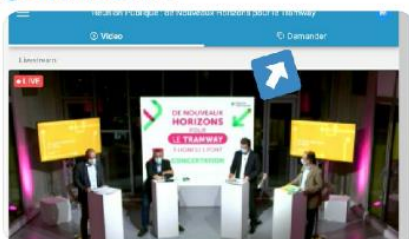
Les actions d'informations sur le Web et les réseaux sociaux ont été mise en route dès l'annonce officielle de la concertation et se sont poursuivis tout au long de la concertation.



Tweets Tweets et réponses Médias J'aime
Afficher cette discussion



Nantes Métropole @Nantes... · 2 h
[En Direct] Participez au déroulement de la #Concertationtram ! Nous sommes à votre écoute, n'hésitez pas à posez vos questions durant la réunion publique.
[@CNDPDebatPublic](#) [@reseau_tan](#)
[@Bertrand_Affile](#)



2.2.4- Les modalités de la concertation

La démarche conjointe de la Métropole et des garants a été de rechercher une certaine diversité des modalités d'expression du public et de proposer aussi des modalités qui permettent d'aller à la rencontre de ce public. Le dispositif retenu s'articule donc autour de 4 axes.

La concertation en ligne permet classiquement de consulter le dossier du projet et les documents complémentaires, mais aussi de déposer sa contribution voire son cahier d'acteur. Le support utilisé est le site du dialogue citoyen de la Métropole qui est rompu à ces pratiques.

Les réunions publiques sont au nombre de 3 réparties entre les communes directement concernées par le projet à savoir Nantes, Saint Herblain et Rezé. A la demande de Nantes Métropole ces réunions devaient être animées par les garants.

Les ateliers prennent deux formes : Trois **balades-ateliers** sont proposées (une sur chaque secteur du projet) pour permettre de découvrir les différents sites de déploiement du projet et de travailler ensuite sur les problèmes perçus sur le terrain. Les balades-ateliers étaient programmées le samedi après midi.

Par ailleurs **un atelier** entièrement consacré au devenir à long terme (au delà de 2026) du réseau (atelier prolongement) est programmé dans la cinquième semaine de la concertation.

Pour aller vers le public deux dispositifs sont mis en place : des **lieux d'accueil** (Nantes, Saint Herblain et Rezé) où le public peut consulter une exposition sur le projet, et le dossier de la concertation mais où il peut aussi formuler par écrit ses remarques et propositions. La concertation a aussi mobilisé le **bus citoyen** de la ville de Nantes qui est un lieu d'accueil mobile permettant le même service que les lieux fixes mais qui chaque semaine se trouve à un endroit différent de la Métropole.

L'ensemble de ce dispositif a été validé par la Commission Nationale du Débat public le 7 octobre 2020.

Ce dispositif avait été élaboré principalement au printemps 2020, au moment où, après le premier confinement, le Covid 19 paraissait peu actif et la vie normale de retour. L'optique retenue était donc celle d'une concertation classique. La seule réserve était un système d'inscription préalable pour permettre de limiter la densité des participants dans les salles (des salles de grande taille avaient été réservées pour garantir une jauge minimale de 100 personnes en respectant les distances imposées par la crise sanitaire).

Mais dès la fin septembre les signaux d'alerte se multiplient et finalement le deuxième confinement est imposé quelques jours après l'ouverture de la concertation et avant même la première réunion publique.

Après de longues discussions, Nantes Métropole décide, compte tenu des incertitudes très fortes sur les délais de reprise d'une « vie normale », de poursuivre la concertation selon des modalités adaptées au confinement.

Il faut donc, d'une part, mettre au point des modalités nouvelles et, d'autre part, revoir le calendrier.

La concertation a donc été prolongée jusqu'au 24 janvier 2021 (Prolongation validée par la CNDP le 02 décembre 2020).

Opportunément, la possibilité d'une aggravation des contraintes sanitaires avait été envisagée dès la deuxième quinzaine du mois d'août et la recherche de solutions alternatives avait commencé dès le début du mois de septembre.



Le choix qui a été fait, en accord avec les garants, est celui d'une **transposition**, grâce aux outils numériques, des différentes modalités prévues, les modalités en ligne restant, évidemment, inchangées.

Pour les réunions publiques diffusées sur le web, les seuls à être physiquement réunis étaient les représentants de Nantes Métropole et les garants regroupés dans un studio de télévision. Nantes métropole répondait en direct aux questions posées également en direct mais par écrit. Les questions étaient triées et

ordonnées par un garant tandis que l'autre garant « animait » la réunion et exprimait les questions des internautes. Les trois réunions prévues se sont déroulées les 24 novembre 2020, 8 décembre 2020 et 14 janvier 2021

Pour les balades-ateliers, la balade est devenue virtuelle grâce à un jeu de prises de vue par drone et par un système d'enregistrement vidéo en continu à 360° porté par un cycliste sur le tracé des lignes futures. Ce mode d'enregistrement permettait aux participants de demander, à tout moment, des retours en arrière ou des vues latérales pour compléter leur information. L'atelier s'organisait ensuite par visio-conférence en petits groupes (5 personnes maximum pour permettre de réels échanges ; plusieurs ateliers étaient donc réalisés en parallèle).

Les trois balades-ateliers se sont déroulées le 28 novembre, le 5 décembre et le 12 décembre 2020.

L'atelier « Prolongements » a été réalisé sous forme d'une visio-conférence le 9 janvier 2021.

Pour compléter ce panel d'actions en lignes il fallait aussi proposer un moyen d'expression à ceux qui n'ont pas un accès suffisant aux techniques numériques. La solution retenue a été de mettre en place des permanences téléphoniques (numéro vert gratuit) tenues par l'équipe technique de Nantes Métropole et de la Semitan et par une médiatrice spécifiquement formée au projet. Au total 7 demi-journées de permanence téléphonique ont ainsi été proposées aux habitants de l'agglomération.

Tous les changements de modalités et de calendrier de la concertation ont été communiquée au public par les sites web, par des interventions sur les réseaux sociaux et par voie de presse.

3- AVIS SUR LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour tous les citoyens, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programme qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

3.1- Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le dossier de la concertation a fait, au cours de son élaboration, l'objet de débat assez vifs entre les garants et Nantes Métropole quant à son contenu et à sa forme. Ces débats tiennent pour partie à une différence de point de vue inhérente au statut des uns et des autres.

Pour simplifier, disons que les élus et les responsables techniques de la Métropole ont tendance à ne plus éprouver le besoin de justifier le choix qui ont été validés par le Conseil Métropolitain alors que les garants considèrent que chaque option doit être justifiée et discutée.

Le travail en commun a permis d'avancer et il semble que le dossier fourni au public (dossier de la concertation + documents mis à la disposition du public) apporte les bases nécessaires à un débat intéressant sur le projet.

On peut cependant regretter que des éléments plus complets sur le détail des mobilités actuelles et prévues, et des données sur les densités de population d'emploi et de services n'aient pas pu être formalisés.

La faiblesse apparente du dossier est l'absence de variante au projet proposé (à l'exception d'une variante mineur de tracé sur la ligne 8). Cette absence découle de la démarche de la Métropole qui a choisi de réaliser, en préalable à la définition du projet, un important travail de simulation (dont les éléments principaux ont été mis à disposition du public dans le cadre de la concertation) qui a permis d'aboutir directement (sans travail sur des variantes) au projet proposé au public.

Il faut d'ailleurs noter qu'un certain nombre de participants à la concertation se sont appuyés sur différentes hypothèses de tracés étudiées au cours de ce travail de simulation préalable, pour étayer leurs propres propositions d'évolution du réseau de tramway.

Soulignons enfin que le contenu du dossier a été assez peu critiqué par les participants à la concertation.

3.2- Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Les conditions particulières dans lesquelles s'est déroulé cette concertation rendent très difficile l'analyse de la participation. La seule action physique de la concertation a été le déploiement du bus citoyen le 28 octobre sur le parvis des Nef (sur l'île de Nantes). Par ailleurs, quelques rares habitants sont venus dans les mairies de Rezé, de Saint Herblain ou au siège de Nantes métropole pour consulter le dossier de la concertation dans la courte période entre l'ouverture de la concertation et le début du confinement.

Toutes les autres actions de la concertation ont utilisé les réseaux Internet ou le téléphone comme intermédiaire.

Dans ce système principalement en ligne, nous avons fort peu d'information sur les participants. Il est donc impossible d'analyser cette participation autrement que de manière quantitative globale.

Sur ce plan on peut dénombrer :

- Les permanences téléphoniques ont accueilli 47 appels ;
- Les trois balades-ateliers ont regroupé 34 participants (la capacité d'accueil de ces balades ateliers était limitée à 15 personnes par balade soit un score total possible de 45 personnes) ;
- L'atelier prolongement a attiré seulement 11 participants ;
- Les 3 réunions publiques ont regroupé 312 participants qui ont posés plus de 200 questions (environ une centaine de réponse ont été données) ;
- Le site web a reçu **14000 visites** ;
- **1748 contributions ou commentaires** ont été déposés de même que **88 cahiers d'acteurs** (émanant d'associations, de groupement de citoyens, de syndicats, de groupes politiques locaux, de municipalités et même d'administration).

On constate une relative désertion de tous les modes de participation proposées excepté les contributions en lignes et les cahiers d'acteurs qui, a contrario, marquent un engagement assez significatif de la population pour cette concertation.

L'hypothèse que l'on peut faire est que les habitants de la Métropole ont, dans le contexte du confinement, pensé que tous les modes proposés étaient finalement des modes en ligne sensiblement équivalents et que dans ces conditions, la participation la plus simple était la rédaction directe de leur prise de position sur le site de la concertation.

Les cahiers d'acteurs, ont la particularité et la force de permettre à un collectif de se réunir autant de fois qu'il le souhaite, de manière autonome, en distanciel et/ou présentiel pour produire autant que faire se peut un avis collectif, qui dans l'esprit se distingue d'une somme d'avis individuels. Ce format que les garants ont fortement souhaité déployer, repose sur des dynamiques de groupe, sur des échanges, des arbitrages, des recherches de consensus et produit donc souvent des propositions très argumentées. Cela est d'autant plus précieux en contexte de confinement où l'interactivité entre participants est par nature dégradée.

D'autre part, les réunions publiques réalisées par la force des choses en studio TV, donc selon un format bidirectionnel avec peu de « frottements », n'ont bien évidemment pas permis de générer l'ambiance normale des salles physiques où s'expriment traditionnellement une succession de tensions pour les uns, de soulagements pour les autres, de haussements de voix et de moments plus empathiques, de contre argumentations interactives... Malgré tout, ces réunions publiques en ligne ont été bien suivies et ont permis d'apporter une réelle matière de réflexion pour alimenter certains cahiers d'acteurs ou contributions en lignes individuelles.

Il faut aussi noter que la commune de Rezé (particulièrement concernée par le projet puisque les trois lignes nouvelles aboutissent sur son territoire) a souhaité réaliser un travail spécifique de questionnement de sa population qui a bien eu lieu pendant la concertation.

L'ensemble de la concertation s'est déroulé sans accroc notable par rapport à ce qui avait été programmé, en dépit de la relative situation d'improvisation imposée à tous les acteurs, par les circonstances sanitaires.

Les garants émettent cependant un regret qui concerne la posture de Nantes Métropole tout au long de la concertation.

Lors des réunions publiques le vice président de Nantes Métropole en charge des Stratégies de Mobilités et des Déplacements, a répondu de manière approfondie aux questions et aux propositions exposées en direct. En revanche la Métropole n'a pas mis en place un dispositif de réponse aux contributions sur le site de la concertation. De même, lors de certains ateliers, les représentants de la Métropole ont manifesté une attitude d'écoute plutôt que de réponse argumentée face aux multiples propositions et suggestions du public. L'ambiance de ce point de vue était davantage celle d'une consultation que d'une concertation.

Cette réserve découle probablement d'une articulation insuffisante entre la responsabilité politique et la responsabilité des équipes techniques au sein de la Métropole. Il n'en reste pas moins que cette attitude est particulièrement dommageable dans une concertation qui ambitionne de favoriser la co-construction, avec le public, du réseau de tramway de demain.

En effet, si les propositions du public ne suscitent aucune réaction argumentée immédiate du maître de l'ouvrage, le processus de co-construction ne peut fonctionner. Chacun apporte sa petite brique mais les briques restent en tas sur le chantier. Pour co-construire il faut interagir et travailler ensemble !

Il importera donc que dans le bilan qu'elle dressera de cette concertation préalable pour préparer la décision de poursuite, de modification ou d'abandon du projet, Nantes Métropole fasse l'effort de développer un très large arsenal argumentaire en réponse aux principales familles de propositions du public pour compenser les manques ressentis pendant la concertation préalable elle-même.

Au delà de ces éléments de réponses attendus par le public, il sera indispensable de remettre en débat les points saillants apparus lors de la présente concertation, à l'occasion de la « post-concertation » qui précèdera l'enquête publique. L'objectif de cette réactivation du débat est de compenser l'écueil d'un mode consultatif jusqu'ici trop prédominant.

Pour cette post-concertation et les autres concertations préalables à venir il serait souhaitable que Nantes Métropole modifie son dispositif interne pour permettre une attitude en réelle interaction permanente avec le public.

Puisque nous sommes au chapitre des regrets, les garants ne peuvent manquer de faire part de leur surprise lors de la découverte dans le N°85 du journal de la Métropole (daté de Février-Mars 2021) d'une série d'articles sur le réseau de tramway Nantais qui annoncent (les phrases sont rédigées au futur et non au conditionnel) la réalisation du projet des lignes nouvelles (lignes 6, 7, 8) du tramway, (« une ambition qui se traduira dès 2026 »).

Cet article est paru alors que la concertation était terminée (il n'en entache donc pas le déroulement) mais avant que le rapport des garants soit rendu public.

Il est compréhensible que la Métropole soit convaincue du bien fondé de son projet. Mais affirmer sans nuance et sans même évoquer l'hypothèse de modifications, que le projet se réalisera, alors que le bilan de la **concertation préalable** n'est pas encore établi, risque d'induire de fortes interrogations sur la sincérité de la démarche de Nantes Métropole dans cette concertation.

4- SYNTHÈSE DES ARGUMENTS EXPRIMÉS

4.1- Introduction

En préliminaire à ce chapitre qui tentera d'illustrer les grands thèmes de consensus et de désaccord autour du projet de lignes nouvelles de tramway et de réaménagement du pont Anne-de-Bretagne, il faut souligner l'importance des contributions et des propositions des habitants de l'agglomération à cette concertation.

On a indiqué précédemment (cf §3.2) le nombre impressionnant des contributions et des cahiers d'acteurs (auxquels il faut ajouter les contributions en réunions publiques et lors des ateliers). Ces contributions très souvent porteuses de propositions concrètes pour le développement du réseau de transport en commun, sont aussi, bien évidemment, parfois contradictoires (selon les habitudes de mobilité, les souhaits de chacun

sont différents et c'est bien normal). Il est donc particulièrement difficile de synthétiser les approches des uns et des autres.

En dépit de ces difficultés nous allons tenter de dégager les quelques grands axes de réflexion qui structurent le débat.

Rappelons ici, en particulier à l'usage de ceux qui ont tenté de convaincre les garants d'infléchir leur lecture dans une direction précise, qu'une concertation n'est ni un sondage d'opinion ni un référendum, mais bien une confrontation d'arguments.

C'est dans ce sens que nous allons tenter de dresser ce bilan en soulignant bien qu'il ne pourra retenir que les éléments principaux des discussions.

4.2- Hommage

Le premier constat est l'effective mobilisation de beaucoup de citoyens de l'agglomération pour participer à l'évolution de leur réseau de transport en commun. Le nombre, la qualité et la densité des propositions recueillies au cours de la concertation sont impressionnants et manifestent clairement l'attachement des habitants à leur réseau de tramways et plus largement de transports en communs (les propositions concernent tous les modes de transport). Il faut noter que cette mobilisation créative est le fait à la fois d'individus, de groupes informels, d'associations, etc...

Le niveau de détail de ces propositions est très variable : certaines se limitent à définir des points de départ et d'arrivée, d'autres décrivent par des points de passages, l'itinéraire recommandé, d'autres sont formalisées par des cartes, certains groupes sont allés jusqu'à effectuer des mesures in situ pour vérifier le réalisme de leurs propositions !

On le voit, les habitants de la métropole se sont investis et ont largement mobilisé leur expertise d'usage et/ou leurs connaissances techniques pour participer à une évolution majeure de leurs réseaux de transport.

Il importe maintenant que l'important travail fourni par les habitants ne soit pas perdu. Il ne peut être question de réaliser, dans le cadre étroit de ce rapport, une analyse technique de ces propositions (analyse qui dépasse d'ailleurs largement les compétences des garants). Il reviendra donc à Nantes Métropole d'exploiter exhaustivement ce vivier de propositions pour ensuite restituer à l'ensemble de la population l'utilisation qui en aura été faite (cf. plus bas les recommandations des garants).

4.3- L'opposition renforcement du réseau central vs extension du réseau en périphérie

Incontestablement cette concertation a permis l'expression d'une demande forte de prolongement du réseau vers les communes périphériques de la Métropole.

La Métropole est accusée de se préoccuper de la ville centre beaucoup plus que des communes périphériques. Certains habitants de ces communes affirment, en conséquence, ressentir un certain sentiment d'abandon.

Nantes Métropole fait, par le projet soumis à la concertation, le choix de renforcer prioritairement la partie centrale du réseau de tramway et de différer les extensions vers la périphérie de ce réseau à l'horizon 2035.

Ce choix est largement contesté par les participants. Au travers de cette concertation monte une demande explicite d'extensions rapides vers la périphérie du réseau de tramway et de bus à haut niveau de service.

De très nombreux participants à la concertation revendiquent la présence du tramway pour desservir leur commune ou leur quartier. Beaucoup de communes de la périphérie de l'agglomération ont été citées comme oubliées ou négligées par la métropole.

Les habitants de ces communes qui sont souvent obligés de prendre leur voiture pour rejoindre un P+R (parfois surchargé), et ensuite de prendre plusieurs bus ou tramway, estiment que la desserte directe de leur commune serait bien plus efficace pour inciter au transfert modal vers les transports en commun, que le renforcement de l'armature centrale du réseau.

Parmi ceux qui demandent une extension rapide du réseau on note, par rapport au projet à échéance 2026 (les trois lignes nouvelles), trois types de position.

Les opposants au projet considèrent les nouvelles lignes comme inadaptées aux problèmes de la métropole, le problème de la saturation potentiel des lignes aux abords du centre devant être résolu par l'augmentation des capacités d'emport des tramways. La priorité est, pour eux, d'aller chercher les habitants qui vivent loin du centre pour, d'une part, leur faciliter la vie et, d'autre part, alléger la pression sur la rocade de Nantes qui est fréquemment saturée. Certains pensent que le projet proposé à la concertation a été conçu uniquement pour permettre le transfert (qu'en général ils désapprouvent) du CHU sur l'île de Nantes. D'autres affirment que ce projet est le reflet de la mainmise de la ville de Nantes sur la gestion de la Métropole.

Les partisans d'une inversion de l'ordre des priorités souhaitent que l'on desserve d'abord des communes ou des quartiers éloignés du centre et qu'ensuite seulement on renforce la partie centrale du réseau. Autrement dit, ils ne nient pas l'intérêt du projet mais souhaitent que d'autres liaisons soient réalisées prioritairement. Parmi les tenants de cette inversion des priorités certains prônent la création d'une ligne (de tramway ou de bus à haut niveau de service), doublant la rocade et connectée aux différentes lignes centripètes de tramways et de bus. De leur point de vue, une telle ligne faciliterait considérablement les échanges entre les quartiers sans passer par le nœud central de Commerce.

Enfin certains demandent que des extensions significatives vers les communes périphériques soient réalisées en même temps que les trois lignes nouvelles. Ces habitants ne nient pas l'opportunité du projet mais réclament un effort plus important de la Métropole pour le transport en commun. Ces participants soulignent souvent l'extrême lenteur de réalisation des projets (la connexion entre les lignes 1 et 2 du tramway est citée en exemple) et demandent à la Métropole un peu plus d'engagements, d'ambition et de dynamisme sur ce problème des transports en commun.

Face à ces critiques, Nantes Métropole rappelle d'abord ses efforts importants, constants et multiples pour améliorer progressivement la desserte de l'ensemble des communes de l'agglomération par le réseau de transport en commun.

Mais la Métropole souligne aussi que les problèmes de coûts et de capacités doivent aussi être pris en compte pour garantir la soutenabilité des investissements de l'agglomération. A titre indicatif la création d'un kilomètre de ligne de tramway coûte 20 à 25 millions d'Euro. La création d'une ligne de BusWay est environ 3 fois moins coûteuse et pour une ligne de Chronobus, l'investissement est encore divisé par 2 ou 3.

La grande différence entre ces différents modes est la capacité à transporter un plus ou moins grand nombre de voyageurs. Pour envisager de créer une ligne de Chronobus dans des conditions correctes d'efficience de l'investissement public, il faut un trafic minimal de 8 000 à 10 000 passagers par jour (mais certaines lignes de Chronobus transportent chaque jour plus de 25 000 passagers). Du point de vue de Nantes Métropole, il faut des potentialités de trafic encore beaucoup plus importantes pour justifier une ligne de tramway ; on ne peut arriver à ces niveaux de trafics que dans les zones de fortes concentrations de populations.

La métropole souligne que le complément à cette politique en faveur des transports en commun est le renforcement de l'armature des parking relais (P+R) dont la Métropole augmente continûment le nombre et la capacité. Les parking relais permettent, en effet, aux habitants des quartiers de trop faible densité pour pouvoir bénéficier directement du réseau de transport en commun, d'accéder à celui-ci dans de bonnes conditions.

En ce qui concerne le projet proposé pour l'échéance de 2026, il s'agit de lignes de tramway précisément parce qu'elles se situent au cœur de l'agglomération et donc dans des zones de très fortes densités à la fois de population, d'emplois, de commerces et de services.

Du point de vue de la Métropole, les extensions du réseau proposées visent bien évidemment, la desserte de futurs quartiers très importants ainsi que la desserte du CHU, mais elle vise aussi à éviter l'engorgement de la partie centrale du réseau en créant l'amorce d'un maillage qui permettra la diversification des trajets.

La solution proposée pour éviter la saturation de la partie centrale du réseau est déterminante pour l'avenir de ce réseau car selon le maître d'ouvrage, il ne sert à rien d'avoir un réseau très étendu si le cœur du réseau est bloqué chaque jour aux heures de plein trafic.

4.4- De multiples interrogations sur la nouvelle ligne n°8

Dans le projet à court terme (échéance 2026) la ligne 8 qui part de Basse Iles pour s'achever au milieu de l'île de Nantes est incontestablement celle qui fait l'objet des critiques les plus nombreuses et les plus virulentes.

Selon les interlocuteurs elle est inexploitable car trop courte, inutile car redondante par rapport au BusWay n°5, sans réelle fonctionnalité, etc... D'autres intervenants proposent de la remplacer par un BusWay qui coûte trois fois moins cher au kilomètre et permettrait donc de réaliser dès 2026 une ligne beaucoup plus longue.

Il faut cependant aussi souligner que certains participants considèrent cette ligne 8 comme très importante compte tenu des développements qu'elle permet.

La réponse de Nantes Métropole à ces critiques sur la ligne 8 consiste précisément à justifier cette ligne demain en regardant vers après-demain. En clair, il est affirmé que cette amorce de ligne prendra toute sa signification lorsqu'elle sera prolongée (à l'horizon 2030-2035) pour rejoindre la ligne 1 et la future ligne 6 sans doute aux abords de la station Boulevard de Doulon.

Dans cette configuration le maillage central du réseau sera vraiment acquis et permettra d'éviter le nœud de Commerce et de garantir la continuité du service lorsque des manifestations diverses perturberont la circulation des tramways au cœur du réseau. Compte tenu de cette importance stratégique dans le réseau à long terme, et de la situation de cette ligne dans un secteur qui regroupera une grande densité d'habitat d'emplois et de services, Nantes Métropole considère qu'il est souhaitable d'opter, dès maintenant, pour le tramway plutôt que pour un BusWay.

4.5- La desserte de l'aéroport Nantes Atlantique

Parmi les prolongements du réseau de tramway qui ne sont pas proposés par Nantes Métropole, il en est un qui est réclamé par les participants de manière récurrente : la liaison avec l'aéroport de Nantes Atlantique.

Les propositions sont multiples et certaines font même appel à un circuit en boucle. La demande est d'autant plus forte que la navette actuellement proposée entre la gare SNCF et l'aéroport, est très critiquée pour son coût et son temps de parcours. Par ailleurs, des intervenants soulignent qu'il existe autour de l'aéroport de Nantes Atlantique une vaste zone d'activité et que l'enjeu est aussi de permettre à ceux qui travaillent sur cette zone de se rendre à leur travail par les transports en commun ce qui suppose, peut-être, une organisation des horaires, voire des parcours, un peu différente de celle correspondant aux stricts besoins des passagers de l'aéroport.

La réponse de Nantes Métropole indique que le problème d'une desserte renouvelée de l'aéroport de Nantes Atlantique fait actuellement l'objet d'un travail en commun entre l'Etat, la Région et la Métropole, travail dont les résultats seront bientôt dévoilés. La solution vers laquelle on semble s'acheminer est celle d'une desserte ferroviaire (avec la création d'une halte ferroviaire à proximité de l'aéroport) qui mettrait l'aéroport à 15 minutes de la gare SNCF. Cette desserte ferroviaire serait complétée par un bus à haut niveau de service qui permettrait quelques haltes entre la gare et l'aéroport.

4.6- Traverser l'île de Nantes

La concertation invitait fortement les usagers à s'exprimer sur les enjeux de déplacements auxquels devraient répondre la transformation du pont Anne-de-Bretagne en lien avec l'augmentation de ses capacités à accueillir tous les modes de déplacements et notamment les nouvelles lignes de tramway.

L'objectif d'un franchissement de la Loire plus capacitif n'a pas été une surprise pour les participants qui ont logiquement établi un lien de cohérence avec l'engagement « Élargir/doubler le pont Anne de Bretagne », issu du débat « Nantes, la Loire et nous » réalisé en 2014-2015 et intégré dans le PDU 2018-2027.

Aux yeux de l'ensemble des citoyens, la transformation du pont Anne-de-Bretagne se révèle nécessaire dans l'objectif idéal de concilier tous les modes de transports pour répondre aux enjeux de franchissement. C'est davantage sur la projection « d'un véritable espace public au-dessus de la Loire, et pas seulement un ouvrage de franchissement », ou encore « ... ; un pont belvédère offrant des angles de vue qualitatifs sur la Loire et ses abords, ... un pont nature, » que plusieurs visions opposées se sont exprimées autour de critères de priorisation, du coût, de problèmes de faisabilité ou encore de propositions alternatives.

Certains révèlent l'impérative priorité de se limiter à un ouvrage de franchissement qui fluidifie la traversée de l'île de Nantes en améliorant la cohabitation et sécurisation des différents modes, mais en excluant catégoriquement l'idée d'un pont belvédère, lieu de convivialité. Ces participants décrivent un budget trop élevé de 50 millions d'Euro (budget parfois considéré comme sous-estimé), au détriment d'autres priorités vis-à-vis des transports en commun et de la mobilité métropolitaine.

A cela s'ajoute leur incompréhension de la nécessité de cette fonction d'espace public affectée au pont compte tenu de l'existence, de part et d'autre du pont Anne-de-Bretagne, de vastes espaces publics dédiés aux rassemblements, à la promenade et à la contemplation.

A contrario, pour d'autres habitants et collectifs, la projection d'un large « pont-place » comblerait le déficit de qualité piétonne largement exprimé, permettrait de nouveaux usages tel que s'arrêter et admirer le paysage, ou autres activités ludiques, sécurisées.

Les garants incitent le maître d'ouvrage à considérer sérieusement ces différences en amont de la mise en œuvre annoncée du futur concours pour la conception et la réalisation de l'ouvrage, car jusqu'à présent, la quinzaine d'ateliers multi-partenariaux réalisés autour du futur aménagement du pont Anne-de-Bretagne n'associaient pas directement les bénéficiaires directs que sont les usagers.

Au-delà de ces deux visions opposées, une réelle convergence s'est exprimée sur la nécessité de faire cohabiter les différents modes de déplacement dans de bonnes conditions de sécurité, tout en ayant conscience de la difficulté technique découlant de la capacité des corridors. Il y a également un satisfecit sur le principe de ne pas couper la circulation durant la phase de travaux eu égard aux effets de dominos occasionnant une congestion de la circulation.

En termes de projections, le format des cahiers d'acteurs a permis à plusieurs groupes de riverains de proposer plusieurs esquisses rêvées mettant en perspective une révision des usages adjacents au pont ou une projection fine des futures voies de circulation à aménager sur le futur pont.

En raison, des nombreux encombrements associés à la traversée des ponts Anne de Bretagne et des Trois Continents (cf. 4.7- Quelle place pour l'automobile dans ce dispositif ?), la question de la traversée de l'île de Nantes par le prisme de l'aménagement du pont Anne-de-Bretagne a mis en évidence deux attentes divergentes entre les tenants d'un pont Anne-de-Bretagne qui limiterait le transit des voitures aux seuls véhicules de desserte du CHU face à la crainte d'une circulation trop présente et les usagers qui souhaitent ardemment traverser l'île de la manière la plus efficace possible sans conflits intermodaux.

De ces contraintes vécues ou projetées émergent plusieurs alternatives revenant à ne pas doubler d'une voie automobile celle du tramway ou celle de dériver les flux de voitures par la pointe ouest de l'île de Nantes avec un nouveau franchissement. Cette question d'un nouveau franchissement entre le pont Anne-de-Bretagne et le pont de Cheviré - inscrite dans le PDU - est évoquée tant par les habitants de l'île de Nantes que par plusieurs cahiers d'acteurs qui requestionnent un franchissement complémentaire à celui du Pont Anne-de-Bretagne, en mettant en avant son potentiel capacitaire.

L'équation se complexifie lorsque les usagers attendent une amélioration de l'accès aux piétons du pont Anne-de-Bretagne et en particulier pour les Personnes à Mobilité Réduite par la baisse de sa pente, qui de fait, induirait une réduction de l'actuel tirant d'air en impactant le devenir des usages fluviaux sur le bras de la Madeleine. La question du tirant d'air minimum à retenir dans le cadre de l'aménagement du pont Anne de Bretagne interfère ainsi avec les enjeux de conservation de la navigabilité du bras de la Madeleine à usages de loisir, de tourisme ou de transports alternatifs dans le centre-ville.

L'étroitesse de certains passages en particulier au niveau du boulevard Léon Bureau induit un scepticisme largement exprimé sur la capacité du futur tracé à concilier tous les modes dans ces espaces contraints. Cela fragilise le schéma idéal attendu pour les usagers des modes doux qui s'apparente à la séparation physique entre cheminement piéton et piste cyclable, tramway et autres véhicules motorisés, sans oublier

l'articulation des futures voies d'accès d'urgence au nouveau CHU. Ces craintes contrastent avec l'enthousiasme exprimé par les représentants des cyclistes qui perçoivent grâce au démantèlement des voies ferrées un futur trajet plus direct pour traverser l'île de Nantes.

La progression vers le Sud amène à considérer le franchissement du pont des Trois Continents, ce dernier même s'il ne nécessite pas autant de travaux comparativement au pont Anne de Bretagne a été peu mis sous les projecteurs de la concertation préalable et est rattrapé par des attentes d'usagers un peu sur leur « faim » quant à la projection des intentions sur la cohabitation du futur tramway, des voitures, des vélos, des piétons et tous les véhicules d'urgence à venir.

Concernant les aspects paysagers de cette traversée de l'île de Nantes, un attachement particulier à la conservation de l'allée centrale d'arbres du Boulevard Victor Schoelcher est à signaler.

Enfin, le terminus sud des futures lignes de tramway à Basse Ile, situé au nord du rond-point des Marguyonnes interpelle et questionne fortement les usagers qui projettent de l'emprunter dès 2026. La situation très enclavée du terminus tel que projetée en 2026 pose la question de son accessibilité, de la pertinence de l'offre pour rejoindre Basse Ile et suscite un besoin d'éclaircissements sur l'adaptation du réseau des transports en commun jugés insuffisants dans ce secteur, y compris l'accessibilité piéton.

D'autre part, la perspective de cette phase « terminus basse Ile de 2026-2030/35 » inquiète plusieurs usagers qui s'accordent sur la pertinence de positionner préférentiellement les P+R à l'extérieur du périphérique pour capter les flux de voitures. La conséquence d'un tel choix, de même que l'absence d'une offre de desserte auraient pour eux comme corolaire l'installation de stationnements sauvages, ou encore la justification temporaire d'un P+R proche du terminus, impactant directement la physionomie du futur projet urbain de la ZAC Pirmil Les Isles.

Au positionnement préférentiel des P+R à l'extérieur du périphérique se greffe également le sujet très évoqué de l'articulation d'une offre de transport à haute performance sur la route de Pornic qui, pour eux, est un prérequis incontournable à la mise en place du terminus pour éviter les écueils précédemment décrits.

En lien avec les fortes attentes de maillage avec la L2, L3, BHNS ou Chronobus voire avec des P+R proches, plusieurs contributions s'attachent à demander une révision du calendrier projeté pour que les nouvelles lignes soient prolongées dès 2026 et ainsi sortir du dilemme d'un terminus incompris.

De nombreuses contributions très illustrées avec, parfois, cartes d'insertion à l'appui, développent plusieurs projections idéales de raccordements dès 2026 avec Pont Rousseau à l'est, ou Espace Diderot au Sud, ou plus à l'ouest vers la route de Pornic.

4.7- Quelle place pour l'automobile dans ce dispositif ?

De nombreuses interrogations sont apparues tout au long de la concertation sur la place qui va rester à l'automobile compte tenu du développement du réseau de tramway qui empiète inéluctablement sur les espaces actuellement dédiés à la circulation automobile. Les interventions des habitants semblent d'ailleurs dépasser le strict cadre du projet pour aller vers une critique globale de la politique de la Métropole et surtout de la Ville de Nantes dans ce domaine. Nantes serait la ville de France où les embouteillages progressent le plus fortement.

Au delà de ces prises de position « militantes » on note des approches plus individuelles. Certains affirment que les transports en commun c'est bien, mais que la voiture apporte un confort et un agrément nettement plus attractif. A l'opposé, d'autres souhaitent supprimer les voitures de l'île de Nantes. Beaucoup indiquent que le choix (quand il est possible) entre la voiture et le transport en commun découle principalement du différentiel sur les temps de trajet.

Bref, on voit s'exprimer, en arrière plan de l'analyse des impacts du projet, une gamme de positions très diversifiées sur le bon usage de la voiture en ville.

Si on en revient aux effets du projet, les habitués de ce secteur soulignent que le Quai de la Fosse, point de départ des voies nouvelles pour le tramway est déjà un secteur particulièrement sujet aux encombrements. Ils affirment aussi que les aménagements « post Covid » réalisés pour faciliter l'usage du vélo, ont considérablement aggravé la situation au point de rendre, aux heures de pointe, l'air « irrespirable » pour les piétons dans ce secteur.

Ces habitants soulignent que la configuration des deux nouvelles lignes de tramway va très probablement aggraver encore les difficultés aux abords du pont Anne-de-Bretagne.

Au-delà des difficultés découlant de l'aménagement des lignes de tramway, diverses contributions soulignent un certain nombre de facteurs d'augmentation de la circulation automobile.

Parmi ces facteurs, le CHU (au sein duquel 1 200 places de stationnement sont prévues) et l'ensemble des équipements qui l'entoureront (plus de 300 000 m² de bureau, équipements et commerces), mais aussi les 6 000 logements prévus sur l'île de Nantes et les 3 000 prévus dans la ZAC de Pirmil-les-Iles, ne pourront manquer de générer un trafic automobile supplémentaire que la réduction de l'espace disponible ne permettra pas d'absorber.

Certains participants considérant que l'embolie de la circulation sur l'île de Nantes est inévitable, proposent de créer, entre le Quai de la Fosse et le CHU, une voie spécifique réservé aux véhicules d'urgence.

Face à ce problème particulier des ambulances et véhicules sanitaires, la solution proposée par la Métropole pour garantir l'accès des véhicules d'urgence au CHU, même en cas de fort encombrements, est de permettre à ces véhicules de circuler sur la plate-forme réservée au tramway.

Face aux inquiétudes globales sur la circulation sur et aux abords de l'île de Nantes, la réponse de Nantes Métropole s'organise autour des choix du Plan de Déplacement Urbain en partant du principe que pour réduire les encombrements, il n'y a qu'une solution qui est de diminuer le nombre de voitures. Pour y arriver il faut donc favoriser les transports en commun, le vélo (vélo à assistance électrique pour les moyennes distances) et le covoiturage.

4.8- Le réseau rêvé par les habitants de la Métropole

L'une des questions posées dans cette concertation était celle du partage d'une physionomie souhaitée du réseau pour les décennies à venir. Peu de participants sont allés jusqu'à formaliser un projet de réseau idéal. Cependant, au travers de multiples remarques ou propositions ponctuelles quelques caractéristiques de ce que pourrait être le réseau rêvé, par les habitants de la Métropole, pour leurs transports en commun, s'esquissent.

Ce réseau devrait être organisé autour d'un ensemble de lignes radiales structurantes desservants efficacement les communes le plus éloignées de l'agglomération. Cette demande de desserte des communes lointaines est récurrente. Mais ces lignes radiales devraient aussi être reliées par une série de lignes circulaires créant le lien entre les différents quartiers et les différentes communes. Ces deux sous ensembles dessinent un réseau dit en toile d'araignée.

Certains vont un peu plus loin, et s'appuyant sur les problèmes de temps de parcours (si le trajet est trop long, beaucoup d'habitants préféreront utiliser leur voiture), prônent un système à plusieurs vitesses avec des liaisons lointaines rapides reliant quelques stations de correspondance qui devraient devenir les hubs du réseau. Ils dessinent alors, l'esquisse d'un réseau hiérarchisé.

Ce réseau, on en imagine facilement le schéma mais les briques dont il est constitué restent très discutées. En effet, les avis sont très partagés sur le choix du mode de transport. Les bus à haut niveau de service et le tramway sont nettement privilégiés. Mais le métro est aussi proposé avec comme arguments principaux la capacité et la vitesse. Certains soulignent les possibilités qu'offrent les télécabines, en particulier pour le franchissement de la Loire, d'autres revendiquent le développement des navibus ou de bac utilisant le fleuve comme infrastructure. Face à cette multiplicité de mode, certains intervenants attirent l'attention sur la nécessité de l'homogénéité des moyens utilisés pour garantir la fluidité des correspondances.

Enfin, comme personne ne croit que l'on pourra totalement éviter l'usage de la voiture, le réseau idéal ne saurait se concevoir sans une armature très dense de parking relais (P+R). Ces parkings relais devront être de grande capacité, situés à l'extérieur de la rocade, présents systématiquement en bout de ligne mais pas

seulement. Ils devront être gratuits pour utilisateurs des Transports en communs, et offrir un accueil adapté pour les vélos. Certains, dans l'optique de renforcer l'attractivité de ces parkings relais, suggèrent qu'ils offrent aussi d'autres services pouvant aller jusqu'à des espaces de travail partageables.

Il est évident que Nantes Métropole ne pouvait pas, au court de la concertation, prendre position sur ces propositions qui sont souvent incomplètement formalisées. Le seul élément de convergence certain entre ces propositions et la politique de Nantes Métropole est l'importance accordée aux parking relais. Mais nous demandons à Nantes Métropole de considérer l'ensemble de ces propositions dans leur travail à venir, puis de faire un retour au public, le moment venu, sur la prise en compte ou non de ces propositions.

4.9- Pour une meilleure coordination entre les services du tramway et les services ferroviaires

Quelques participants s'inquiètent de la défaillance de la coordination entre la Métropole, la Région et la SNCF dans la perspective de recherche de complémentarité entre le réseau de tramway et le réseau ferroviaire.

Au moment où SNCF réseaux souhaite valoriser l'étoile ferroviaire Nantaise, il est, de leur point de vue, dommageable que le dialogue entre les différentes autorités organisatrices des transports soit inexistant.

Le fait, par exemple, qu'une liaison ferroviaire existe entre la gare de Nantes et le futur CHU est souligné par différents intervenants qui déplorent que cette liaison ne soit pas mise à contribution pour desservir le futur centre hospitalier.

Par ailleurs d'autres tenants du rail soulignent les potentialités de développement d'un réseau de TER Nantais qui pourrait rendre une partie des services proposés par les nouvelles lignes de tramway. Le fait que les voies ferroviaires de l'ouest de l'île de Nantes soient vouées à la disparition dans le cadre des différents projets d'aménagement est considéré, de ce point de vue, comme dommageable car cette suppression altère fortement les possibilités de développement du réseau ferré de desserte locale.

Face à ces critiques, Nantes Métropole, hors l'affirmation des facilités tarifaires proposées par la Métropole, n'apporte que très peu d'éléments concrets. La concertation n'a pas permis de voir clairement comment s'articulent les projets de revitalisation de l'étoile ferroviaire Nantaise et les projets de développement du réseau de tramway. Il importera que la Métropole, la Région et SNCF Réseaux fournissent rapidement, sur ce point, des informations construites et concrètes.

4.10- quelques problèmes évoqués mais n'ayant pas fait l'objet de débat

4.10.1- Le problème du bruit

Ce problème a suscité peu d'interventions, ce qui peut paraître surprenant pour un projet urbain, mais s'explique par le fait que, pour l'essentiel, les nouvelles infrastructures se situent dans des zones aujourd'hui dépourvues d'habitants.

La réponse de la Semitan à la préoccupation du bruit émis par les tramways, en particulier dans les courbes, s'articule autour du respect strict de la réglementation, de nouvelles techniques de pose des rails qui permettent d'atténuer le bruit et d'une attention particulière à ce problème dans la gestion du matériel roulant.

4.10.2- La sécurité dans les transports en soirée

Plusieurs femmes ont témoigné de leur crainte quant à la sécurité dans les transports en commun en soirée. Ces remarques rejoignent certaines prescriptions proposées pour l'aménagement du PEM de Babinière (cf. concertation sur la 2ième phase de la connexion entre les lignes 1 et 2 du tramway). Il s'agit donc d'un signal

faible mais répétitif qui doit alerter la Métropole car la sensation d'insécurité est un levier fort de l'utilisation de la voiture même si les transports en commun sont disponibles.

4.10.3- La question de l'impact des nouvelles lignes 6 et 7 sur les fréquences de la L 1 et temps de trajets

La réalisation d'un nouvel itinéraire dans le quartier de Bellevue pour la nouvelle ligne 7 a fait craindre, aux habitants de ce quartier, une diminution de la desserte de leur secteur. Dans ce quartier en cours de réhabilitation urbaine, le risque d'un enclavement est fortement ressenti. Nantes Métropole a souligné qu'il n'était nullement question de négliger la desserte vitale de ce quartier et que la fréquence des tramways sur la ligne n°1 serait maintenue à l'identique, les habitants ayant de plus, grâce à la nouvelle ligne 7, la possibilité de parcours plus diversifiés.

4.10.4- Eléments de comparaison, approches coûts / bénéfiques, variables attendues dans les scénarios de conception du projet

Deux interrogations sont apparues, concernant la validité de l'investissement envisagé par la Métropole au travers du projet soumis à concertation.

Certains constatent, en effet, que dès le stade des simulations préalables le choix du tramway a été fortement affirmé. Dans ces conditions, l'interrogation sur la possibilité d'une meilleure rentabilité socio-économique d'une solution du type busway reste posée pour certains intervenants.

De même, la question de l'impact à long terme de la crise sanitaire que nous traversons, sur l'ensemble des mobilités (impact du télé-travail, choix du mode de transport quand les migrations domicile-travail deviennent beaucoup moins fréquentes, modifications des choix d'implantation des pôles d'emploi, etc..) est posée par certains intervenants. Ces modifications éventuelles des mobilités ou des comportements pourraient, en effet, avoir des conséquences sur l'efficacité des investissements de la collectivité en matière de transport. Il est, évidemment, impossible de répondre à ces interrogations en l'état actuel des connaissances.

5- DEMANDE DE PRECISIONS ET RECOMMANDATIONS AU RESPONSABLE DU PROJET

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garants le maître d'ouvrage du projet décide du principe et des conditions de la poursuite du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le maître d'ouvrage doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

5.1- Demandes de précisions au responsable du projet

5.1.1- Certaines données fournies par Nantes Métropole nécessitent des explications

Dans les documents mis à la disposition du public par Nantes Métropole l'évolution du trafic des transports en commun par rapport à l'évolution de l'ensemble des mobilités semble montrer quelques incohérences qui ont été pointées par quelques participants.

D'une part, il est annoncé globalement que les déplacements (tous modes additionnés) vont progresser de 270000 unités par jour à l'horizon du PDU c'est à dire vers 2035.

D'autre part, lorsqu'on regarde l'étude SYSTRA (« Etude d'attractivité de nouvelles lignes TC à l'horizon 2035 à l'aide du modèle multimodal de Nantes Métropole : Résultats de modélisation ») mise à la disposition du public pendant cette concertation, on constate des chiffres qui paraissent contradictoires avec ceux indiqués précédemment. En effet les modélisations SYSTRA semblent envisager une augmentation (entre 2015 et 2035) du nombre des trajets journaliers sur le réseau TAN de 269 000 unités (alors que les déplacements assurés par les transports en communs ne représentent que 15 à 16% du total).

Les quelques internautes qui se sont attachés à ces chiffres dénoncent une erreur ou une tromperie. Il est donc impératif que, dans les meilleurs délais, Nantes Métropole dissipe, d'une manière ou d'une autre, cette incohérence, cette erreur ou cette ambiguïté de présentation.

A minima, Nantes Métropole devra lors de la présentation de ses décisions à la suite de la concertation (mais une réaction plus rapide est souhaitée) fournir un état statistique précis et clair sur :

- Les chiffres de populations et d'emplois de la Métropole et leur répartition spatiale complétées par les projections retenues aux différents horizons du projet.
- Les résultats des enquêtes de mobilité (tout moyens confondus) et leurs projections aux différents horizons du projet.
- Les chiffres concernant la part des mobilités effectivement assurées par le réseau de transport en commun de l'agglomération et leurs projections (avec explicitation des hypothèses) aux différents horizons du projet.

5.1.2- Faire un effort d'explication sur la mise en cohérence du réseau de tramway et du réseau SNCF péri-urbain

Les interrogations de certains intervenants sur la mise en cohérence entre le réseau ferré SNCF et le réseau de la SEMITAN n'ont trouvées aucune réponse pendant la concertation. Il importe que Nantes Métropole précise clairement sa position sur ce problème compte tenu des perspectives récemment affirmées par SNCF Réseau de revitalisation des réseaux de desserte ferroviaire autour des grandes métropoles.

5.2- Recommandations au maître de l'ouvrage pour poursuivre la concertation

5.2.1- Pour bien terminer cette concertation

5.2.1.1- Restituer à la population l'analyse des propositions issues de la concertation.

Les réflexions, propositions concrètes et éléments d'organisation du réseau de transport en commun produits par les habitants de la métropole au cours de cette concertation sont considérables et d'un intérêt indéniable.

Quelque soit la décision de Nantes Métropole sur la poursuite du projet, il est essentiel, pour rendre justice à ce travail considérable, mais aussi, pour la crédibilité même de la politique de concertation de la Métropole, que cette production des citoyens de l'agglomération soit clairement et objectivement valorisée.

Les services techniques de la Métropole et de la Semitan doivent donc maintenant s'approprier ce travail et l'analyser finement à la fois d'un point de vue technique (faisabilité), du point de vue de l'efficacité

potentielle (par rapport aux flux de mobilités constatés ou prévisibles) et aussi du point de vue de la faisabilité socio-économique. Ce travail, certes important, devra être réalisé dans des délais raisonnables et surtout il devra **impérativement être restitué à la population** de manière exhaustive.

Les garants préconisent que cette restitution qui devra avoir une dimension globale (indispensable pour assurer la médiatisation des résultats) et détaillée (pour garder trace de chacune des propositions et de chacune des analyses produites à partir de ces propositions) soit concrétisée, au plus tard, à l'automne 2021.

5.2.1.2- Reprendre les discussions avec certaines des communes de la Métropole

Compte tenu des perturbations causées par l'épidémie de COVID et en particulier du report très marqué des élections municipales, certaines équipes municipales renouvelées n'ont pris leurs fonctions que très peu de temps avant l'ouverture de la concertation.

Il paraîtrait donc intéressant de consulter à nouveau les municipalités de l'ensemble de la Métropole pour intégrer à l'éventuelle suite du projet, les remarques des nouvelles équipes municipales.

5.2.2- Pour préparer, avec la population, l'avenir du réseau de transport en commun

5.2.2.1- Co-construire la suite du projet avec la population

Quelque soit la décision de Nantes Métropole sur le projet (phase 2026) soumis à la concertation, le réseau de transport en commun de l'agglomération connaîtra obligatoirement des évolutions dans les années à venir. La présente concertation a mis, une nouvelle fois, en évidence à la fois l'intérêt des habitants de la Métropole pour leur réseau de transport en commun et leur aptitude à se projeter dans l'avenir pour tenter de dessiner les grandes évolutions de ce réseau. Il paraît donc important de profiter de cet engagement et de cette dynamique pour poursuivre, avec la population, l'évolution du réseau.

Dans l'hypothèse où la Métropole choisirait de **remettre en cause son projet court terme actuel**, il est évident qu'il faudrait envisager une nouvelle phase d'interrogation du public pour développer avec les habitants un nouveau projet répondant éventuellement à des objectifs différents (dans ce cas l'interrogation du public sur les objectifs souhaitables du projet paraît indispensable).

Si la Métropole choisit de **poursuivre son projet**

- soit en le modifiant significativement (rappelons que les propositions en ce sens sont nombreuses : Pont Anne-de-Bretagne, ligne 8, position du terminus sud des trois lignes nouvelles, etc....),
- soit en le conservant tel qu'il est proposé aujourd'hui,

il faudra alors mettre en place une **véritable démarche de co-construction du projet à long terme** (échéance 2035) **avec le public**.

Le point de départ de ce travail serait la restitution au public des propositions faites lors de la présente concertation et des résultats de l'analyse de ces propositions par la Métropole et la Semitan (cf § 5.2.1.1).

On pourrait ensuite envisager un travail en groupes géographiques et/ou thématiques pour mieux cerner les besoins auxquels devraient répondre les différents axes d'extensions du réseau. Une phase d'étude des tracés potentiels pourrait ensuite être réalisée par des groupes attachés à tel ou tel objectif de tracé.

Soulignons bien que nous proposons, ici, un véritable travail de co-construction entre le public et la Métropole, travail qui suppose une interaction permanente, pendant toutes les phases d'élaboration, entre les deux partenaires. Une telle approche nécessitera aussi de préciser à quels moments et sur quels champs interviennent les arbitrages indispensables du Conseil Métropolitain.

Le ou les garants qui seront nommés par la CNDP pour accompagner le suivi de la concertation jusqu'à l'enquête publique de la première étape du projet, pourront fournir les éléments d'orientation nécessaires à l'élaboration de cette démarche.

5.2.2.2- Elargir le cadre des assises de la mobilité

Sur la base des annonces prévisionnelles de la programmation par la ville de Nantes des « assises de la mobilité », évoquées dans plusieurs médias, les garants suggèrent un élargissement de cet évènement à l'ensemble de la Métropole, avec une gouvernance inclusive des communes métropolitaines et des acteurs du réseau ferré péri-urbain.

Cette manifestation permettrait, peut être, de donner un souffle renouvelé au développement du projet à l'horizon du PDU.

6- Liste des ANNEXES

ANNEXE 1 : La décision de la CNDP

ANNEXE 2 : La lettre de mission des garants

SÉANCE DU 4 DECEMBRE 2019

DÉCISION N° 2019 / 170 / DNLN Nantes / 1

PROJET DE DEVELOPPEMENT DE NOUVELLES LIGNES DE TRAMWAY A NANTES (44)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L. 121-8 et l'article L. 121-9,
- vu le courrier de saisine et le dossier annexé adressé le 24 octobre 2019, de Monsieur Bertrand AFFILE, Vice-Président de NANTES MÉTROPOLE, de projet de développement de nouvelles lignes de tramway à Nantes et de transformation du pont Anne de Bretagne

Considérant que :

- ce projet comporte des enjeux socio-économiques et environnementaux locaux importants,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

Il y a lieu d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-9.

Article 2 :

Les modalités de la concertation préalable seront définies par la Commission qui en confie l'organisation au maître d'ouvrage, selon les dispositions de l'article R.121-8.

Article 3 :

Messieurs Alain RADUREAU et Laurent JOSEPH sont désignés garants de la concertation préalable.

Article 4 :

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente



Chantal JOUANNO

LA PRESIDENTE

Paris, le 18 décembre 2019

Messieurs,

Lors de sa séance plénière du 4 décembre 2019, la Commission nationale du débat public vous a désignés garants du processus de concertation préalable pour le projet de développement de nouvelles lignes de tramway et de réaménagement du pont Anne de Bretagne, relevant de la catégorie 1-c du R. 121-2 du Code l'environnement, porté par Nantes Métropole.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général sur ce projet aux forts enjeux environnementaux et d'aménagement du territoire et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation préalable pour ce projet a été décidée en application de l'article L.121-8 du Code de l'environnement. Comme le précise l'article suivant L.121-9, « *lorsque la CNDP estime qu'un débat public n'est pas nécessaire, elle peut décider de l'organisation d'une concertation préalable. Elle en définit les modalités, en confie l'organisation au maître d'ouvrage et désigne un garant* ».

Rappel des objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. Il est important que l'ensemble des parties prenantes ait connaissance des dispositions légales. L'article L121-15-1 du Code de l'environnement précise bien que la concertation préalable permet de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

.../...

MM Alain RADUREAU et Laurent JOSEPH
Garants de la concertation préalable
Projet DNLT et pont Anne de Bretagne Nantes Métropole

En effet, la concertation du grand public sur le projet de développement du réseau de tramways nantais doit permettre de répondre aux questions suivantes :

- Le MO (« maître d'ouvrage ») a saisi la CNDP sur l'ensemble de son projet à court, moyen et long terme, conformément aux dispositions du code de l'environnement. Il affiche la volonté de débattre avec le public de l'opportunité de développer le réseau, et donc des logiques structurantes de déplacement et de desserte au sein de Nantes, sans se limiter à un débat d'insertion sur des lignes prédéfinies de tramway. Le calendrier quant à lui semble suffisamment souple pour permettre une mobilisation efficace du public. Cette ambition est bien évidemment à confirmer par votre travail, et à rendre possible car, aux termes de l'article L.121-9 du code de l'environnement, il appartient à la CNDP d'adopter les modalités, le périmètre et le calendrier de cette concertation sur la base de vos propositions. Quelle serait donc la méthodologie de concertation la plus appropriée pour recueillir le point de vue du public sur l'opportunité du projet et ses principales orientations ? Quelle est la place pensée pour la voiture individuelle relativement à ce projet ? Comment articuler efficacement les temporalités du temps long du projet et plus court de la concertation ? Comment distinguer les débats sur le *développement du service* et celui sur la *création de nouveaux rails* ? Et quelles sont les modalités nécessaires d'information et de participation du public après la concertation préalable jusqu'à l'enquête publique ?
- Par ailleurs, un long historique participatif existe sur les documents et projets annexes à celui dont la CNDP est saisie. Il vous appartiendra d'apprécier si la qualité de ces différentes phases de discussion fait consensus au sein du public et des différentes parties prenantes.
- Le projet objet de la saisine est intimement lié à celui de nouvelle centralité métropolitaine, appuyé sur plusieurs Zones d'Aménagement Concertées dans le centre-ville de Nantes – projets urbains et de transports s'alimentent l'un l'autre dans une logique de développement urbain. Par conséquent, au-delà de l'opportunité, il est important que le public puisse débattre des enjeux urbains et socio-économiques associés à ce projet urbain d'ampleur, condition nécessaire pour permettre une mobilisation des personnes concernées. Pour cela, il conviendra d'amener le MO à clarifier sa vision politique de long-terme pour l'aménagement de la Métropole.
- La concentration d'enjeux au centre-ville constitue un point d'attention certain dans la définition du périmètre de la concertation. Comment mobiliser le public à une plus large échelle ? Comment inclure les habitants de tous les quartiers concernés par les extensions, sans pour autant cloisonner les espaces d'échange.

Les membres de la Commission nationale ont été très sensibles aux enjeux environnementaux, notamment ceux liés à la « transformation » du pont Anne de Bretagne et son impact sur la Loire. Les enjeux environnementaux associés doivent donc faire l'objet d'une transparence toute particulière vis-à-vis du public y compris à ce stade du projet.

Au regard de ces questions et des autres qui pourraient se poser, cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, dans la préparation et la définition des modalités de concertation, dans son organisation et sa conduite confiées au MO sous votre garantie, dans vos relations avec la CNDP. Naturellement, il vous appartient de déterminer en collaboration avec le MO les modalités d'association du public.

Périmètre de la concertation préalable

Votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés afin

d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il apparaît souhaitable de soumettre à la concertation. Il en va de la mobilisation du public aux rencontres de la concertation, gage de richesse dans les arguments échangés autour du projet. C'est pourquoi, prendre le temps de cette étude est fondamental, et je vous laisse le soin de le faire entendre aux acteurs du territoire.

Il s'agira manifestement de définir avec précision l'articulation entre :

- une approche territoriale :

- Les quartiers périphériques de Nantes potentiellement mieux desservis, d'une part,
- Une zone de centre-ville en profond réaménagement, d'autre part ;

- et une approche thématique, intégrant par exemple :

- La place des différents modes de transports à long terme dans Nantes,
- La stratégie de développement urbain de la Métropole ;

Pour ce faire, vous avez toute latitude pour aller à la rencontre des acteurs concernés (notamment riverains, usagers du centre-ville, habitants des quartiers périphériques, acteurs institutionnels responsables des futurs équipements desservis, associations environnementales, collectivités territoriales, services de l'Etat, etc.) afin d'identifier avec précision les thématiques, les enjeux qu'il apparaît souhaitable de soumettre à la concertation, et pour lesquels je vous ai proposé certaines pistes ci-dessus.

Définition des modalités de concertation

L'une de vos missions principales est donc de définir le périmètre mais aussi les modalités et le calendrier de la concertation pour qu'ils répondent bien aux objectifs fixés par le Code de l'environnement. Ces propositions seront ensuite soumises à l'approbation de la CNDP, lors de sa plénière mensuelle.

À partir de l'analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques, vous définirez les modalités de concertation, naturellement en collaboration avec la CNDP et le MO.

Il est important que vous puissiez amener le MO à réunir les moyens budgétaires et les ressources humaines nécessaires au bon déroulement de cette concertation. En votre qualité de garants, il vous appartiendra ensuite de veiller tout au long du dispositif à la bonne mise en œuvre organisationnelle de la concertation déléguée au MO.

Vous serez invités à réaliser une synthèse de l'ensemble des échanges pour expliciter votre démarche, la méthodologie de la concertation et de son organisation, qui sera confiée au maître d'ouvrage. Cette synthèse sera présentée au bureau de la CNDP, avant que les modalités de la concertation ne soient soumises à l'approbation du collège de la CNDP.

Par ailleurs, selon les dispositions de l'article L.121-16 du Code de l'environnement, le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication, à leur éventuelle démultiplication et publication locale, afin que le public le plus large soit clairement informé de la démarche de concertation. J'insiste ici sur le fait que les dispositions légales sont un socle minimal à respecter mais qu'il est bon de dépasser en vue d'une meilleure diffusion de l'information.

Votre mission s'achève par l'élaboration d'un bilan définitif, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable, présentant la façon dont elle s'est déroulée. Ce bilan, dont un canevas vous est

transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées, la méthodologie retenue pour mener la concertation, votre appréciation indépendante sur la qualité de la participation menée par le MO et, le cas échéant, mentionne les évolutions du projet qui résultent de ce processus. Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions. Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (art. R.121-23 du CE). Ce bilan est joint au dossier d'enquête publique.

La responsabilité de garants de la concertation relative au projet de développement du réseau de tramways nantais est donc majeure. La CNDP vous confie une mission de prescripteur à l'égard du maître d'ouvrage et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation :

- le respect des principes du droit à l'information et à la participation du public reconnu par la réglementation française (Convention d'Aarhus, Charte de l'environnement, Code de l'environnement) ;
- tout en liaison avec le MO, l'exigence d'une totale indépendance et neutralité,
- le respect des principes et des valeurs de la CNDP : indépendance, neutralité, transparence, égalité de traitement et argumentation ;

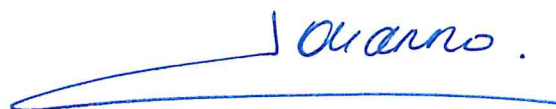
Pour tout cela, la CNDP vous indemnise et vous défraie selon des montants fixés dans l'arrêté du 29 juillet 2019. La charge de l'organisation matérielle de la concertation revient au MO.

Relations avec la CNDP :

Compte-tenu de l'importance du projet, il est nécessaire que nous puissions conserver un contact régulier afin que vous nous teniez informés régulièrement du déroulement de la concertation (qualité du dossier, définition des modalités de concertation, qualité des réponses apportées, sujets principaux et points de conflit potentiel). Le bureau se tient à votre disposition, notamment en cas de difficulté particulière liée à la concertation.

Enfin, de manière à vous permettre la meilleure prise en main de votre mission, je vous invite à une journée de formation dans les locaux de la CNDP prévue le 28 janvier 2019. Cette journée sera l'occasion d'aborder dans le détail les différentes étapes de la concertation que vous allez garantir, et bien sûr, de nous poser toutes vos questions. Je vous invite à nous confirmer votre présence dès maintenant en écrivant à l'adresse garant@debatpublic.fr. Si vous ne pouvez pas être des nôtres, sachez qu'une seconde journée se tiendra en janvier.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Messieurs, en l'assurance de ma considération distinguée.



Chantal JOUANNO