

Point 23 : Transition écologique - La Chapelle-sur-Erdre - Nantes - Connexion des lignes de tramway ligne 1 et ligne 2 - Approbation du programme et de l'enveloppe financière prévisionnelle

Intervention : Éric COUVEZ (Saint Herblain)

Madame la présidente, chers collègues,

La connexion entre la ligne 1 - ligne 2 entre dans sa phase finale. Elle marque un tournant historique pour notre réseau de transport. Jusqu'ici structuré en étoile autour de la place du Commerce, il s'apprête à dessiner sa première boucle d'ici 2027. Ce nouvel agencement viendra densifier le maillage du réseau de la Métropole et en améliorer la performance.

Les usagers pourront aller d'est en ouest sans passer par le centre de Nantes. Je pense notamment aux nombreux étudiants, pour qui les trajets quotidiens seront simplifiés. Ce projet apportera une nouvelle souplesse à l'exploitation de la ligne 2, en facilitant l'accès des rames aux installations techniques du CETEX de Babinière.

Mais cette dernière étape n'est pas sans défis, il faut franchir le périphérique et le choix du tracé mérite une attention particulière. Car si la ligne droite est la plus rapide, ici il faut faire passer le tramway au-dessus du marais du Gesvres.

Traverser une zone humide, nous expose donc à des risques de procédures environnementales, administratives, voir judiciaires, pour le groupe communiste, ce risque doit être intégré aux études préliminaires.

Si tout se déroule comme prévu, relier les lignes 1 et 2 représentera près de 15 années d'études et de travaux. Un temps long, qui exige anticipation et vision. Notre Plan de Déplacements Urbains arrive à échéance en 2027.

Pour les élus communistes, il est déjà temps de penser à l'après, en explorant les perspectives de développement du tramway à l'ouest de l'agglomération. Ces réflexions nourriront les décisions de la prochaine mandature.

Le PDU actuel, couvrant la période 2018-2027, a porté très haut les ambitions de la Métropole en matière de transition écologique. Notamment en réduisant de manière significative la part des modes motorisés individuels au profit des modes actifs, avec pour ambition 13 points supplémentaires à l'horizon 2027. Cela témoigne de l'engagement fort en faveur d'une mobilité plus durable et plus respectueuse de l'environnement.

Cependant, sans renier cette ambition, il me semble essentiel qu'à présent nous élargissions notre horizon en portant une ambition équivalente pour les transports en commun, qu'ils soient métropolitains ou régionaux. Ces derniers doivent devenir une véritable alternative structurante aux déplacements individuels, en offrant des solutions efficaces, accessibles et attractives pour tous les usagers, notamment pour de longues distances au quotidien.

Pour cela, il est impératif que des solutions concrètes émergent, qu'elles soient techniques, organisationnelles ou financières. Pourquoi refuser de mettre en place le versement mobilité régional ? Il nous faut penser en termes d'intermodalité, de fréquence, de maillage territorial et de qualité de service. C'est à cette condition que nous pourrons répondre aux défis de demain, en conciliant transition écologique, justice sociale et efficacité des déplacements.

Je vous remercie de votre attention.