

NANTES

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT

FRANCHISSEMENTS
DE LOIRE

Contributions

Septembre 2004

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT

DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES

Commission Aménagement du territoire et développement métropolitain

Contribution de Marc Lefebvre COLLECTIF TRANSPORT

nouveaux franchissements de Loire
Pour qui ? pour quoi ?

- novembre 2003 -

Toute correspondance doit être adressée à :

M. le Président
Conseil de Développement
Tour Bretagne - BP 72423
44047 NANTES Cédex 1

Secrétariat du Conseil :
COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES - AURAN

Tél : 02 40 99 49 36
Fax : 02 40 99 48 56

mail : conseil-de-developpement@wanadoo.fr
<http://www.nantes-citoyennete.com>

conseil de développement

contribution du Collectif transport

Nouveaux franchissements de Loire ? Pour qui ? Pour quoi ?

Réponse biaisée

La réponse à la question est nécessairement biaisée selon la façon de la poser. Il est évident que n'importe quel automobiliste piégé matin et soir dans la circulation automobile se déclarera favorable à la création de nouveaux franchissements de la Loire. S'installe dans l'esprit d'une majorité d'automobilistes l'évidence que ces nouveaux franchissements sont devenus incontournables et qu'il ne peut s'agir que de ponts routiers qui procureront de nouvelles opportunités et facilités de circulation. On évite de se demander sur quoi pourront bien déboucher ces ouvrages. On oublie bien vite qu'une nouvelle offre de voirie, c'est aussi une nouvelle source de circulation et donc de production d'oxydes de carbone et d'ozone.

Les élus sont soumis à une forte pression, régulièrement entretenue par la presse locale. Ils sont pris entre l'horizon des automobilistes, souvent limité à leur capot, et qui veulent pouvoir circuler « où je veux, quand je veux » et l'exigence contradictoire des citoyens de respirer un air sain.

Desserte inter-quartiers ?

Tout le monde s'accorde à dire que de nouveaux franchissements de Loire sont nécessaires pour la desserte inter-quartiers. Devoir systématiquement passer par le centre ville pour aller de Trentemoult à Chantenay ou de Saint Sébastien à Doulon est dommageable ; tant en temps dépensé, quel que soit le mode de déplacement ; à pied, en vélo, en bus ou en voiture, qu'en énergie gaspillée, pour tous les déplacements motorisés

Personne n'est pourtant assez naïf, pour imaginer que la création de voiries au dessus ou en dessous de la Loire ne va pas constituer un nouvel aspirateur à voiture pour les franchissements Nord-Sud. La nature ayant horreur du vide, et les stratégies de déplacements pour éviter les embouteillages étant suffisamment sophistiquées, on peut être sûr qu'à peine ouvertes, ces voiries seront saturées en heures de pointe avec tous les effets induits en matière de pollution.

Privilégier les modes doux

Le centre de l'agglomération ne peut pourtant, ni se permettre un nouvel afflux de trafic si on souhaite garder un minimum de fluidité de circulation pour ceux

dont les déplacements en voiture sont incontournables (on sait la fragilité du trafic en heure de pointe), ni s'octroyer un supplément de pollution.

Dès lors, si nouveaux franchissements il doit y avoir, ils devront impérativement privilégier les modes de déplacements « doux » ; marche à pied, vélos, transports en commun.

La création de nouveaux franchissements doit être l'occasion d'envisager un réseau de transport en commun davantage maillé et moins concentré sur le centre de l'agglomération.

Navettes, tunnels, ponts ?

* Les navettes fluviales répondent parfaitement à ces critères, elles ne permettent cependant pas d'assurer des continuités sans rupture de charge dans les dessertes de transport en commun.

* Les franchissements types « tunnel », évoqués par certains compte tenu des contraintes de navigabilité (particulièrement en aval) sont naturellement à exclure, car impossible à franchir en apnée pour un cycliste normalement constitué et trop rebutante à traverser pour un piéton pour des raisons évidentes de sentiment d'insécurité. Ils seraient donc contraires au PDU qui vise justement à augmenter la part de ces modes de déplacement.

* Restent les ponts qui devront, on l'a vu, être dédiés en priorité aux modes de déplacements doux, avec des sites sécurisés pour chacun d'eux.

Redistribuer la voirie

Pour rester dans le cadre des objectifs fixés par le PDU (réduction de la part des déplacements automobiles), il n'est pas envisageable de créer de nouvelles surfaces de voiries pour les voitures. Il conviendra donc de distribuer différemment la part de voirie existante en créant de nouveaux sites propres réservés aux transports en commun sur les ponts existants qui n'en sont pas pourvus. On conservera ainsi une capacité constante de circulation pour les véhicules particuliers tout en augmentant celle des transports en commun, des deux roues et des piétons et donc leur part dans les déplacements.

- Cette politique répondrait à un principe général de dimensionnement des voiries pour les transports en commun en heures de pointe et de dimensionnement des voiries pour les voitures en heures creuses.
- Cette politique viserait à limiter l'usage de l'automobile pour les déplacements pendulaires, en particulier domicile-travail, en heure de pointe, tout en assurant une fluidité de circulation en heure creuse pour garantir l'activité de la cité.
- Cette politique répondrait aux exigences de la loi sur l'air et de rééquilibrage des parts de marché des déplacements dans l'agglomération conformément au PDU.

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT

DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES

Contribution de Jérôme Dyon ANDE - Association Nantaise de Défense de l'Environnement

Franchissements de la Loire

- décembre 2003 -

Toute correspondance doit être adressée à :

M. le Président
Conseil de Développement
Tour Bretagne - BP 72423
44047 NANTES Cédex 1

Secrétariat du Conseil :
COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES - AURAN

Tél : 02 40 99 49 36
Fax : 02 40 99 48 56

mail : conseil-de-developpement@wanadoo.fr
<http://www.nantes-citoyennete.com>

De nouveaux ponts sur la Loire ? ... la CUN dit en envisager deux à l'intérieur du périphérique, un à l'Ouest du centre-ville et un à l'Est. Dans un premier temps, à l'horizon 2007, il est question d'un premier ouvrage entre Malakoff et Beaulieu pour y faire passer la future ligne 5 de transport public - son ouverture aux voitures restant aujourd'hui hypothétique.

Mieux relier les rives du fleuve ? Certes, mais un des caractères majeurs de Nantes est d'être une ville d'estuaire contrainte par son fleuve ... en raison du trafic portuaire, qui demande une liberté de mouvement des bateaux jusqu'aux quais Wilson et de l'Aiguillon côté Ouest, par un paysage majestueux côté Est. C'est une économie, une histoire, un paysage à respecter, que des ponts viendraient nier en bloc.

La première question à poser est donc celle de l'utilité de niveaux franchissements automobiles. Dans sa logique égoïste, l'automobiliste attend de circuler sans problème à tout moment et réclame pour cela ponts et routes ... Vision à courte vue qui n'apportera qu'un soulagement passager ; on sait que toute nouvelle infrastructure appelle une circulation nouvelle qui vient rapidement la saturer - retour à la casse départ avec plus de voitures à gérer dans les voies adjacentes et dans la ville ... alors même que la loi sur l'Air impose une réduction de la circulation automobile dans l'agglomération ...

Que Cheviré ou Bellevue soient saturés en périodes de pointe est absolument normal ... c'est une contrainte qui limite au contraire la croissance du trafic, en agissant d'abord sur ceux dont la légitimité de déplacement est la plus faible à ce moment ... Bref, rien qui justifie vraiment de nouveaux ponts routiers à moyen terme. D'autres pistes sont certainement à suivre : aux automobilistes et à la société de s'adapter. La réponse est plutôt dans le développement des transports en commun pour les déplacements domicile-travail, dans des solutions alternatives de type co-voiturage aussi, et sans doute dans l'adaptation des horaires de travail ... et bien sûr dans un urbanisme moins générateur de déplacements.

Dans cet esprit, s'il faut parler de franchissements complémentaires de la Loire, un pont entre Malakoff à Beaulieu s'avérerait à réserver aux seuls TC et circulation douces, et pas à ouvrir aux voitures qui disposent pour cela du pont Willy Brandt. C'est plutôt de l'autre côté, entre Beaulieu et St Sébastien, qu'un ouvrage mixte serait le plus justifié - le pont Clémenceau devant perdre une large part de sa capacité de circulation automobile du fait de l'aménagement de la ligne 4, pour mieux relier Nantes et l'île au sud de l'agglomération et développer là les transports public. Quant à un franchissement aval ... il y a tellement d'autres projets à réaliser avant dans l'agglomération ... et des bateaux pourraient très bien assurer un lien à destination des piétons et des cyclistes entre Chantenay et Trentemoult en prolongement de la ligne envisagée depuis Nantes.

Jérôme Dyon
Décembre 2003

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT

DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES

Contribution de Claude Lefebvre A.U.F. Nantes (Accueil des Villes Françaises)

Franchissements de la Loire

- août 2004 -

Toute correspondance doit être adressée à :

M. le Président
Conseil de Développement
Tour Bretagne - BP 72423
44047 NANTES Cédex 1

Secrétariat du Conseil :
COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES - AURAN

Tél : 02 40 99 49 36
Fax : 02 40 99 48 56

mail : conseil-de-developpement@wanadoo.fr
<http://www.nantes-citoyennete.com>

L'étude des franchissements de Loire ne peut, bien entendu, être dissociée d'autres sujets concernant l'avenir de l'agglomération.

C'est pourquoi nous souhaiterions insister sur les points suivants :

Franchissement aval

Une étude sérieuse sur un franchissement du bras de la Madeleine nous semble indispensable. Les flux de véhicules venant du bas de Chantenay et de Bellevue se retrouvent intégralement sur le quai de la Fosse et viennent alourdir les bouchons dans le centre historique à partir de l'Île Feydeau. La desserte des futurs quartiers de l'Île de Nantes dans sa partie Ouest, ainsi que le futur quai des paquebots, demanderont des accès directs pour l'ensemble de la circulation venant de l'Ouest de la rive Nord (la création récente des rond-points et la réorganisation de la ligne 81 de la TAN montrent bien le souci d'améliorer la situation dans ce secteur).

Esthétique des ouvrages

Maintenir l'image d'une ville capable de réussir de grands projets urbains en prenant en compte un niveau d'esthétique réel. De récentes réalisations et des projets en cours ont fait réagir de nombreux nantais par leur manque de recherche esthétique (passerelle de liaison Petite Hollande/Palais de Justice ou future École d'Architecture).

Prise en compte du projet du nouvel aéroport

Les deux grands projets que sont le nouvel aéroport et l'aménagement de l'Île de Nantes généreront un trafic spécifique, sans doute important, de personnes en déplacement d'une part, et frêt de moyen tonnage d'autre part. La destination de ces trafics sera pour une bonne part l'ensemble de l'Île (de Beaulieu au quai Paquebots). La traversée de la Loire par le centre ville constituera un réflexe naturel pour une partie des usagers, nous y voyons une raison supplémentaire au besoin d'une étude d'un franchissement du bras de la Madeleine vers l'aval.

Claude Lefebvre - AVF Nantes

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT

DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES

Contribution d'Henri Bourgeau

Franchissements de la Loire

- juin 2004 -

Toute correspondance doit être adressée à :

M. le Président
Conseil de Développement
Tour Bretagne - BP 72423
44047 NANTES Cédex 1

Secrétariat du Conseil :
COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES - AURAN

Tél : 02 40 99 49 36
Fax : 02 40 99 48 56

mail : conseil-de-developpement@wanadoo.fr
<http://www.nantes-citoyennete.com>

Nantes, le 24 juin 2004

Contribution d'Henri Bourgeau

Franchissements de la Loire

1. La Communauté Urbaine "Nantes Métropole" étudie actuellement la création de deux nouveaux franchissements en amont et en aval de l'Île de Nantes. Cette question est d'ailleurs à voir en corrélation avec l'étude par le Département d'un autre franchissement, probablement autoroutier, entre Nantes et Saint Nazaire. Le Conseil de Développement a commencé l'examen de cette problématique (lettre de M. Régent au Président de la Communauté urbaine, en date du 10 décembre 2003).
2. La position que je prends ici est établie en accord avec un groupe d'étudiants et de responsables pédagogiques de l'Université Permanente (U.P.), l'atelier "Initiatives", participant au cycle "Découverte de l'Estuaire" organisé par le Centre culturel maritime de Nantes (C.C.M.N.). Pendant l'année universitaire 2002-2003, nous avons lancé une "action citoyenne" en nous appuyant sur les travaux du Conseil de Développement au sujet du schéma de transports collectifs de l'agglomération nantaise. Nous avons constitué avec plusieurs associations favorables aux "circulations douces" un réseau qui s'est fixé pour but le rétablissement à Nantes de navettes fluviales pour rendre aux nantais leurs voies d'eau, désertifiées par les comblements et la destruction du Pont transbordeur.
3. Après avoir constitué et remis aux 135 élus du Conseil communautaire un dossier exposant notre point de vue, nous avons eu le plaisir d'assister à la séance du Conseil de la C.U. de décembre 2002 lors de laquelle le Président de la C.U., suivant en cela l'avis du Conseil de Développement, a annoncé la mise en place à titre expérimental de navettes fluviales. Depuis, nous suivons de près les travaux de la C.U. et de la Semitan pour la mise en place d'une navette sur l'Erdre prévue en septembre 2004 et une sur la Loire (Commerce-Trentemoult) en septembre 2005. Si l'existence future de ces navettes semble bien acquise, leur mise en place rencontre actuellement plusieurs difficultés.
4. Tout d'abord, le Gouvernement a supprimé fin 2003 toute une série de crédits promis aux collectivités locales dans le domaine des transports publics, ce qui a obligé la C.U. à réviser radicalement ses prévisions budgétaires, et le financement des navettes s'est vu retardé. On peut donc dire que la navette sur la Loire, dont l'utilité n'est absolument pas contestée, n'entrera pas en service avant au moins deux ans.
5. Pour ce qui est de la navette sur l'Erdre, que la C.U. avait prévu de mettre en service dès septembre 2004, elle rencontre un autre problème, celui de la lutte entre différents utilisateurs de cette rivière (transports publics, clubs d'aviron, éventuellement pêcheurs à la ligne), et la concertation qui aurait dû

être le préalable à son lancement vient maintenant de commencer. En conséquence, le Conseil de Développement devrait reprendre l'étude de ce dossier dès que possible.

6. En ce qui concerne les franchissements urbains de la Loire (amont et aval de l'Ile de Nantes), le Conseil de développement continue à suivre les débats en cours (deuxième phase de concertation) et je souhaite apporter la contribution de l'atelier "Initiatives" de l'U.P. à cette discussion.
7. Dans un premier temps, nous abordons ici la question du franchissement aval (Chantenay-Trentemoult) qui présente le plus de difficultés techniques. Pour ce faire, la C.U. a fait étudier le choix entre un pont aérien (type Cheviré), un pont tournant ou levant à la hauteur des rives, et un tunnel (soit autoroutier, soit réservé aux transports en commun). Nous avons pour notre part examiné ces différentes solutions et avons en premier lieu constaté que, vu la configuration (hauteur et géologie) très différente des deux rives de la Loire, des difficultés techniques considérables rendraient la réalisation de tels projets très onéreuse en termes de terrains à exproprier et d'ouvrages à construire. Par ailleurs, lors des travaux du Conseil de Développement, nous avons bien entendu les arguments échangés, notamment avec le Port autonome, sur la nécessité de préserver à tout prix la zone d'évitage au large de Trentemoult, condition "sine qua non" de la survie des quais des deux côtés de la Loire, à Cheviré et la Roche Maurice. Il a été dit par exemple que la décision de créer un pont tournant ou levant risquerait de pousser les armateurs à supprimer définitivement la desserte de cette extrémité du port de Nantes Saint Nazaire par le trafic hauturier. S'ajoute à cela la décision d'aménager le quai Wilson pour l'accueil des paquebots (de 8 par an actuellement à 40 prévus).
8. C'est pourquoi nous apportons au débat une idée qui nous semble évidente, et dont nous nous demandons pourquoi elle ne figure pas parmi les options qu'a fait examiner la C.U (le bureau d'études vient tout juste d'entamer des réflexions sur ce sujet). Si l'on compare par exemple notre Estuaire à celui de la Seine, on constate dans ce dernier pas moins de 8 bacs entre Rouen et le Havre. Nous proposons donc d'inclure dans les options la création d'un service de bacs fluviaux, bien connus des riverains de la Loire. Partageant les opinions exprimées par plusieurs Associations membres du Conseil de Développement, nous soutenons que les franchissements doivent être réservés en priorité aux transports en commun et aux "circulations douces", et seulement dans la mesure des places restantes au trafic automobile, à commencer par les petits utilitaires, outils de travail des artisans. En effet, les Bacs du Pellerin et d'Indre, qui sont de petite taille, transportent sans problème deux cars en plus des voitures. Avec des bacs un peu plus importants, le transport d'un bus articulé doit être possible.
9. À court terme, une telle option, qui nous semble exiger beaucoup moins d'équipements fixes et de construction du matériel nécessaire, serait extrêmement moins onéreuse que celles qui sont actuellement examinées. À long terme, elle permettrait d'envisager non seulement le bouclage de la ligne

70 au Sud de la Loire, mais aussi (par un service Pointe de l'île - Chantenay - Trentemoult) le débouché de la future ligne 5 (tram-bus) prévue longitudinalement sur l'Île de Nantes. Actuellement, le tracé envisagé à l'Ouest de cette île, compte tenu du maintien du quai Wilson pour les paquebots et de l'éventuelle création d'une darse pour la plaisance, ne semble pas convaincant, puisqu'il ne relie pas cette ligne à Chantenay, relais possible vers les T.E.R.. Bien entendu, il faudra des embarcadères adaptés à ces exigences pour permettre un transbordement rapide des véhicules et des passagers de ces bacs. Mais, même en inscrivant toutes ces contraintes dans un cahier des charges, on n'atteindra pas le coût du moins cher des ouvrages fixes envisagés. La solution d'un bac permettrait d'attendre quelques années en observant les évolutions du trafic avant d'engager toute autre dépense.

10. Pour le franchissement amont, on ne peut que constater au stade actuel des études une certaine convergence sur un tracé en "zigzag" respectant les souhaits de l'équipe Chémétov, sinon les exigences des habitants du quartier Beaulieu. Là aussi, il faut souligner la priorité à donner aux transports en commun et aux circulations douces : tout franchissement un peu large crée un appel à la circulation des voitures automobiles. Une solution complémentaire pourrait constituer à accoler au Pont de Vendée (qui supporte déjà sa part de transports en commun, sous la forme du tram-train - mais il manque un arrêt à Malakoff -) une passerelle légère pour piétons et cycles, afin de rétablir des conditions de sécurité normales pour la circulation des trains sur ce pont. Un tel cheminement piétonnier existe sur le pont SNCF de la Jonelière.
11. En conclusion, nous insistons donc pour que les deux questions de l'étude d'un nouveau bac Ile de Nantes - Chantenay - Trentemoult et de la mise en place des navettes fluviales déjà prévues fassent l'objet d'un examen tant du Conseil de Développement que des autorités de la C.U.

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT

DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES

Contribution d'Henri Favre (CGT) et Michel David (Personnalité qualifiée)

Franchir la Loire
Pourquoi et Comment ?

- juin 2004 -

Toute correspondance doit être adressée à :

M. le Président
Conseil de Développement
Tour Bretagne - BP 72423
44047 NANTES Cédex 1

Secrétariat du Conseil :
COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES - AURAN

Tél : 02 40 99 49 36
Fax : 02 40 99 48 56

mail : conseil-de-developpement@wanadoo.fr
<http://www.nantes-citoyennete.com>

FRANCHIR LA LOIRE

Pourquoi et Comment ?

Contribution de Henri FAVRE (UD CGT 44) et Michel DAVID (personne qualifiée)

Aujourd'hui 90 % des véhicules franchissant la Loire dans la Communauté Urbaine (CU) ont pour origine ou destination l'une des communes de l'agglomération. Dans le même temps les services de transport collectif organisés par la TAN passent exclusivement par les « 2 lignes de ponts ». Cette situation rend les échanges inter-quartiers largement tributaires de l'usage des véhicules individuels et génère désormais quelques bouchons chroniques, à certaines heures en plusieurs points du périphérique, des pénétrantes ou du centre ville.

Vouloir modifier cet état de fait nécessite de prendre en compte :

- Les fonctions naturelles et économiques de la Loire,
- Les relations inter-quartiers que l'on souhaite établir au sein de la CU
- L'urbanisation des territoires environnants, les fonctions métropolitaines, et les échanges souhaités entre Nantes et les régions voisines,
- Les projets structurants et clairement identifiés à ce jour – Ile de Nantes, Rives de Loire, Grand Projet de Ville (GPV) Malakoff, Notre Dame des Landes,
- Les potentialités des infrastructures existantes, notamment ferroviaire,
- La contribution à la réduction des rejets des gaz à effets de serre,
- L'évolution des modes de déplacement et du stationnement.

I : Les fonctions naturelles et économiques de la Loire :

Du quai Wilson aux appontements de Roche-Maurice et Cheviré, le Port Autonome de Nantes/Saint-Nazaire (PANSN) traite chaque année environ 3 000 000 t de fret, alimentant des industries bord à quai (sucre, bois, combustibles, sidérurgie ...) et un réseau d'entreprises industrielles ou agricoles, dans un rayon de 100 à 150 km (bois, engrais, céréales, ...).

La plupart des navires remontant l'estuaire ne peuvent « éviter » à marée haute, qu'à la pointe de l'île Sainte-Anne entre Trentemoult et le Quai de l'Aiguillon. Les paquebots en escale ont les mêmes contraintes de navigation.

Le gabarit propre à la navigation fluviale devra être maintenu dans la traversée de l'agglomération pour permettre :

- la transit des péniches, des barges et autres embarcations jusqu'à Bouchemaine,
- la réalisation de manifestations et de rassemblements à caractère commercial, sportif, festif et ludique sur le fleuve, ses quais, ses rives et à ses abords.
- la migration des saumons, civelles et autres alevins,

L'estuaire, est par nature une zone d'interface particulièrement riche pour la faune et la flore terrestre et maritime. Il est l'espace ultime d'évacuation des crues.

Les études des ouvrages de franchissement devront intégrer ces atouts et ces contraintes au même titre que les problèmes géologiques, l'occupation du sous-sol ; voie ferrée entre les gares de Nantes et Chantenay, affluents canalisés – Gué Robert, Erdre, Chézine -, les réseaux – assainissement, eau, gaz, électricité, téléphone, ... et les ambitions architecturales.

II : La nature des relations inter-quartiers que l'on souhaite établir au sein de la CU.

La réalité de la CU émerge doucement dans les consciences alors que cet espace de vie est un vécu en marche depuis plusieurs décennies. L'évolution de l'agglomération a toujours été fortement marquée par les capacités d'usages et de franchissement du fleuve et de ses affluents.

Se satisfait-on des relations existantes entre les 2 rives de la Loire et l'île Beaulieu, entre Rezé et Chantenay, ou veut-on renforcer et diversifier la nature des échanges inter-quartiers ?

Rendre attractif l'habitat au sein de l'agglomération, afin de revaloriser les banlieues et réduire le mitage de la périphérie est une tâche de longue haleine qui passe par un large débat sur les enjeux de l'urbanisme.

III : L'urbanisation des territoires environnants, les fonctions métropolitaines, et les échanges souhaités entre Nantes et les régions voisines :

L'ensemble de l'estuaire représente un poids démographique et économique majeur dans l'Ouest de la France. Pour assurer le devenir du tissu économique, social, culturel, actuel et en corriger les faiblesses, il est nécessaire de développer simultanément les atouts industriels, maritimes, agricoles, scientifiques, touristiques existants et de poursuivre des coopérations avec les régions limitrophes ou plus éloignées en tenant compte du poids de l'Île de France, l'une des toutes premières en Europe. Ce choix de coopération induira des trafics et des flux de personnes et de marchandises au départ ou à destination de l'agglomération.

IV : Les projets structurants et clairement identifiés à ce jour – Ile de Nantes, GPV Malakoff, Notre Dame des Landes, Rives de Loire :

Il faut clairement définir les fonctions actuelles et celles induites par ces projets (habitat, recherche, santé, activités culturelles, commerciales, industrielles, sportives, financières, judiciaires, ...). Sans connaître le détail de ces projets, il est évident que ces aménagements produiront :

- des « flux pendulaires quotidiens » entre lieux de résidence et de travail,
- des cheminements quotidiens pour aller à l'école et accéder aux zones de chalandises et autres services de proximité,
- des « flux inter-quartiers massifs et temporaires » pour accéder aux « grandes surfaces commerciales », aux équipements sportifs : stades Lecointre et Saupin , salles omni-sports de Beaulieu et de Mangin, piscine Malakoff, CRAPA, Ile Forget ...
- des flux intercommunaux, voire interrégionaux, pour accéder aux équipements évoqués ci-avant, mais aussi à l'Auditorium, à FR3, à l'URSSAF, au jardin des « 5 sens », à la CPAM, à la MAN, à l'Hôtel de Région, à la Cité des Congrès, au Palais de Justice, au MIN, à la maison des syndicats, à l'Université inter-âge, à l'Ecole d'architecture, aux services hospitaliers et de recherches biologiques, et à ceux annoncés – télévision locale, Institut des Etudes Avancées ... , sans omettre l'accès au centre ville et à la gare de Nantes-Orléans.

La desserte de Notre Dame des Landes impliquera des infrastructures permettant tout à la fois un drainage des passagers originaires de l'Estuaire, des départements voisins et la diffusion des arrivants dans l'ensemble du tissu urbain de l'agglomération.

Le projet Rives de Loire prévoit la réalisation de cheminements piétons et cycles. Ils doivent permettre tout aussi bien de suivre les rives que la découverte du tissu urbain.

V : Les potentialités des infrastructures existantes, notamment ferroviaire :

Héritière des infrastructures des compagnies du Paris-Orléans et de l'Ouest (ultérieurement réseau de l'Etat), la géographie ferroviaire Nantaise bénéficie au cœur de son agglomération d'un entre-lac d'équipements permettant d'envisager de multiples relations directes tant locales que nationales.

Aujourd'hui Nantes est reliée par TGV directs tout aussi bien à Paris, qu'à Lille, Lyon, Grenoble, Marseille et demain à Strasbourg, voire au-delà vers Bruxelles et la vallée Rhénane.

Les innovations technologiques dans le matériel ferroviaire combinées à une volonté de politique publique ont permis un renouvellement et un grand succès de l'offre régionale vers Le Mans, Angers, Orléans, Les Sables d'Olonne, Rennes, ...

Plus récemment la mise en service du train-tram entre Vertou et Nantes a rencontré un vif succès, conduisant, moins de 3 mois après son ouverture, à lancer des appels d'offres pour augmenter les capacités d'accueil du pôle d'échange de Vertou.

Même insuffisants à ce jour les trafics ferroviaires fret évitent la présence de nombreux poids lourds sur le réseau routier. C'est un atout important pour permettre au port d'élargir son hinterland et de développer le trafic de conteneurs vers l'Ile de France, l'axe Saint-Nazaire / Paris étant au gabarit pour ce type de trafic depuis la réalisation des travaux financés dans le cadre du X^{ème} plan.

La ligne Nantes / Sainte-Pazanne et ses au-delà vers Paimboeuf, Pornic, Croix de Vie, peut et doit tout aussi bien absorber du trafic urbain sur le parcours Bouaye/Nantes, que régional au départ des communes littorales et des gares intermédiaires, que fret compte-tenu des embranchements existants au départ des quais des équipements sud du PANSN et de nombreuses entreprises du Pays de Retz.

La structure en étoile du réseau actuel, sous réserve d'investissements de capacité – signalisation, création de gares, voire électrification, -, mais avec de faibles incidences foncières, permettrait de rétablir des dessertes anciennes du type « Manche-Océan », c'est à dire Saint-Malo / Rennes / Nantes / La Rochelle / Bordeaux, ou d'en créer de nouvelles type Cholet / Croix de Vie ou Les Sables d'Olonne / La Roche sur Yon / Nantes / Notre Dame des Landes. Les dessertes alterneraient tantôt une offre de type TER pour les zones rurales, tantôt Train-tram lors de la traversée des zones péri-urbaines. Des études approfondies en ce sens ont été engagées dès 1965. Il est urgent de les actualiser et surtout de les concrétiser.

Les travaux engagés ou programmés, Boulevard des Pas enchantés, Pont de Bellevue, Route de Vannes, ... modifieront des habitudes et des parcours sans qu'il soit possible aujourd'hui d'en mesurer toutes les conséquences, sur les flux internes à l'agglomération.

VI : La contribution à la réduction des rejets des gaz à effets de serre :

Le transport est, avec le chauffage, l'activité humaine produisant le plus de gaz à effet de serre. Compte-tenu des choix énergétiques nationaux (production d'énergie électrique quasi exclusivement par hydroélectricité et combustible nucléaire), la France et l'ensemble des acteurs politiques et économiques doivent pour respecter les accords internationaux en matière de rejets atmosphériques mettre en œuvre des politiques publiques fortes pour un habitat à Haute Qualité Environnementale et des transports « propres ».

Des progrès technologiques ont été réalisés pour réduire les rejets émanants des moteurs thermiques.

L'accroissement de la population, l'élévation du niveau de vie et de nouveaux usages du temps généreront des besoins nouveaux de déplacements.

La circulation des véhicules classés « véhicules utilitaires », répondant aux besoins de l'artisanat, du commerce de quartier, des services publics des collectivités territoriales, de secours, de maintenance, de dépannages ... ira croissante.

La circulation des poids lourds peut-être modulée en utilisant mieux les capacités des techniques rail/route et en repensant certaines formes de la division internationale du travail, (est-il raisonnable de cueillir du muguet à Nantes, de le faire conditionner aux Pays-Bas, pour le faire commercialiser à Rungis alors que le MIN de Nantes est à moins de 10 Km des lieux de production !).

VII - L'évolution des modes de déplacement et du stationnement.

La ville d'aujourd'hui se caractérise par une très grande diversité des modes de déplacements. A côté des modes classiques : marche à pied, 2 roues, automobile, apparaissent des moyens nouveaux : rollers, planche à roulettes, patinette – motorisée ou non -. Les modes classiques se diversifient ; le 2 roues peut-être tout aussi bien un vélo, qu'un scooter, une motocyclette ou une puissante moto, la berline traditionnelle voit circuler à ses côtés de plus en plus de 4x4 et de monospaces. Plus anecdotique quelques rues nantaises sont parcourues, l'été venu, par des calèches et un « train touristique ».

Dans cet ensemble en mouvement, à des vitesses allant de 4 à 50 km/h (certains observateurs attentifs affirment que cette dernière vitesse est parfois dépassée !), doivent s'inscrire, les bus, les tramways, les autocars, les taxis, les véhicules de service, les pizzaïolo, les véhicules de livraisons allant, de la fourgonnette aux arrêts fréquents, aux 38 tonnes en passant par les engins de chantier et les camions de déménagements.

Quelle place reste-t-il pour la personne à mobilité réduite, le handicapé moteur ou sensoriel, l'adulte conduisant un bébé en landau, l'enfant allant à l'école, le touriste nonchalant voulant comprendre les messages inscrits dans le décor des façades, ...

Les attentes du cycliste ou du piéton du dimanche, sont-elles les mêmes que celles des mêmes allant ou revenant de leur travail ?

Comment circuler en sécurité dans ces flux ?

La réponse serait positive si tout le monde se déplaçait à la même vitesse et dans le même sens ou sur des itinéraires dédiés. S'il est possible d'affecter quelques espaces publics à des modes spécifiques : trottoirs, plateaux piétonniers, pistes cyclables, couloirs à bus, places de parking pour handicapés ou autocars, ... il n'est pas possible d'affecter un espace pour chaque mode. Il faudra donc recourir aux espaces partagés. Le civisme sera-t-il un atout suffisant pour en faire respecter l'usage ?

Le stationnement est un temps important de la circulation, il est même supérieur au temps d'usage du véhicule. Son organisation et le respect de celle-ci sont des facteurs décisifs quant à la fluidité et à la sécurité des autres usagers. Par exemple le conducteur d'une berline aura quelques difficultés à quitter, en toute sécurité, un stationnement en épi si sur sa droite il y a une fourgonnette ou un monospace et que la chaussée sur laquelle il s'engage comporte une piste cyclable. Autre exemple, peu de commerces de centre ville comportent un espace pour stationnement des véhicules de livraison, en conséquence les-dits véhicules vont s'arrêter sur la chaussée et générer des embouteillages, source de manœuvres hasardeuses pour les autres automobilistes, voire de crispations et d'énervements.

*
* * * *
*

Préparer un cœur de ville pour le XXI ème siècle.

Ce diagnostic établi il est possible d'imaginer une palette de propositions pour permettre :

- la fluidité et la sécurité des déplacements,
- l'humanisation de la vie des quartiers, des relations inter-quartiers et intercommunales,
- le dynamisme économique, social, culturel de l'agglomération,
- le rayonnement métropolitain de l'ensemble de l'estuaire.

L'île Beaulieu offre à la CU une chance historique de disposer d'espaces libres en centre ville. Cette réalité doit être saisie pour réaliser de façon exemplaire un centre ville attractif par son architecture, son urbanisme, son urbanité.

L'accroissement prévisible des déplacements conduit inéluctablement à créer des franchissements nouveaux à l'intérieur de l'agglomération. Ces franchissements devront être particulièrement bien adaptés pour le transport collectif et la circulation des véhicules de service.

- Des ponts :

Le maillage des quartiers, Moutonnerie / Malakoff / Beaulieu / Saint Sébastien sur Loire paraît être le plus urgent à réaliser. La série d'ouvrages nécessaires pour assurer ce lien doit être du type « ligne brisée » et non du type « 3 ème ligne de pont », en aval de l'Hôtel de Région. Ces ouvrages permettront le report des terminus des lignes 24 et 52 à l'arrêt train-tram des Pas enchantés. En outre une liaison par passerelle, entre le CRAPA et l'île Forget éviterait les franchissements clandestins et dangereux par les ponts ferroviaires de la Vendée.

- Des navettes fluviales ou des bacs :

En aval, entre Cheviré et la pointe de l'île Sainte-Anne, des liaisons par navettes fluviales ou bacs peuvent être mises en œuvre rapidement. Les points d'embarquements/débarquements devront être mis en correspondance avec le réseau urbain. En outre une liaison de cette nature animerait le site de Trentemoult et respecterait les contraintes fluviales.

- Des transports publics :

Une liaison par service public collectif entre Notre Dame des Landes et le cœur de l'agglomération irriguant directement ou par rabattement les zones de la Beaujoire, de Saint Joseph de Porterie, de la Jonelière.

L'établissement d'un axe de transport public entre les gares de Chantenay et Doulon, via l'île Beaulieu, comportant des points nodaux à créer avec les réseaux tramway et ferroviaire, à Gare maritime, à Mangin ou Vincent Gâche, à Victor Hugo ou Beaulieu, à Malakoff, à la Moutonnerie, permettrait tout à la fois une offre importante entre la partie aval de l'Estuaire et les services de l'île Beaulieu et entre ces mêmes services et Notre Dame des Landes.

L'extension de la technique train-tram.

- Une plateforme logistique multimodale :

L'établissement d'une plate-forme logistique multimodale, à l'emplacement du triage du Blottereau répondant aux besoins de l'Ouest et intégrant le fait que Nantes est l'une des rares villes au monde ayant déjà de grandes potentialités en matière de dessertes aériennes, maritimes, ferroviaires, routières. Une telle réalisation, outre une meilleure rationalisation de l'offre transport, générerait de nombreux emplois qualifiés.

- Des actions diversifiées :

L'extension de la mixité tarifaire

L'organisation du stationnement en « chicane latérale », avec des emplacements réservés pour les livraisons, les dépôts minutes, les handicapés,

L'expérimentation « du temps des villes » dans l'agglomération.

L'aménagement, par rond-point ou échangeur, du carrefour de la Graineraie.

Nantes le 07 Juin 2004



Conseil de Développement

Adresse postale :

M. le Président
CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
Tour Bretagne
44047 NANTES Cédex 1

Secrétariat du Conseil :

Communauté Urbaine de Nantes - AURAN
Tél. 02 40 99 49 36 - Fax 02 40 99 48 56
E-mail : conseil-de-developpement@wanadoo.fr
www.nantes-citoyennete.com