

nantes-citoyennete.com

Le Conseil de développement de Nantes Métropole

Délégation "Territoires de vie quotidienne"

Contribution d'Yves ROBIN

Réflexions sur le thème de la mobilité

Dans le cadre de la délégation « Territoires de vie quotidienne », je souhaite développer ma réflexion sur le thème de la mobilité.

À cet effet, j'estime qu'il est nécessaire de sortir du microcosme « Nanto-Nantais » pour avoir une vision globale sur les futurs programmes de déplacements à élaborer au sein de Nantes Métropole, mais également dans l'aire urbaine.

Il est nécessaire de s'affranchir du cadre institutionnel et administratif existant et de l'ouvrir à l'interrégional et à l'interville.

L'axe Rennes/Nantes/Angers a été cité à ce titre, j'y ajouterai un second allant de La Rochelle à Quimper en passant par La Roche/Yon, Nantes, Vannes, Lorient. À une échelle interrégionale, les villes repères seraient Brest, St Malo, Caen, Le Mans, Tours, Poitiers.

Depuis plus de 20 ans, j'ai pris pour habitude d'observer, lors de mes voyages tant en France qu'à l'étranger, comment sont organisés les déplacements sur un territoire ou sur des métropoles urbaines. C'est ainsi que Nantes, ville pionnière pour la réintroduction du tramway, a été « copiée », dans le bon sens du terme, par des métropoles régionales comme Strasbourg, Bordeaux, Montpellier, Grenoble et aujourd'hui Nice.

Ceci m'a conduit à émettre, à titre individuel, des propositions que j'ai adressées à la présidence de Nantes Métropole ; certaines sont déjà reprises dans les débats en cours.

Mais avant de les énumérer, voici une réflexion autour du concept de mobilités des individus ; on distingue les déplacements dits « doux » que sont la marche et le vélo, et plus confidentiellement le roller et le taxi cycloporteur ; pour les déplacements motorisés, il existe deux approches : l'une individuelle centrée autour de l'automobile, de la moto et du scooter, la seconde collective avec le bus, le busway, le tramway, le navibus mais aussi l'avion.

Concernant le transport aérien, il sera nécessaire d'envisager soit un schéma de déplacement intégrant un nouvel aéroport, soit un schéma avec l'aéroport actuel reconfiguré.

Pour ce qui concerne les déplacements « doux », je remarque que l'espace dédié aux piétons est souvent inconfortable même sur les plateaux piétonniers ; trop de trottoirs ne permettent pas à 2 piétons de s'y croiser, ou d'y faire circuler un landau ; je note que les terrasses et les installations publicitaires représentent des obstacles pour les piétons.

Pour les 2 roues, je pense qu'il est souhaitable de les soustraire à la circulation motorisée pour être transférés sur des voies dédiées ou à partager avec les voies piétonnes.

Concernant le Navibus circulant sur la Loire, il doit être développé ; aujourd'hui, l'unique liaison Trentemoult/Gare Maritime ne dessert pas l'Île de Nantes ; il en est de même à l'Est de l'Île ou le

ponton situé au pied du Conseil Régional est inutilisé ; une liaison par Navibus entre ce quartier administratif et résidentiel est à envisager pour rejoindre le quai Malakoff ou la Cité des Congrès.

Cette proposition doit s'intégrer dans le prochain plan de déplacements de Nantes Métropole qui sera moins ambitieux que prévu, mais qui devra s'attacher à améliorer l'existant, pour convaincre nos concitoyens d'utiliser les déplacements doux et les transports collectifs.

On note qu'il existe un déficit sur Nantes Est en particulier, mais plus généralement vers les zones d'activités installées de part et d'autre du périphérique ; on constate aujourd'hui des déplacements « domicile-travail » ville vers l'extérieur par automobile faute d'alternative satisfaisante.

L'amélioration et la reconquête du bus passe par le transfert sur des sites propres où cela est possible et en y assurant une desserte cadencée, connectée au tramway, au busway ou aussi à une gare TER.

Le busway, qui connaît le succès, peut encore faire mieux. Ainsi, tout en conservant le terminus actuel, je propose un prolongement sous la forme d'une boucle passant par la rue de l'Hôtel de Ville, la Place du Cirque, le Cours des 50 Otages et le quai Ceineray avec retour Place Louis XVI.

Ce serait sans doute l'amélioration la moins coûteuse à réaliser pour la TAN ; les avantages seraient multiples : une connexion directe avec la ligne 2 vers les facultés depuis le Sud-Est de l'agglomération, une arrivée directe au pôle Bretagne et ses 4000 emplois, moins de correspondances et de temps d'attente, un début de décongestionnement au carrefour des 3 lignes de tramway à Commerce ; ce qui me semble le plus difficile à faire, c'est de convaincre les « technocrates de la TAN » ! Il serait intéressant de les auditionner sur ce sujet.

Pour le tramway, dont l'interconnexion des lignes 1 et 2 semble différée, la ligne 1 est actuellement renforcée aux heures de pointe entre les stations Jamet et Hôpital Bellier. Pour plus d'efficacité, ce renfort devrait être prolongé jusqu'à Bellevue d'une part et jusqu'à Haluchère d'autre part.

Concernant le TER, la desserte actuelle Nantes/Vertou préfigure l'utilisation de l'étoile ferroviaire nantaise ; dans ce cadre, je pense qu'une extension de cette liaison jusqu'à la gare de Chantenay est l'étape suivante et logique, avec création d'un pôle d'échange multimodal. Il est également possible d'inclure dans ce schéma la gare TER de Basse-Indre / St Herblain qui est sur le territoire de Nantes Métropole ; à ce sujet, j'ai noté que les élus de Couëron et de St Herblain ont décidé d'engager une réflexion sur la possibilité d'organiser un site d'échange multimodal autour de cette gare.

Toujours sur le territoire métropolitain, je propose la création d'une halte ferroviaire, sur la ligne de St Gilles et Pornic, à hauteur du centre commercial Beaulieu et de la MAN en correspondance avec la ligne 4 du Busway ; cette halte permettrait de désenclaver l'Est de l'Ile de Nantes, et s'intégrerait au futur axe de déplacement qui y sera implanté. Elle éviterait des déplacements inutiles vers la gare principale.

Dans ce cadre, je défends, depuis 3 ans, le projet de réaliser à moyen terme, un pont ferroviaire mobile qui relierait l'Ile de Nantes au bas de Chantenay en utilisant les emprises ferroviaires existantes ; pourraient y circuler le tramway, un tram train ou bien des TER, sachant que le tunnel ferré sous la ville est soumis à des contraintes liées à la sécurité. Ce pont devrait être accessible également aux 2 roues et aux piétons.

Il est intéressant d'observer également la situation de l'aire urbaine. Les villes moyennes suivantes de Nort-sur-Erdre, Ancenis, Clisson, Machecoul, Ste Pazanne et Savenay ont toutes un point commun : elles sont reliées au réseau ferroviaire de l'étoile nantaise.

En ce sens, il serait tout à fait possible de créer une première desserte péri-urbaine cadencée entre Clisson et Savenay qui constituerait l'extension logique de la desserte Nantes/Vertou actuelle. Ces 2 villes ont le plus fort potentiel voyageurs dans les relations domicile travail effectuées par le TER.

Le dernier point que j'aborderai au titre des déplacements concerne le site de Notre-Dame-des-Landes avec le projet d'aéroport. Mon inquiétude concerne les infrastructures à créer pour qu'il soit opérationnel. Pour cela, un barreau routier à 4 voies avec un échangeur au niveau de l'aéroport est nécessaire ; il devra assurer une jonction entre les 2 axes routiers actuels Rennes/Nantes et Vannes/Nantes. Sur le plan ferroviaire, une voie nouvelle partant de Savenay jusqu'à l'aéroport puis rejoignant l'axe Châteaubriant/Nantes est à réaliser pour rendre l'ensemble du projet crédible comme à Lyon St Exupéry.

Faute de trouver les financements, il n'est pas interdit de penser à modifier la configuration de l'aéroport actuel et d'y réaliser une desserte à partir des infrastructures ferroviaires existantes.

Pour résumer, sachons être pragmatique et réalisons du développement « utile » dans une période où plane tant d'incertitude.

Nantes, le 26 janvier 2009

Yves ROBIN