

Saisine Plan de déplacements urbains

27 avr.09

Contribution d'Yves ROBIN

Proposition après audition de Nantes métropole

Le 23 mars, le Conseil de développement a reçu le Vice-Président de Nantes métropole chargé des transports et des déplacements.

Une analyse du PDU 2000-2010 a été présentée avec, en perspective, la préparation du prochain PDU 2010-2020.

Présentement, je souhaite enrichir ma contribution du 26 janvier dernier. Pour le PDU qui se termine, est-il nécessaire de réaliser une enquête grand public, puisqu'une évaluation existe déjà ? Il est plus important de préparer le futur PDU à partir des contributions des uns et des autres en créant des groupes de travail pour définir les actions prioritaires à court, moyen et long terme suivant un schéma triennal.

Une première action consisterait à examiner ce que réalisent les grandes métropoles françaises dans le domaine des déplacements des transports hormis Paris. Il serait intéressant de se procurer, par exemple, le guide des transports de chaque métropole. Tout ceci aura pour objectif de faciliter la vie quotidienne de l'utilisateur des transports collectifs dans un espace à l'échelle de l'aire urbaine de l'agglomération nantaise.

Le dernier exemple en date, c'est l'élargissement de l'offre Métrocéane ; n'aurait-elle pas pu couvrir la 2^e couronne nantaise ? Vers Nort-sur-Erdre, Ancenis et Clisson par exemple ?

Ainsi, sur l'axe Nantes - Ancenis, un double problème existe : la gare de Mauves sur Loire est saturée car elle est le point d'entrée dans le réseau urbain de la TAN ; d'autre part, la configuration de cet axe ferré avec la circulation prioritaire des TGV ne permet pas l'extension du TER actuellement.

Plutôt qu'une 3^e voie sur tout le parcours, il est peut-être possible de la réaliser partiellement dans une ou deux gares entre Ancenis et Nantes afin d'y faire stationner des TER pour réguler le trafic prioritaire et augmenter l'offre de trains régionaux, avec une voie et un quai dédiés aux TER depuis Nantes ou bien Angers.

Concernant le réseau de la TAN et son fonctionnement, je propose des améliorations qualitatives réalisables à court terme. Suite à une expérience personnelle (gare SNCF / Beauséjour : 1h30 un dimanche matin), je suggère que le service du dimanche matin entre 6h00 et 9h00 fonctionne sur le modèle du service de nuit avec des correspondances adaptées à la station Commerce. Concernant la fin du service de nuit, il serait tout à fait souhaitable que les rames regagnant les dépôts assurent un service complémentaire sur les lignes 2 et 3 comme je l'ai observé à Bordeaux.

L'interconnexion des lignes 1 et 2 étant différée, il serait judicieux de prolonger la ligne 51 de son terminus actuel Quai de la Jonelière jusqu'au Pont de la Jonelière avec un arrêt intermédiaire ; ceci faciliterait les échanges entre les deux rives de la Jonelière.

D'un déplacement récent à Toulouse, j'ai relevé deux actions facilement réalisables : dans l'hyper-centre, des panneaux informent de la station la plus proche tandis que dans le métro, on est informé des bus en correspondances.

Concernant les lignes de bus assurant la desserte complémentaire du tramway, une adaptation des horaires tant au départ qu'à l'arrivée est nécessaire, tout comme le téléaffichage dans les aubettes de bus. Sur les quais du tramway, il devrait être à double face et visible par les voyageurs en attente.