

Saisine Plan de déplacements urbains

10 février 2010



Contribution d'Yves ROBIN

Réflexions et observations sur l'inépuisable thème de la mobilité

Cette nouvelle contribution complète et reprend celles que j'avais adressées au Conseil de développement les 26 janvier, 27 avril et 18 novembre 2009.

J'invite mes collègues du Conseil à une relecture dans la perspective du séminaire programmé pour le 3 mars 2009.

Dans le cadre de nos réunions de travail, je constate que nos analyses mériteraient une écoute particulière et attentive de la part des élus et des technocrates en charge des dossiers concernant les déplacements. Mais n'auraient-ils déjà pas établi un PDU où manquerait la contribution citoyenne ? Je veux parler du plan vélo et des lignes chronobus qui seraient déjà validés.

Un PDU à l'échelle de Nantes métropole n'est pas concevable. Les mobilités d'aujourd'hui ont un périmètre plus proche de l'aire urbaine qui englobe une majeure partie de notre département jusqu'aux départements voisins de la Vendée et du Maine et Loire.

Toutes les mobilités sont concernées, qu'elles soient individuelles ou collectives ; dans notre prospective, nous devons nous interroger sur la part toujours majoritaire du déplacement individuel où l'agglomération nantaise fait figure de "mauvais élève" en France.

Est-il possible de convertir vers le transport collectif un plus grand nombre de trajets "domicile-travail" ou "domicile-études" qui sont source de saturation du réseau routier aux heures dites de pointe du matin et du soir ?

Le facteur déterminant est le temps de parcours ; vient ensuite le coût ; il est donc nécessaire d'optimiser le transport collectif de manière à le rendre attractif ; un meilleur maillage du réseau serait une solution.

La non réalisation avant longtemps de la connexion des lignes 1 et 2 du tramway via le Pont de la Jonelière est le mauvais exemple.

Par contre, permettre au busway de se connecter à la ligne 2 du tramway est tout à fait réalisable sauf pour les technocrates de la SEMITAN.

Il existera toujours des situations où le transport individuel sera l'unique solution ; je pense aux horaires de travail atypiques, aux familles éclatées, à ceux et celles qui seront trop éloignés d'un axe de transport collectif compétitif.

La mise en service de 2 nouveaux ponts sur l'Île de Nantes doit marquer la fin des grands travaux routiers dans l'aire de Nantes métropole ; des travaux complémentaires, notamment au niveau du périphérique, resteront à réaliser (Porte d'Armor, par exemple).

Pour ce qui concerne "la gouvernance", elle doit se mettre en place sur un territoire dépassant Nantes métropole. Pour ce faire, une structure comme dans certaines grandes agglomérations est à créer où adhéreront des communes volontaires moyennant une participation financière avec la règle de la cotisation transport pour les entreprises ; cela concernerait l'extension du réseau de la SEMITAN jusqu'à ces communes.

Le futur PDU aura besoin de cohérence pour être partagé par le plus grand nombre de citoyens.

Pour faire face à l'afflux de nouveaux habitants et à l'implantation de nouveaux équipements, l'Île de Nantes doit se doter d'une organisation des déplacements collectifs innovante.

Aujourd'hui et plus encore demain, avec 2 nouveaux ponts, les axes de déplacement sont Nord/Sud uniquement.

L'Île de Nantes doit devenir une référence en matière de déplacements urbains ; pour les déplacements doux piétons et vélos, je propose une continuité complète le long des berges en site propre d'autant que l'Île est "plane" contrairement au nord du fleuve.

La desserte Est/Ouest de l'Île est quasiment inexistante aujourd'hui ; il semble qu'une ligne chronobus remplacerait "l'ex projet de ligne 5" ; il serait nécessaire qu'elle assure une desserte circulaire de l'Île en étant en site propre. L'espace au sol étant rare et cher, il est tout à fait possible de réaliser un seul couloir de circulation au sol pour tous les futurs chronobus étant donné les moyens modernes de communications et une fréquence à 10 minutes ; le croisement s'effectuerait au niveau des stations.

Même si le MIN et les entreprises de logistique sont appelés à quitter l'Île de Nantes, il est impératif de conserver une emprise ferroviaire suffisante (double voie) pour réaliser une desserte tram-train sur le modèle de Nantes/Vertou. Cette ligne permettrait de desservir Malakoff, le centre Beaulieu avec correspondance du busway, Mangin avec correspondance ligne 2 et 3, la gare de Nantes Etat évidemment, et une dernière station à la pointe de l'Île.

Au vu des réalités financières, la réalisation d'un pont ferré mobile pour rejoindre la gare de Chantenay n'est plus envisageable.

Aussi, l'alternative à un franchissement traditionnel, peut se trouver dans l'aérien ; point besoin d'un nouveau pont transbordeur en référence au passé ou bien d'un téléphérique touristico urbain du "sommet de la butte de Chantenay" qui n'a pas vocation à être un site d'échange multimodal.

Il s'agit de réaliser un moyen de déplacement fonctionnel, utile et durable et à un coût maîtrisé réalisable rapidement.

À titre d'exemple, nos stations de sports d'hiver sont capables d'installer un équipement complet durant l'intersaison.

La traversée aérienne à créer pourrait partir du site de la Gare Maritime, où se trouve déjà le quai d'embarquement du Navibus, une station de tramway et une ligne de bus ; elle rejoindrait la gare terminus du tram/train Île de Nantes.

Le télémétreo interstation de la Plagne me semble transposable à Nantes ; il fonctionne depuis 40 ans avec 2 cabines de 25 voyageurs sur une portée de plus d'un kilomètre. La ville de New York, comme des villes asiatiques, vient de se doter récemment d'un système de transport aérien. Il reste à imaginer l'intérêt et la pertinence d'une extension vers le Sud Loire.

Mais le maillage du réseau, c'est aussi l'utilisation du fleuve, malgré l'obstacle des marées, avec des traversées Navibus supplémentaires.

L'installation d'une traversée par bac fluvial à hauteur du Pont de Cheviré serait opportune ; aux heures de pointe, le covoiturage serait obligatoire ; des espaces d'échanges multimodaux seraient construits sur chaque rive ; en effet, il est nécessaire d'anticiper les flux supplémentaires si l'aéroport est transféré à Notre Dame des Landes.

Concernant la desserte TER des gares de l'axe Paris/Le Croisic, la création de quai de stationnement dans les gares de Mauves, Thouaré, Ste Luce sur Loire à l'Est et à Chantenay, Basse Indre et Couëron à l'Ouest, faciliterait l'insertion du périurbain dans le trafic grandes lignes sans la contrainte d'une troisième voie.

Le Programme local de l'Habitat doit être en cohérence avec le PDU ; il sera judicieux de densifier l'offre de logement autour des zones de transport performantes.

Enfin, je souhaite que les élus soient auditionnés sur nos propositions afin que les travaux de notre Conseil ne soient pas au final une "coquille vide".