

### Mobilité - Déplacements urbains

---

6 mai 2011



#### Contribution d'Yves ROBIN

#### Mobilité : un PDU évolutif

L'annonce conjointe par la Ville de Nantes et Nantes métropole du projet de piétonnisation du cœur de ville, avec la mesure phare de l'interdiction de la circulation automobile sur le cours des 50 otages, modifie notre vision vis-à-vis du PDU pour lequel l'enquête d'utilité publique se terminait le 6 mai.

Une évolution importante était déjà intervenue sur ce projet de PDU à l'initiative de Nantes métropole par le choix, pour le court terme, de la création de lignes Chronobus ; il s'agit de mettre en service des bus à haut niveau de service en requalifiant des lignes classiques structurantes avec fréquences et horaires garantis, le tout avec du matériel renouvelé.

Ce projet avait donné lieu à une information publique succincte des lignes et tracés concernés.

Dans ce cadre, la première desserte Est/Ouest, depuis la gare Sud, de l'île de Nantes, serait finalement assurée par une ligne Chronobus. De fait, le travail d'analyse et les contributions émises par les membres du Conseil de développement ne sont plus en phase et une réactualisation de nos avis s'impose.

Ainsi, les conditions et les besoins de mobilité des résidents et des usagers du centre-ville vont se trouver profondément modifiés avant le milieu de la décennie. La marche à pied, le vélo et les transports collectifs vont y avoir une place prépondérante d'autant que la périphérie du cœur de ville piétonnier sera en zone 30.

Le maillage des lignes de transport dans le centre devrait être amélioré et étendu ; je pense en particulier à la ligne 4 Busway, dont le terminus actuel Place Foch serait à déplacer vers la Place du Cirque pour permettre des correspondances directes avec les lignes de tramway 2 et 3 depuis le Sud-Est de l'agglomération.

Cette arrivée au pied de la place de Bretagne serait judicieuse puisque s'y trouve déjà le parking Bretagne qui aurait une fonction de parking relais. C'est aussi un accès à un pôle tertiaire et commercial représentant 4 000 emplois.

La place du Cirque aurait de fait une fonction de pôle d'échange multimodal avec le passage et l'arrivée des lignes Chronobus également. Celles-ci vont recevoir une aide publique pour leur réalisation.

La ligne 22 actuelle doit passer en Chronobus ; son parcours, d'Ouest en Est de la ville, nécessite à mon avis un dédoublement sur le cours des 50 Otages pour s'avérer efficace. En effet, son insertion dans la voirie existante va se révéler complexe à l'exemple du Bd Guist'hau ; à l'Ouest, son terminus actuel situé à Hermeland serait à connecter au terminus de la ligne 1 pour pouvoir assurer une desserte de la zone Atlantis, du Zénith, de la zone tertiaire de la Porte d'Armor et de la Polyclinique de l'Atlantique.

Ce "plan Chronobus" nécessite analyse et concertation pour être à hauteur de l'ambition affichée. Aujourd'hui, avec les moyens technologiques existants, les doubles couloirs de circulation en site propre, nécessaires actuellement, peuvent être réduits à des zones de croisements. Je pense en particulier à l'insertion du Chronobus sur l'île de Nantes ; j'espère que son terminus annoncé au niveau de la gare de l'État sera prolongé jusqu'au "Hangar à Bananes".

Je souligner au passage l'incohérence dans l'aménagement urbain de l'île de Nantes ; les infrastructures de surface tels que couloirs de bus et pistes cyclables doivent être réalisées avant l'urbanisation, comme cela se fait pour les réseaux souterrains.

Avec ce nouveau cœur de ville sans voiture, ou presque, les habitants du centre vont-ils avoir la campagne en ville ? et donc ne plus avoir l'envie de s'exiler pour rechercher le calme ; le coût de l'immobilier restera l'obstacle principal.

Pour faciliter la vie des résidents, je suggère la création, au niveau de la TAN, d'un "Pass Tan" résidentiel limité aux stations du cœur de ville à l'instar de ce qui existe pour le stationnement résidentiel ; dans cet ordre d'idée, un Pass Grand Public à la journée est envisageable ; je pense aux automobilistes qui laisseraient leurs véhicules dans l'un des parcs payants du centre.

Voilà quelques premières idées destinées à enrichir nos contributions d'un PDU que je qualifie désormais d'évolutif.