

Mobilité - Déplacements urbains Projet de territoire

28 octobre 2011



Contribution de Jean-Bernard LUGADET Président de l'ANDE

lugadet-stemler@orange.fr

De la nécessité, voire de l'urgence, d'un débat de fond sur l'optimisation de l'étoile ferroviaire nantaise et de sa coordination avec le système de transport métropolitain

Un sujet ponctué par des controverses explicites...

En remontant simplement au début de l'année 2011, on peut noter que le **thème des dessertes ferroviaires** dans l'agglomération nantaise a fait l'objet de différences d'appréciation des acteurs que l'on pourrait aussi présenter comme des débuts de polémiques :

- à propos du sort des **voies ferrées de l'île de Nantes** disséquées par le maître d'œuvre du projet (Mr SMETS) alors que le légitime propriétaire nous a déclaré ne pas avoir été consulté
- dans une récente livraison de « Ville Rail Transport » consacrée aux Pays de la Loire où le président du Conseil régional indique sa volonté d'être partie prenante dans le **dossier « gare de Nantes »** ce qui visiblement n'a pas été le cas jusqu'ici
- à propos de la non continuité vers Rennes de la réouverture de Nantes-Châteaubriant (avec un consensus sur ce point entre les associations FNAUT et Nexus)
- à propos d'un éventuel passage pour les automobiles en aval du centre de Nantes étudié par la Communauté urbaine alors que par ailleurs le Conseil général annonce **la fin du surinvestissement routier**

- à propos du thème de la **délégation des services ferroviaires** à de nouveaux opérateurs, une des discussions des États Généraux du TER

...marqué aussi par quelques consensus proclamés

La plupart des acteurs politiques soulignent désormais **le coût économique et social de l'étalement urbain** : dégradation de la mobilité surtout à l'entrée des agglomérations, impact sur la vie professionnelle et familiale, ségrégations sociales de plus en plus difficiles à gérer.

La pertinence de la voie ferrée est de plus en plus mise en avant pour les dessertes urbaines (tramway), péri urbaines et régionales.

L'offre et la fréquentation ferroviaire ont suivi jusqu'à présent et depuis quinze ans une courbe à peu près vertueuse mais beaucoup d'analystes insistent désormais plus sur les dysfonctionnements que sur les avancées. Les questions du financement public et des choix de mobilité dans une société désormais officiellement en crise sont posées

...qui nécessite une mise à plat des données dans notre agglomération par un grand oral...

Parce que nous savons que les sociétés conflictuelles avancent mieux que les systèmes conservateurs il apparait dans cette affaire que le Conseil de développement est en droit d'attendre des réponses claires des acteurs du chemin de fer sur quelques un des sujets mentionnés et en particulier le sort des voies ferrées dans l'île de Nantes et l'aménagement de la gare, porte de l'Ouest.

C'est pour cela que je propose qu'en face de nous, représentants de la société civile, acteurs de la consultation « Nantes en 2030 », unanimement attachés, je crois, à ce que l'on appelle le développement durable viennent débattre ensemble un jour proche :

- un représentant des autorités organisatrices et payeuses (Région, Nantes Métropole et peut-être département)
- un représentant du gestionnaire de l'infrastructure (Réseau Ferré de France)
- un représentant des concessionnaires des services de transport (SNCF, SEMITAN désormais liée au groupe Veolia)
- et pourquoi pas un de ces experts secrétés par les associations d'usagers qui, souvent parce que habitué aux réseaux, à leur efficacité comme à leurs arcanes connaît mieux que bien des responsables les heures et les malheurs (au hasard) de la ligne 25 ou de la desserte de Clisson !!!

...et qui peut, dès à présent, susciter la profession de foi de l'ANDE

L'Association nantaise déplacements environnement, partie prenante de la FNAUT Pays de la Loire profite de cette adresse quelque peu empressée pour rappeler son attachement :

- aux politiques modestes en faveur de l'automobile, mode de transport qui ne peut résoudre toutes les questions de mobilité et dont l'usage reste contraignant pour la collectivité notamment dans la première ceinture de l'agglomération (vitesse, stationnement intempestif)

- à la définition d'une autorité unique de transport permettant les coordinations techniques, horaires, tarifaires qu'impose un service de qualité à des usagers de plus en plus impactés par des modes de vie et de travail complexes
- à l'utilisation diamétrale des six axes de l'étoile ferroviaire nantaise et à un nouveau franchissement ferroviaire de la Loire
- à la mise en place de services différenciés (trains régionaux, trains légers pour la desserte suburbaine, véritables tram-trains...) et adaptés aux usagers

Nous pensons que ces propositions peuvent déclencher un « Débat public ». L'étoile ferroviaire nantaise le mérite, dont la renaissance est encore trop timide et quelques tronçons encore menacés.