
Mobilité - Déplacements urbains Projet de territoire

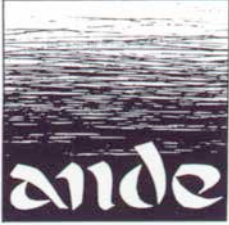
17 février 2012



Contribution de Jean-Bernard LUGADET
Président de l'ANDE

lugadet-stemler@orange.fr

L'ANDE confirme son soutien au projet « Chronobus » et invite chacun à développer des propositions dans le cadre de l'enquête publique



Association Nantaise Déplacements Environnement
Jean-Bernard LUGADET

L'ANDE confirme son soutien au projet « Chronobus » et invite chacun à développer des propositions dans le cadre de l'enquête publique.

Rappel des analyses et objectifs de l'ANDE

Depuis 1972 notre association développe ses analyses et propositions en faveur du développement du transport public dans la région nantaise : refus du surinvestissement routier qui favorise l'étalement urbain, appui au développement d'un réseau de tramway quadrillant le premier et le deuxième anneau urbain, attente de plus en plus impatiente d'une optimisation de la totalité de l'étoile ferroviaire.

Le transport public est économe en énergie et en espace et émet moins de gaz à effet de serre par passager transporté. Il sert mieux la mixité sociale et doit être le corollaire des politiques de densification urbaine que notre association et la Fédération nationale des associations d'usagers des transports ont appelé de leurs vœux.

Nous poursuivrons à réclamer, en toute indépendance, ces progrès vis-à-vis des décideurs de Nantes Métropole qui sont trop souvent soumis aux pressions des défenseurs du seul modèle automobile dont on connaît les dégâts dans les grandes agglomérations : énorme occupation de l'espace public, surtout pour le stationnement, coûts financiers et sociaux des investissements routiers (ponts, parcs-autos, systèmes d'aide à la circulation ou...de freinage etc...), bruit et pollution.

Notre soutien au projet

C'est pour ces raisons que sur les projets de dix lignes « Chronobus » nous apportons sans aucune hésitation notre soutien à la Communauté urbaine et à son vice-président chargé du dossier, Jean François Retière. En effet, l'ANDE a suffisamment dénoncé l'image d'un « réseau à deux vitesses » dans les années 1995-2005, lors des périodes de croissance du réseau de tram et de stagnation selon nous des services d'autobus, pour ne pas cette fois ci appuyer une politique qui nous apparaît, dans l'ensemble, aller dans le bon sens

Nous avons déjà fait part à Nantes Métropole de quelques réserves quant à la conception globale du projet et à son calendrier qui peuvent lui donner un caractère peut-être trop centralisé : les lignes diamétrales étant réalisées avant celles (C4,C8,C9,C10) assurant des liaisons entre des pôles périphériques. Nous pouvons nous plaindre aussi d'une concertation plutôt hâtive sur certaines lignes qui donnent ensuite la part belle aux défenseurs du « pas ça dans mon jardin ». Nous regrettons enfin quelques reculs par rapport aux projets initiaux sous la pression d'intérêts particuliers.

Mais au bout du compte un système qui développe la fréquence, l'amplitude horaire des services (que nous trouvons jusqu'ici mal adaptée aux nouveaux modes de vie et de mobilité) et ambitionne de meilleures vitesses moyennes va, selon nous, dans le sens des besoins des usagers et devrait accroître leur fréquentation comme l'ont vérifié dans d'autres villes (Dijon, Rouen, Lille) des politiques similaires.

La nécessité de tenir compte des observations les plus pertinentes des usagers

L'ANDE invite ses adhérents et participants à participer à chacune des enquêtes publiques sur le projet « Chronobus » et à développer leurs observations allant dans le sens des facilités offertes aux pratiquants des modes doux, aux usagers des lignes d'autobus et aux riverains défendant la qualité de vie pour tous. Et cela sans trop se préoccuper des pressions des tenants du « tout automobile » qui ne peuvent qu'aller dans le sens de la dégradation du projet en défendant une occupation de l'espace public souvent régressive et égocentrique, sinon indue.

Pour chacune des lignes prévues, nous proposons quelques focus sur des points sensibles : ils ne sont indiqués que pour développer l'enquête publique, susciter les discussions entre les militants de l'ANDE et servir de base aux propositions lors des concertations avec les responsables de Nantes Métropole.

En général, nous souhaitons, comme souligné dans un texte du « Collectif transport de Nantes » auquel nous adhérons, le maximum de couloirs protégés là où c'est possible, la priorité aux intersections (la traversée centrale protégée des ronds-points nous semble une nécessité à développer et à expliquer), la limitation des flux d'automobiles le long des parcours.

Le système mis en place ne fonctionnera que si il est l'objet d'une coordination entre les divers modes de mobilité durable : réseau TER, navibus, vélos, marche à pied.

Nous souhaitons que les gares TER en proximité avec le réseau « Chronobus » (Haluchère, Chantenay, Pas Enchantés) deviennent de réels pôles multimodaux : parcours simples et rapides, information impeccable, coordination horaire etc..

Nous serons très attentifs, avec l'association amie « Place au vélo », à l'harmonisation au plus près du terrain de la politique « Chronobus » et des projets pour « Nantes, ville cyclable » : leur non coordination serait une véritable déception.

Enfin, il va sans dire que l'accessibilité du système (cheminements d'approche, aménagement des stations, accès aux véhicules) doit être parfaite. Les stations principales devront être bien aménagées : plan du quartier, relais « bicloo », plans du quartier etc..

Observations ligne par ligne

Phase 2012-2013

Chronobus C1 (Chantenay-Haluchère)

- assurer sa bonne insertion dans les pôles multimodaux de bout de ligne (gare de Chantenay-Haluchère) et aux stations de tram (Du Chaffault, Place du Cirque) en diminuant la longueur des cheminements depuis les quais ferroviaires et en favorisant l'information (sur place et embarquée)
- favoriser la traversée des carrefours susceptibles d'être contraignants (Mellinet, Delorme, rue de Strasbourg, rond point de Paris)

Chronobus C2 (Commerce-Cardo)

- assurer le bon fonctionnement des couloirs bus déjà mis en place (lutte contre occupation indue, optimisation des tronçons encore utilisés par la circulation automobile)
- travailler sur les carrefours où le trafic gêne actuellement les autobus (Talensac, rond point de Rennes, pont du Cens)
- faire une enquête auprès des usagers pour améliorer les correspondances avec les autres lignes de bus et le tram à Grand Val

Chronobus C3 (Bd de la Baule - Bd de Doulon)

L'ANDE souligne son attachement à un réaménagement global du boulevard Guist'hau pour y favoriser la promenade des piétons, la circulation des vélos et la bonne insertion des « Chronobus » en opposition totale avec la situation actuelle : pénétrante urbaine, parc-auto envahissant et mal surveillé, trottoirs trop étroits

Des militants de l'ANDE soulignent que les études de tracé des lignes C3 et C6 auraient pu être moins proches en étudiant des variantes desservant mieux le secteur de Procé

Chronobus C4 (Grèneraie-Les Sorinières)

Des militants de l'ANDE pensent que cet axe aurait mérité un aménagement sous forme d'un prolongement de la ligne 2. Ils proposent que les aménagements prévus pour le Chronobus intègrent cette perspective à moyen terme.

Pour le début de la ligne, les aménagements concernés concernent aussi la ligne C9 (Grèneraie, traversée de Pirmil). On pourrait réfléchir peut-être à un passage direct le long de la voie tram évitant le détour par Saint Jacques au risque d'une complication des accès à un nouveau quai ?

Les carrefours de Pont Rousseau, Saint Paul, Trois Moulins et La Carrée et le passage sur l'échangeur doivent bien sûr assurer une priorité au Chronobus. L'ANDE propose que soit mis en débat public le problème de la desserte du centre commercial de la Porte de Rezé (détour à priori peu pertinent, station)

Chronobus C5 (Gare Sud-Hangar à Bananes)

Dans le cadre du « Collectif Transport » l'ANDE a milité pour la priorité de cette ligne». Nous regrettons que le projet initial d'une ligne de busway n°5 remontant au nord de la Loire n'ait pas été suivi. Le tracé, la fréquence, la régularité et la vitesse de l'actuelle ligne 58 ne sont pas satisfaisants.

Nous demandons une réflexion sur le passage du « navibus » sur le quai des Antilles

Chronobus C6 (Hermeland-Chantrerie)

La desserte du pôle Chantrerie par un transport public de qualité est un objectif important, cette zone d'activités et de recherche proche d'axes autoroutiers ayant été conçue dans une optique du quasiment « tout automobile » qui montre ses limites (parcs-autos saturés, embouteillages, dégradation du service d'autobus).

Le traitement à l'ouest nous semble aller dans le bon sens mais nous pensons que la ligne doit être prolongée vers le « Zénith » et desservir la ZAC Armor mal dotée actuellement alors qu'un terminus à Hermeland pose le problème de manque d'espace pour un parc-relais.

Nous laissons aux militants de l'ANDE résidant à Saint Herblain le soin d'affiner nos remarques sur les tracés, l'emplacement des stations, les facilités offertes aux piétons et aux cyclistes etc..

Chronobus C7 (Thouaré-Ste Luce-Souillarderie)

En manifestant sur place en 2009 l'ANDE a soutenu les demandes des usagers des lignes 75, 82, 92 signalant les faibles fréquences, les mauvaises coordination horaires, les autobus englués dans les embouteillages.

Nous désapprouvons les arguments développés par des riverains hostiles au projet et n'hésitons pas à écrire que, dans cette polémique, quelques places de parking doivent céder la place à l'intérêt général, celui de la prise en compte d'un secteur mal desservi de l'agglomération, d'autant plus qu'y affluent les automobilistes de la rive gauche de la Loire.

L'ANDE demande que ce secteur fasse l'objet d'un plan d'urgence incluant la réflexion sur la desserte ferroviaire à accroître (voie ferrée Nantes-Angers mais aussi Nantes-Carquefou et au-delà)

Phase 2013-2014

L'ANDE a mené en 2011 et 2012 une enquête sur ces lignes pour en montrer l'importance et les possibilités d'amélioration. Nous poursuivons ce travail de réflexion et n'indiquons pour le moment que des généralités ou des observations » de terrain »

Chronobus C8 (Chantenay-Faculté)

Cette ligne a un potentiel certainement très fort (desserte de pôles d'habitat et d'emploi complémentaires). La ligne 25 actuelle n'est pas performante à cause des difficultés liées à la circulation routière dans les carrefours (Bellevue, Dervallières, Beauséjour, Pont du Cens, Bout des Pavés) et sur certains tronçons embouteillés. Les correspondances avec le tramway sont à notre avis trop lointaines (cf. la station Petit Port dans le sens est-ouest où il faut marcher près de 200m et traverser un carrefour encombré)

Hostile à un franchissement routier de la Loire entre Trentemoult et Chantenay, l'ANDE réclame une étude de faisabilité d'une communication par « Navibus » à cet endroit

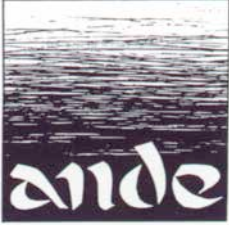
Chronobus C9

Nous demandons une concertation immédiate (municipalité, usagers, riverains) pour ce projet dont la mise en service est prévue en 2014. Nous souhaitons que soient traités en priorité les points où sont freinés actuellement les autobus des lignes 29 et 39 : traversée du bas de Pirmil dans le sens est-ouest, rond-point de Grèneraie, rues d'accès au pont Senghor, traversée du bourg de Saint Sébastien , échangeur de la Porte de Goulaine. Les travaux de voirie réalisés récemment à Saint Sébastien pour freiner les automobiles gênent surtout les autobus : il faudra les revoir.

Chronobus C10 (Chantenay Doulon)

Dans beaucoup de villes européennes de l'importance de Nantes, les boulevards correspondant à la croissance de la ville au tiers du XXème siècle sont traités en mode tramway. Nous demandons que cette hypothèse de travail soit prise lors de l'aménagement de la voirie pour le projet Chronobus pour éviter des gaspillages à terme.

Bien entendu c'est l'aménagement de chaque carrefour qui posera problème ici. Une réussite de la ligne C8 serait certainement, à terme, lourde de conséquences positives pour la mobilité à Nantes dans un secteur géographique où l'automobile assure une part modale encore très importante. Nous demandons aux aménageurs de prendre leur responsabilité face aux pressions locales susceptibles de se manifester.



Association Nantaise Déplacements Environnement
Jean-Bernard LUGADET

L'ANDE confirme son soutien au projet « Chronobus » et invite chacun à développer des propositions dans le cadre de l'enquête publique.

Rappel des analyses et objectifs de l'ANDE

Depuis 1972 notre association développe ses analyses et propositions en faveur du développement du transport public dans la région nantaise : refus du surinvestissement routier qui favorise l'étalement urbain, appui au développement d'un réseau de tramway quadrillant le premier et le deuxième anneau urbain, attente de plus en plus impatiente d'une optimisation de la totalité de l'étoile ferroviaire.

Le transport public est économe en énergie et en espace et émet moins de gaz à effet de serre par passager transporté. Il sert mieux la mixité sociale et doit être le corollaire des politiques de densification urbaine que notre association et la Fédération nationale des associations d'usagers des transports ont appelé de leurs vœux.

Nous poursuivrons à réclamer, en toute indépendance, ces progrès vis-à-vis des décideurs de Nantes Métropole qui sont trop souvent soumis aux pressions des défenseurs du seul modèle automobile dont on connaît les dégâts dans les grandes agglomérations : énorme occupation de l'espace public, surtout pour le stationnement, coûts financiers et sociaux des investissements routiers (ponts, parcs-autos, systèmes d'aide à la circulation ou...de freinage etc...), bruit et pollution.

Notre soutien au projet

C'est pour ces raisons que sur les projets de dix lignes « Chronobus » nous apportons sans aucune hésitation notre soutien à la Communauté urbaine et à son vice-président chargé du dossier, Jean François Retière. En effet, l'ANDE a suffisamment dénoncé l'image d'un « réseau à deux vitesses » dans les années 1995-2005, lors des périodes de croissance du réseau de tram et de stagnation selon nous des services d'autobus, pour ne pas cette fois ci appuyer une politique qui nous apparaît, dans l'ensemble, aller dans le bon sens

Nous avons déjà fait part à Nantes Métropole de quelques réserves quant à la conception globale du projet et à son calendrier qui peuvent lui donner un caractère peut-être trop centralisé : les lignes diamétrales étant réalisées avant celles (C4,C8,C9,C10) assurant des liaisons entre des pôles périphériques. Nous pouvons nous plaindre aussi d'une concertation plutôt hâtive sur certaines lignes qui donnent ensuite la part belle aux défenseurs du « pas ça dans mon jardin ». Nous regrettons enfin quelques reculs par rapport aux projets initiaux sous la pression d'intérêts particuliers.

Mais au bout du compte un système qui développe la fréquence, l'amplitude horaire des services (que nous trouvons jusqu'ici mal adaptée aux nouveaux modes de vie et de mobilité) et ambitionne de meilleures vitesses moyennes va, selon nous, dans le sens des besoins des usagers et devrait accroître leur fréquentation comme l'ont vérifié dans d'autres villes (Dijon, Rouen, Lille) des politiques similaires.

La nécessité de tenir compte des observations les plus pertinentes des usagers

L'ANDE invite ses adhérents et participants à participer à chacune des enquêtes publiques sur le projet « Chronobus » et à développer leurs observations allant dans le sens des facilités offertes aux pratiquants des modes doux, aux usagers des lignes d'autobus et aux riverains défendant la qualité de vie pour tous. Et cela sans trop se préoccuper des pressions des tenants du « tout automobile » qui ne peuvent qu'aller dans le sens de la dégradation du projet en défendant une occupation de l'espace public souvent régressive et égocentrique, sinon indue.

Pour chacune des lignes prévues, nous proposons quelques focus sur des points sensibles : ils ne sont indiqués que pour développer l'enquête publique, susciter les discussions entre les militants de l'ANDE et servir de base aux propositions lors des concertations avec les responsables de Nantes Métropole.

En général, nous souhaitons, comme souligné dans un texte du « Collectif transport de Nantes » auquel nous adhérons, le maximum de couloirs protégés là où c'est possible, la priorité aux intersections (la traversée centrale protégée des ronds-points nous semble une nécessité à développer et à expliquer), la limitation des flux d'automobiles le long des parcours.

Le système mis en place ne fonctionnera que si il est l'objet d'une coordination entre les divers modes de mobilité durable : réseau TER, navibus, vélos, marche à pied.

Nous souhaitons que les gares TER en proximité avec le réseau « Chronobus » (Haluchère, Chantenay, Pas Enchantés) deviennent de réels pôles multimodaux : parcours simples et rapides, information impeccable, coordination horaire etc..

Nous serons très attentifs, avec l'association amie « Place au vélo », à l'harmonisation au plus près du terrain de la politique « Chronobus » et des projets pour « Nantes, ville cyclable » : leur non coordination serait une véritable déception.

Enfin, il va sans dire que l'accessibilité du système (cheminements d'approche, aménagement des stations, accès aux véhicules) doit être parfaite. Les stations principales devront être bien aménagées : plan du quartier, relais « bicloo », plans du quartier etc..

Observations ligne par ligne

Phase 2012-2013

Chronobus C1 (Chantenay-Haluchère)

- assurer sa bonne insertion dans les pôles multimodaux de bout de ligne (gare de Chantenay-Haluchère) et aux stations de tram (Du Chaffault, Place du Cirque) en diminuant la longueur des cheminements depuis les quais ferroviaires et en favorisant l'information (sur place et embarquée)
- favoriser la traversée des carrefours susceptibles d'être contraignants (Mellinet, Delorme, rue de Strasbourg, rond point de Paris)

Chronobus C2 (Commerce-Cardo)

- assurer le bon fonctionnement des couloirs bus déjà mis en place (lutte contre occupation indue, optimisation des tronçons encore utilisés par la circulation automobile)
- travailler sur les carrefours où le trafic gêne actuellement les autobus (Talensac, rond point de Rennes, pont du Cens)
- faire une enquête auprès des usagers pour améliorer les correspondances avec les autres lignes de bus et le tram à Grand Val

Chronobus C3 (Bd de la Baule - Bd de Doulon)

L'ANDE souligne son attachement à un réaménagement global du boulevard Guist'hau pour y favoriser la promenade des piétons, la circulation des vélos et la bonne insertion des « Chronobus » en opposition totale avec la situation actuelle : pénétrante urbaine, parc-auto envahissant et mal surveillé, trottoirs trop étroits

Des militants de l'ANDE soulignent que les études de tracé des lignes C3 et C6 auraient pu être moins proches en étudiant des variantes desservant mieux le secteur de Procé

Chronobus C4 (Grèneraie-Les Sorinières)

Des militants de l'ANDE pensent que cet axe aurait mérité un aménagement sous forme d'un prolongement de la ligne 2. Ils proposent que les aménagements prévus pour le Chronobus intègrent cette perspective à moyen terme.

Pour le début de la ligne, les aménagements concernés concernent aussi la ligne C9 (Grèneraie, traversée de Pirmil). On pourrait réfléchir peut-être à un passage direct le long de la voie tram évitant le détour par Saint Jacques au risque d'une complication des accès à un nouveau quai ?

Les carrefours de Pont Rousseau, Saint Paul, Trois Moulins et La Carrée et le passage sur l'échangeur doivent bien sûr assurer une priorité au Chronobus. L'ANDE propose que soit mis en débat public le problème de la desserte du centre commercial de la Porte de Rezé (détour à priori peu pertinent, station)

Chronobus C5 (Gare Sud-Hangar à Bananes)

Dans le cadre du « Collectif Transport » l'ANDE a milité pour la priorité de cette ligne». Nous regrettons que le projet initial d'une ligne de busway n°5 remontant au nord de la Loire n'ait pas été suivi. Le tracé, la fréquence, la régularité et la vitesse de l'actuelle ligne 58 ne sont pas satisfaisants.

Nous demandons une réflexion sur le passage du « navibus » sur le quai des Antilles

Chronobus C6 (Hermeland-Chantrerie)

La desserte du pôle Chantrerie par un transport public de qualité est un objectif important, cette zone d'activités et de recherche proche d'axes autoroutiers ayant été conçue dans une optique du quasiment « tout automobile » qui montre ses limites (parcs-autos saturés, embouteillages, dégradation du service d'autobus).

Le traitement à l'ouest nous semble aller dans le bon sens mais nous pensons que la ligne doit être prolongée vers le « Zénith » et desservir la ZAC Armor mal dotée actuellement alors qu'un terminus à Hermeland pose le problème de manque d'espace pour un parc-relais.

Nous laissons aux militants de l'ANDE résidant à Saint Herblain le soin d'affiner nos remarques sur les tracés, l'emplacement des stations, les facilités offertes aux piétons et aux cyclistes etc..

Chronobus C7 (Thouaré-Ste Luce-Souillarderie)

En manifestant sur place en 2009 l'ANDE a soutenu les demandes des usagers des lignes 75, 82, 92 signalant les faibles fréquences, les mauvaises coordination horaires, les autobus englués dans les embouteillages.

Nous désapprouvons les arguments développés par des riverains hostiles au projet et n'hésitons pas à écrire que, dans cette polémique, quelques places de parking doivent céder la place à l'intérêt général, celui de la prise en compte d'un secteur mal desservi de l'agglomération, d'autant plus qu'y affluent les automobilistes de la rive gauche de la Loire.

L'ANDE demande que ce secteur fasse l'objet d'un plan d'urgence incluant la réflexion sur la desserte ferroviaire à accroître (voie ferrée Nantes-Angers mais aussi Nantes-Carquefou et au-delà)

Phase 2013-2014

L'ANDE a mené en 2011 et 2012 une enquête sur ces lignes pour en montrer l'importance et les possibilités d'amélioration. Nous poursuivons ce travail de réflexion et n'indiquons pour le moment que des généralités ou des observations » de terrain »

Chronobus C8 (Chantenay-Faculté)

Cette ligne a un potentiel certainement très fort (desserte de pôles d'habitat et d'emploi complémentaires). La ligne 25 actuelle n'est pas performante à cause des difficultés liées à la circulation routière dans les carrefours (Bellevue, Dervallières, Beauséjour, Pont du Cens, Bout des Pavés) et sur certains tronçons embouteillés. Les correspondances avec le tramway sont à notre avis trop lointaines (cf. la station Petit Port dans le sens est-ouest où il faut marcher près de 200m et traverser un carrefour encombré)

Hostile à un franchissement routier de la Loire entre Trentemoult et Chantenay, l'ANDE réclame une étude de faisabilité d'une communication par « Navibus » à cet endroit

Chronobus C9

Nous demandons une concertation immédiate (municipalité, usagers, riverains) pour ce projet dont la mise en service est prévue en 2014. Nous souhaitons que soient traités en priorité les points où sont freinés actuellement les autobus des lignes 29 et 39 : traversée du bas de Pirmil dans le sens est-ouest, rond-point de Grèneraie, rues d'accès au pont Senghor, traversée du bourg de Saint Sébastien , échangeur de la Porte de Goulaine. Les travaux de voirie réalisés récemment à Saint Sébastien pour freiner les automobiles gênent surtout les autobus : il faudra les revoir.

Chronobus C10 (Chantenay Doulon)

Dans beaucoup de villes européennes de l'importance de Nantes, les boulevards correspondant à la croissance de la ville au tiers du XXème siècle sont traités en mode tramway. Nous demandons que cette hypothèse de travail soit prise lors de l'aménagement de la voirie pour le projet Chronobus pour éviter des gaspillages à terme.

Bien entendu c'est l'aménagement de chaque carrefour qui posera problème ici. Une réussite de la ligne C8 serait certainement, à terme, lourde de conséquences positives pour la mobilité à Nantes dans un secteur géographique où l'automobile assure une part modale encore très importante. Nous demandons aux aménageurs de prendre leur responsabilité face aux pressions locales susceptibles de se manifester.