

Mobilité – déplacements urbains Projet de territoire

18 mai 2012



Transmission par Jean-Bernard LUGADET (ANDE) d'un texte
de Dominique Romann (FNAUT Pays de la Loire)

lugadet-stemler@orange.fr



Nantes Capitale Verte européenne 2013. Pour les transports aussi ?

Les transports en commun nantais, moins remarquables que proclamés ?

Nantes a été la première à recréer des lignes de tramways. Cet élan est maintenant ralenti, le relais étant pris par la mise en service de « Bus à Haut Niveau de Service » (BHNS), moins coûteux à l'investissement : d'abord une ligne de « Busway » et bientôt des lignes Chronobus. Des trains légers relient le centre à deux secteurs périurbains (Nantes-Vertou en TER, Nantes-Châteaubriant).

Le panorama des TC urbains concernant les agglomérations de plus de 250 000 habitants, du Certu (organisme public spécialisé dans le transport urbain), confirme des résultats en demi teinte. De 1996 à 2008, la fréquentation du réseau a suivi celle de l'offre (+ 30 %), alors que beaucoup d'agglomérations (Montpellier, Lyon, Rennes, Lille, Strasbourg...) sans bénéficier forcément de plus d'infrastructures, faisaient beaucoup mieux. La part de la voiture dans la répartition des déplacements reste majoritaire, au dessus des objectifs du précédent PDU (50 %), au contraire d'autres villes plus dynamiques. La part modale du vélo est très basse, sauf dans l'hypercentre.

Des insuffisances du réseau de transport public perdurent :

- Réseau TC en site propre peu maillé
- Liaisons de périphérie à périphérie insuffisantes ; de nombreux projets de « RER » utilisant l'étoile ferroviaire nantais n'ont pas débouché
- Bien que se multipliant, les aménagements vélos restent de faible qualité, et peu respectés.

Le réseau de transport en commun n'est qu'une partie de la réponse pour une évolution vers une mobilité durable, l'autre réponse devant être dans la contrainte au trafic et au stationnement automobile. Des signaux contradictoires sont donnés :

- Alors que les zones piétonnes s'élargissent dans le centre historique, dans les quartiers d'extension du centre (Ile de Nantes et Sud de la Gare), opérations phares de la métropole, les parkings précèdent la réalisation d'une ligne de transport en site propre, qui se fait attendre.
- Les constructions de bureaux, de logements se développent à proximité du périphérique, en dépendance permanente à la voiture ; les réponses transport en commun et vélo y sont insuffisantes par rapport à l'explosion de la demande, en particulier de périphérie à périphérie.
- Malgré des efforts de densification, la densité de l'agglomération reste faible. L'urbanisation périphérique est très importante en dehors de la Communauté Urbaine, sans cadre efficace pour la maîtriser, sans possibilité d'y organiser une mobilité durable. Maintenant plus de 100 communes font partie de l'aire urbaine, qui consomme 300 ha par an de terre agricole, record qui pourrait être largement battu prochainement (aéroport de Notre Dame des Landes).

Un nouvel élan en 2013 ?

Nantes Métropole réalise des lignes de Chronobus, essentiellement radiales. Leur efficacité dépendra de la capacité de retraitement de la voirie pour leur donner la priorité.

En périphérie, où se situent les enjeux principaux des déplacements, la création d'une offre de transport alternative à la voiture semble évoluer moins vite que la demande : peu de pôles multimodaux nouveaux, malgré des exceptions (par ex. Haluchère), peu convaincantes ailleurs (par ex. Chantenay, avec une desserte TER limitée). Des bus de périphérie à périphérie peu attractifs. Pas de liaison fer périurbaine diamétrale, pour répondre aux besoins des déplacements de périphérie à périphérie et pour désaturer les quais de la gare centrale.

La gare centrale a des capacités d'extension limitées. L'agglomération n'envisagerait pas à long terme une deuxième gare centrale sur l'île de Nantes, pour dédoubler le tronçon ferroviaire central contraint par le tunnel, et pour créer des dessertes périurbaines qui valoriseraient ce nouveau quartier central. La préservation du potentiel ferroviaire de l'île de Nantes et la création d'une traversée de la Loire permettant un nouveau développement des liaisons suburbaines et régionales (vers Savenay et Le Croisic via Chantenay) apparaissent comme essentielles.

Une politique vélo plus ambitieuse est annoncée, appuyée par l'élaboration de plans communaux pour compléter le réseau métropolitain, très limité. Les réalisations récentes montrent que le vélo n'est pas toujours priorisé : bandes cyclables trop étroites et peu protégées, points noirs non traités, maintien de stationnements dangereux ou gênants, quartiers nouveaux mal raccordés aux voies cyclables, communes plus ou moins motivées. Le vélo en périphérie, où il pourrait bien répondre à l'éclatement de la demande, ne fait pas l'objet d'actions d'envergure (locations de vélos, développement rapide des zones 20 et 30 km/h, passages spécifiques sur ou sous voies rapides, double sens cyclables, etc...).

Le déménagement de l'aéroport, pour lequel on prévoit 7 500 places de stationnement, ressource importante pour le concessionnaire, entraînera de nouveaux flux de voitures. Les promesses de transport collectif ferroviaire resteront au mieux encore longtemps à l'état de promesse.

Comment dès lors atteindre les objectifs ambitieux (PDU de Nantes Métropole) de répartition modale privilégiant piétons (devant passer de 21 à 30 % en 2030), vélos (devant passer de 2 à 12% !), transport en commun à l'importance croissante, alors que les voitures à conducteur seul devraient régresser de 47 à 31 % et les 2 roues moteurs stagner à 2 % ?

Le transport des marchandises : un secteur oublié

Le règne du camion diesel continue. On ne voit poindre aucune action spécifique d'envergure pour le transport en ville (véhicules électriques, base logistique urbaine, utilisation de la voie d'eau ou du tramway...).

Malgré des déclarations sans ambiguïté du président de Nantes Métropole sur la nécessité de développer le transport fluvial, aucun trafic nouveau n'est envisagé. Il existe pourtant des possibilités de transporter du sable (en plus du seul dépôt à usage urbain de Chevire), des ordures, des gravats, des matériaux, alors que l'on construit l'île de Nantes, alors que le secteur du BTP a des obligations nouvelles de recyclage de ses matériaux.

Le fret ferroviaire est de plus en plus réduit. Nantes ne dispose plus d'aucune plate forme multimodale route/fer (une vient de redémarrer à Rennes) ; le projet Grand Blottereau d'une plateforme logistique permettant de mettre des marchandises sur le train se fait très discret. Pas de projet d'Opérateur Ferroviaire de Proximité, pour fabriquer du train complet, développer le trafic ferroviaire à moyenne distance, en complément du trafic des grands opérateurs ferroviaires, alors que les régions voisines (Bretagne et Poitou Charentes) se sont lancées.

Il y aurait pourtant la possibilité de marier les besoins de transport multimodal du port et de l'agglomération, alors que les perspectives et les évolutions du cours du pétrole deviennent alarmantes.

Nantes, capitale verte doit profiter de son titre pour mener une politique de déplacements toujours plus ambitieuse.