



mm.lefevre@laposte.net

Contribution du Collectif Transport

(ANDE, CFDT, CLCV, Clémentine, CSF, FNAUT, Place au Vélo, Droit au Piéton)

Quelle forme pour Nantes ?

L'infrastructure modèle la forme

On sait que **la forme de la ville répond à de multiples critères**. Elle évolue au fil du temps, des activités, des décisions d'aménagement, des coûts du foncier, des accès etc. Anarchique, contrôlée, voire royale ou impériale, sa mutation est aussi le reflet des volontés politiques, d'organisation, de développement ou (et) de puissance.

La volonté de densifier le tissu urbain nantais, que nous approuvons, **est une nouvelle étape** dans cette évolution. Elle répond à une tentative de limitation de l'étalement urbain et à ses conséquences en matière d'emprises au sol avec son lot de déplacements motorisés, individuellement coûteux, et collectivement néfastes pour notre environnement. **La façon dont on l'organise n'est pas sans poser question.**

On connaît le rôle déterminant des infrastructures dans le modelage de la ville. L'abandon des pénétrantes au profit d'un périphérique, la remise en service d'un tramway, voire la réouverture d'une voie ferrée sont autant d'actes politiques forts qui façonnent le paysage urbain.

Densification ou concentration ?

Face à son rôle structurant, on peut toutefois **s'interroger sur la forme qu'a pris le réseau** de transport en commun. Héritage du passé ? Contraintes physiques ? Manque de perspective ? Ou **volonté de privilégier la ville centre, voire même, le centre de la ville centre ?**

Aujourd'hui, toutes les analyses convergent, PDU compris, pour constater les **lacunes d'un réseau hyper concentré**. On continue toutefois de renforcer ce caractère en répondant à une logique d'optimisation des moyens d'exploitation du réseau à travers la mise en place des Chronobus convergeant, pour l'instant, majoritairement vers le centre.

Notre propos n'est certes pas de critiquer **la volonté d'optimiser** le premier budget de la Métropole par des aménagements prioritaires pour les bus. Aussi nécessaire que soit cet objectif, **il semble toutefois mettre entre parenthèses cet esprit nantais visionnaire qu'a insufflé en son temps Alain Chenard**.

En panne d'ambition

A l'époque, **désenclaver les « quartiers »** en les reliant au centre par le tramway **avait du sens**. Tout comme les décisions prises à la fin du siècle dernier par la Métropole (mais jamais mises en application), en programmant une ligne à haut niveau de service (tramway ou busway), qui devait relier les différents quartiers périphériques entre eux de Chantenay aux Facultés.

Ce maillage du réseau devait ainsi créer, au sein même de ces quartiers, des structures nodales de transports en commun avec leur potentiel d'attractivité et donc de valorisation des zones impactées. **En favorisant ces territoires dont on connaît les difficultés, il y avait une vision de développement** harmonieux de la cité, tentant de rééquilibrer ses différents pôles de vie plutôt que tout faire converger vers son cœur. La configuration des voiries existantes ayant, en outre, l'avantage de ne pas présenter d'obstacles majeurs à la réalisation d'axes structurants de TC, y compris sous forme de tramway.

La liaison ligne 1 – ligne 2 franchissant la coupure naturelle de l'Erdre pour relier l'Est et le Nord de la ville **devait compléter ce dispositif cohérent** de ligne de rocade.

Que reste t-il aujourd'hui de cette tentative de revalorisation des quartiers par les infrastructures de transports en commun et de cet objectif, initialement fixé dans le schéma directeur des transports collectifs à l'horizon 2010... ?

Force est de constater que **l'ambition** du modelage de la forme de la ville par des aménagements structurants ambitieux de transports en commun **n'a laissé place qu'à une « optimisation » de moyens existants**.

La ligne « à haut niveau de service » qui devait relier les « quartiers » périphériques (Bellevue, Dervallières, quartiers nord,) s'est réduite comme peau de chagrin à une **ligne 5** : gare sud > Hangar à bananes, pompeusement présentée comme le début du maillage du réseau nantais... Alors qu'elle **n'aura qu'un rôle de correspondance et de desserte d'un quartier hyper centralisé**. Quand à la liaison L1 – L2, l'enthousiasme avec lequel elle était présentée à l'origine nous semble faire place à des hésitations de mauvais augure.

Combiner le passé et le futur

Les associations composant le Collectif Transport posent donc la question de la forme de la ville. Veut-on un cœur de ville où se concentre l'activité, alimenté par des quartiers à vocation de dortoir ? Veut-on des multi-centralités dynamiques générant de l'activité ? Quels liens entre ces différentes options ? **Y a-t-il moyen de combiner l'ambition du passé et les objectifs du présent ?**

La réponse est évidemment dans la question. **La forme radiale et concentrée** du réseau, critiquée aujourd'hui, **devient un atout** si on l'utilise pour créer de multiples pôles d'intersections avec une ligne de rocade **fortement identifiée** et reliant les quartiers entre eux.

On a pu observer que **tramway ou busway** pulvérisent à chaque fois les prévisions de trafic. On a pu constater qu'ils **génèrent, de façon naturelle ou organisée, une activité renforcée le long de leur parcours**. Bien que l'expérience n'ait pas encore été réalisée à Nantes, on peut aisément **parier sur un effet multiplicateur** de ces bénéfices **dès lors qu'on fait se croiser deux axes structurants majeurs** et de même nature en périphérie.

De notre point de vue, pour y parvenir, la réalisation **d'un simple Chronobus en lieu et place de la ligne 25 existante ne suffira donc pas.**

Les « quartiers » dont on connaît les difficultés **méritent plus. Leurs habitants ont besoin de cette dynamique** impulsée par le tramway ou le Busway pour le développement des activités et leur valorisation.

L'espace physique disponible pour la réalisation d'un tel équipement est un atout qui peut se combiner avec les déplacements cyclables. Quant au surcoût engendré par un busway, **les effets des retombées économiques et surtout sociales** (sans parler des retombées politiques) **d'une telle réalisation, doivent largement permettre son amortissement à terme.**