

Grand débat public "Nantes, la Loire et nous"

Atelier "Nantes, fluvio-maritime"

Dans le cadre du débat public "Nantes, la Loire et nous", le Conseil de développement a souhaité apporter son propre regard pour nourrir le débat de contributions, d'échanges, de propositions de toutes natures.



Jean-Bernard LUGADET – 21 avril 2015
lugadet-stemler@orange.fr

Le long et par-dessus la Loire, pour une mobilité plus respectueuse du cadre de vie : priorité aux transports publics et aux modes alternatifs à l'automobile individuelle

Préambule

Adhérent à l'Association Nantaise Déplacements Environnement (ANDE) et à la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT Pays de la Loire), j'ai souhaité développer, à l'occasion du débat public "Nantes la Loire et nous", le thème de la pertinence du transport collectif pour mieux assurer la mobilité dans notre agglomération, à la fois le long et par-dessus la Loire.

Ces deux associations se sont en effet très tôt intéressées à la fois au patrimoine fluvial et au transport public puisqu'elles ont débuté leur histoire en 1972 avec l'ANDE comme association de défense des rives de l'Erdre et ont apporté dans les années 1980 leur soutien à la construction du réseau de tramway à Nantes avec ses infrastructures longeant (ligne 1) ou traversant (ligne 2) la Loire.

À partir de 1990, la revendication d'optimisation de l'étoile ferroviaire nantaise portée par la FNAUT est allée dans le sens de la mise en place de services ferroviaires améliorés le long du fleuve entre Saint Nazaire et Ancenis. D'autre part, l'ANDE a très longtemps insisté sur la qualité du paysage urbain à travers notamment la lutte contre l'envahissement publicitaire.

DÉFENSE DU PATRIMOINE OU DÉVELOPPEMENT : DIALECTIQUE, ÉCHELLE, ORIENTATION

Au cours des avancées du débat "Nantes, la Loire et nous", le Collectif Transport (qui a publié son propre cahier d'acteur) a noté le dialogue entre les partisans de la défense du patrimoine fluvial (parfois sublimé) et les promoteurs du fleuve comme support au développement économique.

Les documents de travail présentés et les contributions reçues montrent qu'on est dans une complexité de bon augure même si reste en plan la question de l'utilité du débat par rapport aux choix politiques déjà annoncés...

Dans des échanges dont le thème est avant tout un "objet" géographique, il convient à tout moment de déterminer dans quels types d'espaces on se pose. La première réflexion en rapport avec cette complexité concerne les échelles d'analyse qui méritent d'être précisées en toutes circonstances :

- au niveau interrégional (on évitera de chercher plus loin) entre le 1/250 000 et le 1/1 000 000, régional entre le 1/50 000 et le 1/250 000, métropolitain, communal ou de quartier
- au niveau des différentes strates urbaines fonctionnelles : centre directeur, quartiers périphériques, banlieues (intra et extra périurbaine), milieux périurbains.

À propos des traversées, il est important également de se préoccuper de leur sens et, ce n'est pas anecdotique, notamment face aux déséquilibres entre les deux rives et à leurs représentations très prégnantes notamment pour les citadins du Sud-Loire, "historiquement" en Bretagne, "sociologiquement" en Vendée. Enfin, il conviendra de rechercher s'il y a une problématique spécifique aux îles, qu'elles accueillent des espaces multifonctionnels ou des zones différenciées (réserves naturelles, terrains de loisir, terres agricoles).

DES AXES PLAUSIBLES POUR UNE RÉFLEXION CENTRÉE SUR LA MOBILITÉ

Soucis environnementaux, patrimoniaux et économiques

Force est de constater que la Loire échappe à la métropole pour ce qui est des paramètres liés à l'amont : navigabilité mais surtout qualité des eaux qui influence la richesse halieutique et le potentiel récréatif. Les habitants de la métropole ont droit dans les représentations exprimées à un fleuve "sauvage", propre, attractif, navigable pour des dériveurs comme pour des convois de marchandises. Ce qui fait beaucoup...

Dans la dimension inverse (l'aval ou l'ouest), la Loire à Nantes, en fond d'estuaire, est aussi impactée par l'économie mondialisée pesant sur le port, sur les choix liés à la navigation maritime et désormais sur les évolutions industrielles et énergétiques. Les partisans d'un franchissement ferroviaire à l'aval du quai de la Fosse ne peuvent ignorer ces contingences.

Un espace urbanisé

Tout citoyen se souciant de la qualité de vie et des progrès de la mobilité responsable dans l'ensemble du bassin de vie nantais sera forcément attentif aux aménagements liés au fleuve : utilité économique et sociale, durabilité environnementale mais aussi culturelle notamment esthétique.

Le choix d'une densification responsable liée aux infrastructures de transport public peut trouver ici des développements intéressants même s'il faudra oser signaler des zones exagérément soumises à des ratios élevés (Ile de Nantes notamment) et souvent rejetées par la population eu égard à la culture dominante en la matière.

Mobilité : des "fondamentaux" à mettre en avant en faveur du transport public

La mobilité est restée le point d'ancrage prioritaire de la réflexion des aménageurs depuis 40 ans. Il importe donc de rappeler, en les liant à l'objet Loire mais aussi à ses affluents, les priorités et les propositions qui peuvent concerner les promoteurs du transport public :

- avantages des modes collectifs en matière d'environnement, de coût énergétique comparé d'émissions de gaz à effets climatiques ou sanitaires, de mixité sociale
- souci d'une cohérence de l'urbanisation mixant mobilité-économies d'énergies et d'échelles
- mise en place d'une autorité régionale unique chargée des transports et de la mobilité pour une gestion rationnelle des différentes échelles de la mobilité, une billettique commune, etc...
- symbiose de la gestion voirie-transports publics dans les collectivités décentralisées
- achèvement du réseau structurant (tram et busway) et optimisation de l'étoile ferroviaire
- amélioration de la qualité des services rendus aux usagers notamment dans les pôles multimodaux (gares, trams-autobus, navibus).

UN ATOUT ENVIRONNEMENTAL ET CULTUREL

Points d'ancrage : industries, voies ferrées

Dans l'agglomération nantaise, la rencontre fleuve-ville a créé, le long de rives plus ou moins naturelles, plus ou moins escarpées, des quais et aux débouchés des ponts, des paysages tantôt de qualité (certains quais du centre-ville, Saint Sébastien sur Loire, Rezé-Trentemoult, Couëron depuis le réaménagement...) tantôt banals surtout là où on a organisé longitudinalement le transit automobile.

D'autre part, la désindustrialisation des années 1970-1990, qui a lourdement bouleversé la structure économique et sociale de l'agglomération, a paradoxalement entraîné l'existence de terrains constructibles sur les friches industrielles (Chantenay, Indre, secteur des Chantiers) et tertiaires (Pas Enchantés) à haute valeur foncière. Ces espaces en reconquête offrent des opportunités pour une densification respectueuse de l'environnement (forêt urbaine, jardinage) à condition qu'ils ne soient pas seulement l'objet de visées immobilières mercantiles, notamment en cas de reprise de l'activité économique.

La rencontre du chemin de fer et de la Loire est elle aussi complexe. Elle a créé des zones de passage remarquables et fonctionnelles (cf. la liaison Nantes-Clisson par le pont de la Vendée de plus en plus optimisée) dont certaines pourraient être mieux valorisées (gares sur le parcours Baco-Chantenay). Elle a aussi engendré des barrières physiques (comme à Malakoff) et surtout psychologiques qui créent souvent un rejet de ce mode de transport chez les urbanistes, les décideurs, alors que ses marges de progrès sont à mon avis énormes.

Multiplier les outils dont la carte

Si le débat sur la Loire a produit des présentations s'appuyant sur la cartographie, on n'en fera sans doute jamais assez en la matière. Le débat sur l'eau dans l'agglomération doit être visuel, aérien, coloré ! L'outil cartographique doit être développé, popularisé même si évidemment la carte ce n'est pas le territoire et si des paramètres historiques, sociologiques, artistiques peuvent s'exprimer par d'autres moyens.

On peut par exemple suggérer de recenser visuellement les zones constructibles et inondables (aux divers degrés et dans la perspective des évolutions climatiques), les effets des crues et des marées, notamment sur les rivages et les flux, les zones naturelles à développer et les aménagements paysagers à privilégier.

Le développement de la densification urbaine est certainement la bonne voie. On en mesure aussi les dérapages, surtout quant à la non-adéquation à l'offre de transport de certaines zones en croissance. Il convient de développer, au sujet de ce mouvement urbain qui peut susciter des résistances, les outils d'analyse et de décision : cartographie des accès et des infrastructures, connaissance des coûts de construction et du marché immobilier sans oublier les données fiscales.

Quelques exigences liées à la qualité des paysages

Les exigences de sauvegarde des espaces naturels méritent aussi d'être explicités et visualisés pour les citoyens : choix de l'emplacement et de la surveillance des conservatoires protégés, animations et précautions quant à l'usage des zones accessibles, valorisation des zones ouvertes avec désormais la demande d'espaces de promenade allongés le long des rives des cours d'eau et de leur liaison avec les forêts urbaines (sur le modèle de la Sèvre nantaise entre Rezé et Vertou).

Enfin, il apparaît important d'ouvrir le débat "Nantes la Loire et nous" aux... affluents du fleuve les plus importants dans l'agglomération (Erdre, Sèvre Nantaise) comme les plus discrets et parfois maltraités en matière de couverture, d'accès, d'épandage d'effluents et d'ordures.

Si le débat public est une excellente chose on peut souhaiter aussi voir s'appliquer, aux rives des cours d'eau de l'agglomération, les lois de la République : en matière de servitude de marchepied avec le sujet sensible de l'accès aux rives de l'Erdre dans certains secteurs de La Chapelle sur Erdre, au regard de la réglementation de l'affichage publicitaire aussi...

TRANSPORTS ET MOBILITÉ : UN AXE LONGITUDINAL À VALORISER

Considérations inter régionales et régionales

Au travers notamment des propositions de la FNAUT Pays de la Loire (Association Régionale des Usagers des Transports), je souhaite insister sur l'intérêt des liaisons transversales empruntant en totalité ou en partie la vallée de la Loire :

- Nantes-Tours-Lyon-(Dijon)-(Clermont-Ferrand)
- Service "Interloire" Le Croisic-Orléans dont la fréquence mérite d'être augmentée
- Paris-Le Croisic sans rupture de charge et avec libre accès aux TGV entre Nantes et la côte.

Le développement de ces liaisons contribuera à un meilleur service aux usagers du train et probablement au rayonnement économique de Nantes. Il pose le problème de l'infrastructure entre Nantes et Angers en termes de maintenance, d'optimisation et d'agrandissement (mise à trois voies) qui implique sinon un débat régional du moins la mobilisation des acteurs.

Optimiser les infrastructures ferroviaires longeant la Loire

L'occasion d'insister sur les rives de la Loire comme axe privilégié du transport ferroviaire à échelle nationale dans la région nantaise ne doit pas faire oublier les branches supportant plutôt un trafic régional avec notre souhait de voir :

- la valorisation liaisons TER Nantes-Le Croisic (cadencement, amélioration de la gare de Saint Nazaire, coordination horaire avec les réseaux de transport de la Presqu'île et du Pays de Retz)
- la (re)mise en service d'une liaison Rennes-Saint Nazaire par Pontchâteau entre deux agglomérations majeures de la Bretagne historique
- l'optimisation des étoiles ferroviaires de Nantes, Saint Nazaire, Angers, Cholet.

Notre démarche est ici d'insister vis-à-vis des décideurs, de l'opinion, voire de la SNCF, sur la nécessité d'étudier les options ferroviaires eu égard aux enjeux mondiaux (climat, indépendance énergétique), urbains (densité, pollutions) et du rôle de Nantes dans son espace régional où les décisions d'aménagement nous apparaissent souvent comme des jeux d'acteurs peu enclins à se concerter et à optimiser un argent public désormais rare.

Cours d'eau et voies ferrées de la métropole nantaise

La première chose à rappeler est la symbiose forte entre les voies ferrées (très proches des thalwegs en zone de plaine) et les cours d'eau notamment le long de la Loire où l'on en compte trois :

- avec l'axe majeur Nantes-(Ste Luce)-Thouaré-Mauves-Ancenis-Angers
- son prolongement vers la côte et la Bretagne Chantenay-Indre-Couëron-Savenay-St Nazaire ou Redon
- la ligne de Cheviré très souvent ignorée, très peu utilisée mais dont l'analyse du potentiel est à envisager car elle dessert d'importantes zones d'activité commerciales ("Atout Sud") et industrielles (Basse Ile, Cheviré).

Le long de l'Erdre, la remise en service de Nantes-La Chapelle-Nort-Châteaubriant par le tram-train a été un pas positif pour le transport public mais il faut répéter que l'arrêt sans issue à Châteaubriant est une faute et que le matériel utilisé de bout en bout n'est peut-être pas le plus pertinent. Ici, nous rappelons notre intérêt pour le retour du train à Carquefou et même au-delà.

La liaison vers Clisson-(Cholet)-La Roche sur Yon-Bordeaux évite la vallée de la Sèvre Nantaise trop accidentée. Sa montée en puissance au niveau de l'offre mérite une solide promotion et de meilleures liaisons à Vertou et à Saint Sébastien sur Loire avec le réseau urbain.

Les trains allant à Pornic ou Saint Gilles Croix de Vie traversent les deux bras de la Loire (pont Résal et pont de Pornic) et surplombent l'île de Nantes dans un secteur dense où certainement des gares urbaines auraient une justification.

L'aménagement et l'utilisation des rives entre Mauves et Couëron

Parvenus au paragraphe "propositions pour l'optimisation ferroviaire des rives de la Loire", il convient d'être à la fois incisif et modeste. Incisif car, tout le monde le reconnaît, le potentiel du chemin de fer est sous-développé dans l'agglomération nantaise. Modeste, car le sujet est complexe et offre à la fois des contraintes techniques (à recenser, à adapter, à admettre aussi) et politiques qu'il ne faut pas hésiter à montrer du doigt au risque de la polémique (métropole contre région administrative, exploitant du tram contre exploitant du train, nostalgiques des bateaux venant jusqu'au marché aux poissons et partisans du tout ferroviaire s'il en existe).

Pour la rive droite de la Loire, on peut suggérer :

- qu'au niveau du trafic TER, des liaisons transversales Savenay-Ancenis permettraient une meilleure desserte de l'agglomération, des économies de mouvements de train et une meilleure lisibilité du réseau
- que la création d'un arrêt à Petite-Hollande ou à Baco en liaison avec les deux grands axes de tramway distribuerait mieux les flux et désencombrerait la gare principale pour un plus grand confort des usagers de Saint Nazaire, Savenay, Couëron,... même si cette option peut apparaître en contradiction avec une demande d'un réseau urbain moins centralisé
- que des gares sont à stimuler (Indre, Chantenay, Mauves) ou à inventer (Tougas ? Petite Hollande- Baco, Ste Luce sur Loire).

Pour la rive gauche, nous souhaitons que le débat "Nantes la Loire et nous" entraîne celui, à notre avis primordial pour les dix ans à venir, concernant la liaison ferrée de l'Île de Nantes. Avec d'abord l'impératif de la préservation du patrimoine ferroviaire autour de l'ancienne gare de l'État dont nous pensons qu'il a de l'avenir : desserte régionale du futur CHU, appui de la traversée ferroviaire. Ensuite la réflexion sur les services qui pourraient s'y développer (régionaux ? suburbains vers Sainte Pazanne ?), sur les gares à aménager avec les axes de transport urbain, sur la multi modalité à renforcer à Malakoff, Beaulieu, Mangin et au quai des Antilles..

Comme l'ont montré les contributions issues du Collectif Transport, un point important semble ici de modifier la représentation du chemin de fer à Nantes par les leaders d'opinion, les techniciens de la mobilité, les décideurs politiques qui nous renvoient pêle-mêle le faible rôle actuel (raison de plus), la lourdeur des investissements, voire l'image parisienne des trains bondés. Une immense pédagogie s'impose et les défenseurs du transport ferroviaire ne demandent qu'à y contribuer.

TRANSPORT ET MOBILITÉ : MIEUX TRAVERSER LA LOIRE EN FAVORISANT LE TRANSPORT PUBLIC FERROVIAIRE ET ROUTIER, DÉVELOPPER DES PASSAGES PIÉTONS AGRÉABLES ET SÉCURISÉS

Manques et potentiels dans les dessertes actuelles en transport collectif des traversées

D'est en ouest, on peut avancer des améliorations, des choix courageux en faveur du transport public qui pourraient :

- sur les ponts de Mauves et Thouaré, développer les liaisons entre les gares et la zone de Saint Julien de Concelles en gérant le problème de l'appartenance administrative de cette zone de l'agglomération et en s'adaptant à un habitat pavillonnaire peu adapté au transport public
- sur le pont de Bellevue, créer un lien entre Saint Sébastien-Basse Goulaine et Sainte Luce et la zone d'activité de Carquefou ; solution à comparer à un continuum du tram-train entre Clisson et Nort sur Erdre-Carquefou malgré les obstacles techniques que l'on pourrait nous opposer (rebroussement, géographie ferroviaire à Malakoff)
- sur les ponts Sedar Senghor (à aménager) et Tabarly, créer (y compris à titre d'expérience) une ligne de Chronobus entre Saint Sébastien et Malakoff-Doulon offrant une alternative aux passages par le busway pour des liaisons sud-est/est infiniment plus rapides actuellement par véhicule individuel
- sur les ponts Clémenceau et de Pirmil, où l'omniprésence du tram et du busway a entraîné la fin des liaisons directes Vertou-centre et Rezé-Gare sud refaire l'inventaire des besoins des liaisons transversales
- adapter le pont Ste Anne au transport public, qu'il soit ferroviaire (tram entre Vincent Gâche et Chantiers navals) ou par autocar (Chronobus C11)

- développer une offre de transport public sur le pont des Trois Continents qui pourrait relier les lignes 3 (à Rezé-8 mai ou Diderot) et la ligne 1 via la place de la République
- adapter au transport collectif le pont de Cheviré par la dévotion d'une voie réservée à la ligne 74 dont la fréquence actuelle est indigne dans une grande agglomération et qui pourrait être prolongée pour servir de liaison entre des zones d'activité (aéroport, Atlantis).

Traversées par bacs, navibus, passeurs

La gratuité des bacs, voulue depuis quelques années par le Conseil départemental de la Loire-Atlantique, assure leur succès mais peut créer une sur-utilisation. La coordination horaire entre les mouvements des bacs et les horaires d'arrivée et de départ des bus Semitan est difficile à réaliser en toutes circonstances mais elle devrait être un objectif de qualité.

Le succès des liaisons de type navibus en tarification intégrée est évident quand elles répondent à des besoins liés à la mobilité quotidienne ou de loisirs : desserte de Trentemoult, passeur de l'Erdre. On l'a vu avec l'échec de la liaison gare sud-facultés, il faut que le service soit rapide et non concurrencé par une liaison terrestre forcément plus rapide et moins coûteuse à l'exploitation. Des expérimentations devraient être menées sur les liaisons Trentemoult- Chantenay, Saint Sébastien-Ile de Nantes et dans la perspective d'une desserte du quai des Antilles à condition que soient bien étudiées les correspondances multimodales, les publics potentiels et que l'on assure une vraie promotion de ce type de service.

Le potentiel d'une nouvelle traversée ferroviaire Ile de Nantes-Chantenay

Cette proposition découle d'une réflexion sur l'optimisation de l'étoile ferroviaire nantaise et de la défense du maintien des voies ferrées dans le secteur de la gare de l'État. Une nouvelle traversée dans ce secteur permettrait une meilleure desserte de l'Ile de Nantes, promue comme partie du centre de la métropole, des liaisons entre Savenay et le Sud Loire, une substitution au tunnel de Chantenay qui finira par être surchargé. Il est souhaitable que le débat sur ce sujet ne soit pas éludé même si restent confondants le faible engagement actuel du gestionnaire du réseau sur le thème (qui fut pourtant lancé par des cadres de la SNCF) et les silences des autorités organisatrices régionales et métropolitaines.

Cette proposition, coûteuse mais structurante, nous obligera à accepter le débat avec les défenseurs du rôle portuaire de Nantes, à comparer ses avantages (surtout environnementaux) face à un pont ou un tunnel uniquement routiers entre Trentemoult-Chantenay, à montrer que dans d'autres villes il n'y a pas de problème...

Mieux "soigner" et amplifier les traversées liées aux modes doux

Il est souhaitable que le débat public "Nantes la Loire et nous" fasse l'inventaire des succès des voies cyclistes longitudinales à la Loire et la traversant (notamment l'axe Rezé-Commerce) ainsi que les échecs : accès aux ponts souvent mal aménagés : Sedar Senghor, Trois continents... La production d'un cahier d'acteur par l'association "Place au Vélo" détaille mieux cela.

Quant aux traversées piétonnes et aux espaces piétonniers occupant les quais de Loire, ils nécessiteraient aussi un propre développement. Notons que les accès aux traversées ne sont pas toujours évidents (Pirmil) et que peu d'ouvrages sont munis de protections contre le vent, ce qui peut rendre les traversées du pont Sainte Anne et du pont Aristide Briand éprouvantes les mauvais jours.

CONCLUSION PROVISOIRE

Le débat "Nantes la Loire et nous" a montré la richesse, voire la profusion de propositions en matière de mobilité. La croissance des infrastructures et des services de transports publics semble la plus à même d'accompagner le développement dans les paramètres de compétitivité, de durabilité et de mixité sociale. Évacuer certaines questions posées ici (développement des modes collectifs sur chaque pont, optimisation des voies ferrées, franchissement ferroviaire) ferait douter de la volonté de bâtir une ville respectueuse de l'environnement et adepte d'une mobilité sobre et efficace.