



Contribution de Jean-Bernard LUGADET

Association Nantaise Déplacements Environnement / FNAUT Pays de la Loire

lugadet-stemler@orange.fr

Une meilleure gouvernance de la mobilité et des transports : un impératif pour Nantes-Métropole et son agglomération étendue

Une nécessité dans un contexte complexe

Dans une agglomération élargie tendant vers le million d'habitants, les **enjeux de mobilité et de transport sont majeurs** et Nantes n'y dérogera pas qui doit à la fois :

- Conformément aux engagements proclamés et médiatisés, prendre sa part dans la **réduction des gaz à effet de serre** et prendre sérieusement en compte les effets sanitaires des pollutions de moins en moins évacuées par les vents dominants (et dont certaines concentrations restent alarmantes : périphérique, "rues canyons")
- Gérer des **flux croissants de déplacements** sur des infrastructures destinées à peu évoluer à cause d'un contexte financier serré, des réserves de pans entiers de l'opinion (nous en sommes !) quant aux grandes infrastructures routières sans oublier les questions foncières
- Assurer des déplacements croissants en masse, diversifiés en intentions (travail, loisir, entre-deux) et confrontés à des **espaces eux aussi pluriels** (centres métropolitains densifiés et parfois gentrifiés, premières couronnes aux destins variés, nébuleuse rurale qui continue dans la voie de l'étalement urbain)
- S'adapter aux effets de la croissance (dans les faits mal connue) des **nouveaux modes d'utilisation des services** de transport partagés (par location ou mutualisation plus ou moins encadrée)
- Accompagner les résultantes de la **montée de la connaissance par les usagers** et l'opinion publique en général des services (offre, évolution en temps réel, réactions consuméristes) accentuées par les technologies de l'information (téléphones sophistiqués, liaison internet à bord...) et de leur... absence temporaire (vieux) ou structurelle (pauvres) pour certains citoyens
- And last but not least en cette année 2017, le **cadencement des TER** qui modifiera les dessertes banlieue et nécessitera forcément des négociations entre les deux autorités organisatrices concernées (région et métropole) livrées à leur propre logiques et pour le moment sans regard des représentants des usagers que la SNCF s'est ingéniée à écarter de réunions régionales de consultation des associations à partir de 2005.



Transfert modal :
un impératif pour la
reconquête de l'espace
urbain
(quai André Morice)



Cadencement en 2017 :
les horaires des autres
prestataires seront-ils
coordonnés ?

Un constat plutôt pessimiste



**Composteurs
"multimodaux"
en gare de Nantes :**
un progrès à populariser

On ne saurait nier l'impact depuis une vingtaine d'années de décisions d'aménagement du territoire concertées en matière de mobilité dans notre département métropolisé et on n'en citera que quelques-unes :

- **Tarifification multimodale** "Métrocéane" sur les axes Nantes-côte atlantique permettant avec un même titre d'utiliser les services SNCF-LILA-TAN et STRAN (St Nazaire)
- Réalisation progressive depuis le début du siècle sur l'impulsion de Nantes-Métropole de la **desserte ferroviaire quasi cadencée** entre Nantes et Clisson dont le potentiel dans l'agglomération dense est incontestablement porteur de développement (grâce à l'intégration tarifaire)
- Mise en service du **"tram-train" Nantes-Châteaubriant** en 2014 transformant l'offre de transport public sur le quart nord-est de l'agglomération (secteurs de La Chapelle et Nort sur Erdre) avec toutefois les limites de la fréquence ferroviaire même si elle est exercée par des trains légers

Mais quand on met en avant des exigences de renforcement de ces politiques face à l'accélération de la métropolisation, aux stratégies de compétition entre les territoires (et de marginalisation de certains), on est forcément déçus.



**Autocar ligne Lila 62
(Montbert-Nantes)
au pôle d'échange de Pirmil**

La **coordination entre les réseaux urbains (TAN) et départementaux (LILA)** n'est certainement pas optimale. Contrainte il est vrai par des limites de la communauté urbaine devenue métropole qui tantôt inclut des communes de la troisième couronne (Bouaye, Mauves) tantôt les exclut (Treillères, Le Loroux-Botttereau) avec pour conséquence un bon service de transport départemental à Grandchamps et un médiocre service de transport "urbain" à St Léger des Vignes. Mais nous restons les spectateurs d'autocars du service périurbain englués dans les embouteillages car interdits de couloirs bus et attendons une véritable politique des gares routières dans l'agglomération où tantôt on dépose les usagers dans les pôles multimodaux périphériques (Pirmil pour la ligne de Pornic), tantôt on leur fait traverser le centre-ville où ils peuvent freiner la marche et l'accès des autobus urbains (voir cours des Cinquante otages aux heures de pointe). Nous espérons que l'application de la Loi NOTRE qui confie aux régions la politique du transport par autocar trouvera ici des marges de progrès au service des usagers et des économies d'argent public.



**Réutiliser des
infrastructures
sans frais de génie civil :**
**Voie ferrée de Cheviré
près de la gare de
Pont-Rousseau**

De même, au niveau de la **coopération entre la région et la métropole** et leurs réseaux délégués SNCF et Semitan, force est de constater que n'ont pas été à la hauteur d'espérances pourtant modérées.

Dans les années 2005-2015, les majorités politiques de Nantes-Métropole et de la région Pays de la Loire n'ont pas pu ou n'ont pas voulu mettre en œuvre de politique globale et concertée **d'optimisation de l'étoile ferroviaire nantaise** et comme partout en France (sauf à Mulhouse), le tram-train est resté sur ses voies SNCF parce que on n'a pas su résoudre tantôt des impondérables techniques (avec en contre-exemple l'aiguillage de Haluchère), tantôt ces questions statutaires qui font le charme de notre pays et qui lorsqu'elles sont résolues ne font même plus pavoiser (gestion RATP-SNCF de la ligne B du RER parisien).

Quand les réseaux sont accolés où se chevauchent, on est toujours déçus par les connexions :

- Inexistantes par exemples entre la **liaison Nantes-Pornic dans l'île de Nantes** et le réseau structurant de la métropole croisé à Beaulieu (ligne 4 dite "Busway") ou à Mangin-Wattignies (lignes 2 et 3 du tram) sans parler du manque de réflexion dans le secteur sur un usage potentiel des voies ferrées de l'ancienne gare de l'État qui pourraient desservir le futur équipement hospitalier
- Médiocres quand il s'agit de coordonner les horaires des autobus aux passages des trains dans des **gares périphériques** comme Saint Sébastien / Frêne rond et Indre / Saint Herblain, équipements où fleurissent pourtant les panneaux institutionnels vantant la multi modalité
- Écartées des réflexions d'aménagement quand on évoque la possibilité d'une **gare centrale** reliée aux lignes 1 (place de la Petite Hollande) voire 2-3 (place Baco).



"Première pierre" de la gare Baco : une parodie du Collectif transport (2006)

La plupart du temps, ces propositions d'aménagements ont fait l'objet de propositions de la part des associations d'usagers des transports ou du collectif qui les regroupe. Force est de reconnaître qu'elles n'ont guère dépassé le cercle des initiés et des militants alors que d'autres mieux médiatisées mais certainement moins riches en potentiel (passager/heure/coûts d'investissement et de fonctionnement) ont connu de meilleurs affichages (téléphérique sur la Loire, reconstruction d'un pont transbordeur...)

Le potentiel de la complémentarité dessertes ferroviaires régionales / transport métropolitain

Nous répétons ici que les marges de progrès sont importantes :

- Les liaisons créées sur l'étoile ferroviaire sur le territoire de Nantes-Métropole (Nantes-Vertou, Nantes-Bouaye, Nantes-La Chapelle, Nantes-Couëron, Nantes-Mauves) sont des succès surtout aux heures de pointe mais mériteraient pour les autres une meilleure publicité autour notamment de la **polyvalence de la carte "Libertan"** et des temps de parcours
- Les **pôles multimodaux** méritent une valorisation drastique (probablement concertée entre commanditaires-techniciens-usagers) pour améliorer la circulation des trains et des véhicules, les cheminements et le confort (abris !!!) des usagers et surtout leur information horaire (rarement fournie multilatéralement et en temps réel)
- Elles ne sont pas forcément contradictoires avec une rationalisation de l'offre pour éviter les doublons trains-autocars notamment mais, en tant que représentants des usagers, nous devons surtout ici plaider pour la faiblesse de certaines dessertes dans des zones à fort potentiel tant au niveau de l'habitat, des emplois et du reste des usages (loisir voire **zones commerciales : les grandes oubliées** du transport public en dehors de l'hypercentre de l'agglomération).



Tous les Nantométropolitains devraient l'adopter

Au niveau de la qualité des services, il nous faut insister sur l'importance de la simplification de l'usage du transport public. En reconnaissant les progrès accomplis (cartes multimodales, progrès de l'information, affirmation de l'impératif du changement modal), comment ne pas demander leur généralisation sur des thèmes immédiatement visibles :



Avec le prix du panneau "prétexte", on aurait mieux fait d'optimiser les correspondances (gare Pas Enchantés)

- **Amélioration des correspondances dans les gares** et en particulier celle de Nantes-Orléans où les aménagements prévus (qui ont à notre avis négligé une liaison entre les quais SNCF et la station "Manufacture" ne seront pertinents que si l'offre urbaine (tramway, "busway" et "chronobus") est au rendez-vous du cadencement SNCF et notamment des pointes du dimanche soir et du lundi quand retournent à Nantes les usagers régionaux (dont les étudiants dont on connaît la capacité prédictive quant aux choix de mobilité)
- Nécessité de poser pour tous les points de jonction (que seule une carte peut énumérer sans lourdeur) les questions de la **coordination des horaires**, des longueurs et des temps de cheminement, des ponts d'information et de billettique que seules des démarches mutualisées peuvent faire avancer sur chaque gare et pôle multimodal de l'agglomération
- Enfin, affirmation de **l'importance primordiale de l'information multimodale** avec la valorisation et l'amélioration permanente du système "Destineo" sans oublier au plus près de l'utilisateur (qui n' a pas toujours son "élégant téléphone" en main ou en poche !) les systèmes d'information qu'on ne peut que souhaiter fiables, standardisés, réparés immédiatement et non basés sur des horaires théoriques, non réactifs surtout en cas d'incident ou laissé au libre arbitre d'un conducteur ou d'un contrôleur

Quelques propositions institutionnelles



"C'était mieux avant ?"

Alors que s'annoncent à Nantes des concertations et des décisions **concernant Plan local d'urbanisme / Plan de déplacements urbains**, il apparaît important de mettre en avant des suggestions visant à mieux faire remonter les propositions d'usagers sensibles aux impératifs désormais gravés dans le marbre de la COP 21 et en même temps si fragiles et que nous voulons voir surtout appliqués à la mobilité. Pour une contribution locale à la diminution des gaz à effet de serre et à la régression de la pollution atmosphérique, nous pensons qu'il faut d'abord renforcer les espaces où se confrontent analyses, propositions voire critiques.

L'amélioration des dessertes ferroviaires ne se fera pas ainsi sans la consultation de leurs clients et c'est pour cela que **nous demandons le renouveau des réunions SNCF-usagers**, disparues il y a une dizaine d'années. Certes, parfois figées sur des altercations à propos de points de desserte, elles pouvaient aussi permettre l'avancée de propositions que l'on a vu peu à peu s'imposer (généralisation du cadencement si tardif en Pays de la Loire, accès à bord des vélos après tant d'objections) ou non (accès sans réservation dans les TGV au-delà de Nantes).

Nous souhaitons, y compris sous injonction politique, le retour de cette instance et promettons d'y agir dans le sens du service public.



Un chronobus où passait un "tortillard" : ligne C5 près du boulevard Babin-Chevaye



Une innovation qui s'est arrêté en route et doit être multi opérateurs comme en Bretagne



Sortir de la division figée de la mobilité

Pour que les usagers votent avec leurs pieds ou plutôt leurs automobiles, nous réclamons aussi un élargissement des concertations actuelles (celles par exemple entre Nantes Métropole et le Collectif transport, celles plus ciblées sur la transition énergétiques ou l'ouverture sur la Loire) s'élargissent à une **conférence paritaire sur la mobilité multi modale**.

Celle-ci associant élus et techniciens du conseil régional et de la métropole, associations (voire ceux spécialisés de leurs conseils consultatifs) d'usagers des transports et de l'espace public pourrait rendre certainement de grands services à l'agglomération et à ses habitants. En interrogeant le présent et le futur, en se projetant dans les **cadres normés actuels** (PDU, PLUM, schéma régional des transport, Contrat État-région) mais aussi dans ces **utopies que l'on sait pouvoir se réaliser**. Les associations d'usagers en connaissent les histoires qui parlaient du tramway durant les "trente glorieuses" du tout-automobile, des TGV interconnectés à l'apogée du jacobinisme ou sur un plan local des bus nantais à restructurer quand triomphaient les extensions du réseau tram.

Notre liste des utopies qui se feront est bien avancée dans sa formulation :

- **optimisation de l'étoile ferroviaire nantaise** (à commencer par la réouverture de la ligne de Carquefou) par la diamétralisation des services (Savenay-Ancenis, Carquefou-Sainte Pazarne par exemple) et l'amélioration de l'intermodalité à Chantenay (où l'on n'avance guère côté train alors que les services "chronobus" y sont performants), Indre, Saint Sébastien sur Loire etc...
- **jonction des lignes de tram**, amélioration des traversées en transport public de la Loire y compris par un nouveau pont ferroviaire, accroissement des dessertes sur la troisième couronne suburbaine (par des lignes directes ou des jonctions avec les gares),
- **tarification "Métrocéane" étendue** à tout le département et billettique intégrée comme le font depuis longtemps nos voisins de la région Bretagne (carte KorriGo, services le 1^{er} mai...

Nous ne souhaitons pas évidemment voir se créer des "usines à gaz" comme seul notre pays sait les faire (un fait / une loi, un problème / une commission ou une action juridique, un investissement / une nouvelle appellation budgétaire).

La gouvernance fine de la mobilité et des transports mérite plus d'audace, d'analyse fine et de connaissance du terrain que des instances grandioses et finalement inopérantes. Mais elle ne pourra pas faire l'économie de la **rencontre** entre ceux qui utilisent et parfois savent (les **usagers**), ceux qui proposent et organisent (les **techniciens**) et ceux qui décident et investissent (les "**politiques**"). Cette multi parité nous semble plus porteuse que l'immobilisme entre élus de même bord ou de camps rivaux et que des philosophies différentes de l'aménagement du cadre de vie portées au niveau régional et au niveau local par des "structures" et des spécialistes du transport qui au mieux s'ignorent ou au pire rivalisent.