

« Triplement » du pont de Bellevue

Peut-on raisonnablement envisager de construire un troisième pont de Bellevue pour la circulation automobile sans interroger d'autres alternatives face à l'implacable logique de ce nouvel espace routier offert à la circulation qui engendrera, parallèlement à une amélioration provisoire du trafic, une nouvelle augmentation des flux motorisés.

Une étude exclusivement centrée sur le trafic auto

Si les techniciens de la DREAL ont fourni un travail d'analyse détaillé sur le trafic automobile du boulevard périphérique en vue de proposer plusieurs scénarios pour y limiter son lot d'encombrements quotidiens, la question du franchissement amont de la Loire par le réseau urbain n'est que furtivement évoquée dans le dossier d'aménagement du pont de Bellevue. L'offre alternative du transport en commun se cantonne à l'évocation de la traversée prioritaire de différentes portes du périphérique (au demeurant nécessaire) et l'éventualité de l'utilisation de bandes d'arrêt d'urgence, mais sans déclinaisons concrètes.

Alors que la majorité du trafic sur le pont de Bellevue est certainement « local », (au sens de desserte de l'aire d'attraction nantaise), le projet n'a pas de réflexion sur l'analyse des flux dans cette aire, les alternatives possibles, dont en particulier la mise en place d'un « Service Express Métropolitain » qui a été relancé par l'État, et a fait l'objet d'une note d'intérêt exploratoire par un autre service public, SNCF-Réseau, en 2020.

Le projet centré sur la route manque d'une réflexion intermodale et d'une réflexion avec les partenaires en charge de la mobilité à l'échelle de la Métropole et de la Région. Les deux affichent pourtant des ambitions de transfert modal aux horizons 2030 et 2050.

Pour la Métropole, en 2030, l'autosolisme doit régresser de 43 % des déplacements (2015) à 24 %, Pour la Région, le récent SRADDET vise une forte baisse des déplacements en « autosolisme » passant de 88 % à 63 % en 2050, au profit du covoiturage, des modes actifs et du transport collectif, avec des étapes significatives en 2030.

Ce projet uniquement routier va à l'encontre de ces objectifs, dont l'urgence nous est régulièrement rappelée, et ne rentre pas dans les stratégies de transition, en écartant toute alternative significative à la voiture individuelle.

Une démarche plus partenariale et multimodale doit donc précéder ce projet, en partant des objectifs définis aux différents niveaux. La LOM a permis la définition de bassins de mobilité, cadre dans lequel cette réflexion pourrait s'engager incessamment. Une de ses priorités devrait être celle des franchissements de la Loire.

Une occasion de corriger les lacunes du réseau urbain

Au-delà de l'impact sur le trafic du périphérique, il nous est difficile de croire qu'une partie des flux intra-métropolitains ne pourraient être captés par des bus. Ne serait-ce que pour éviter aux usagers, en amont de la Loire, le long détour avec deux correspondances par le centre de Nantes pour passer d'une rive à l'autre. Le prolongement de la ligne 60 qui donnerait une correspondance entre les lignes de chronobus C9 et la C7 est indispensable.

Il en va désormais de la cohérence entre les annonces de Nantes Métropole concernant le maillage du réseau, et les facilités d'intégration de bus urbains dans le projet d'aménagement.

Quelles autres alternatives à la voiture ?

Dans tous les scénarios, un aménagement cyclable séparé et bidirectionnel pour la traversée de la Loire viendra remplacer la piste existante. On espère que ses accès feront l'objet d'un soin particulier par rapport à la situation actuelle. C'est toutefois, dans le projet présenté, la seule alternative qui semble devoir bénéficier d'une amélioration qualitative. Trains et cars régionaux, ne demandent qu'à en faire davantage. A l'instar d'autres métropoles dont les projets sont déjà lancés, celle de Nantes ainsi que la Région, doivent désormais se pencher sur les déplacements dans leur « bassin de mobilité », et travailler de concert pour améliorer la fréquence des dessertes et en augmenter ainsi leur attractivité.

Les navetteurs du quotidien qui empruntent le pont de Bellevue ne doivent pas être condamnés à l'usage quasi exclusif de la voiture. Ceux qui le peuvent doivent pouvoir compter sur des alternatives attractives leur permettant de modifier leur mode de déplacements.

*Collectif Transport : Adapei, ANDE, CFDT, CLCV, Clementine, CSF, FNAUT, Place Au Vélo, Rue de l'Avenir, 60 millions de piétons