



Association Nantaise Déplacements Environnement

1, rue d'Auvours 44000 Nantes
courriel : contact@ande-nantes.fr
site internet : <http://ande-nantes.fr/>



LETTRE D'INFORMATION 2022-3: novembre-décembre



Agir localement : penser mondialement



Hall de la gare
de Pont-Rousseau à Rezé
(en cours de reconversion)



@JB Lugadet

Gare de Szczecin
(Pologne)

ÉDITORIAL:

Les plus jeunes le réclamaient, les anciens résistaient.

L'ANDE a changé son logo ce n'est pas trop tôt même si ce n'est pas une révolution. Une des conséquences entre autres du rafraîchissement de notre site internet désormais opérationnel.

Surtout un des marqueurs de notre cinquantième anniversaire que nous fêterons sobrement en décembre si possible en association avec d'autres défenseurs du transport public (invitations en cours)

Depuis 1972 où elle luttait contre le surinvestissement routier notre association seule ou partie prenante du Collectif transport de Nantes a accompagné (et souvent précédé par ses propositions) les évolutions de la mobilité dans la ville devenu métropole : édification et gel depuis 2006 d'un réseau de tramway trop centralisé, développement des bus à haut niveau de service butant sur les derniers obstacles (ligne 10), promotion du vélo accélérée lors de la crise de 2020, progrès dans l'accessibilité toujours insuffisante notamment lors des nécessaires chantiers...

Après avoir fêté son anniversaire elle espère bien continuer sur ces traces.

Le bureau



@ANDE et studio Mama



Intermodalité nantaise

@ANDE

Permanences de l'ANDE (ouverte aux adhérents) Mercredi 02 novembre

- point sur le site internet de l'ANDE.
- préparation de la réunion du Collectif transport (09 novembre)
- actions en cours

à partir de 17h30 (1, rue d'Auvours)



Rencontrez l'ANDE lors de ses permanences mensuelles au siège de l'association

1, rue d'Auvours à Nantes

en principe le premier mercredi du mois

et plus de détails sur notre site rénové : <http://ande-nantes.fr/>



Carrefour Martyrs-Babin en 2012



Le même en octobre 2022

Le poussif 98 a été remplacé par le bus-way et le stationnement gênant par un arrêt-bus bien calibré (« Vincent Gâche » ligne 5)
© J B Lugadet

Face à l'urgence climatique et énergétique :

IFe nécessaire développement des TC

L'actualité nous le montre de plus en plus souvent, il est désormais urgent d'aller vers une mobilité faiblement émettrice de gaz à effet de serre et économe en énergie.

Avec une évolution passée ayant déjà bien contenu les usages automobiles, Nantes peut aussi compter sur ses TC électrifiés ou à gaz, des espaces piétonniers importants, des usages cyclistes croissants pour afficher un fonctionnement urbain au bilan carbone honorable.

Les objectifs du PDU apparaissent difficiles à atteindre

Le PDU 2030 cherche une évolution accentuée avec moins d'automobiles au profit de plus de modes actifs et un quasi statu quo pour les TC, intéressante mais ambitieuse au risque d'être utopique pour cette échéance rapprochée, car :

- un quadruplement des usages cyclistes réguliers quotidiens apparaît un objectif bien difficile à atteindre, à cause de leur grande variabilité face aux aléas météorologiques et du besoin conséquent de compensations au besoin, en voiture ou en TC,
- l'automobile, dont l'électrification est en route, devant déjà rester le principal mode de transport en 2030, son usage pourrait bien ne pas diminuer autant qu'espéré globalement et avoir des pointes d'usage en périodes de météo difficile,
- l'attente d'une baisse éventuelle de la demande de déplacements véhiculés reste aussi illusoire, l'ambition affichée en faveur de la « ville du quart d'heure » favorable aux modes actifs ne se traduisant aujourd'hui ni dans le PLU ni dans les projets, sauf exception.

Mais les TC offrent des possibilités aujourd'hui négligées

Reste les TC, laissés par le PDU à une évolution positive marginale en raison des coûts pour la collectivité, et notamment les bus, parents pauvres du service. A moyen-long terme, une électrification du matériel ou le passage à du gaz renouvelable (biogaz local notamment, issu d'une méthanisation des déchets urbains) devrait largement améliorer leur bilan carbone.

D'autre part et plus rapidement, des évolutions peu coûteuses du réseau sont susceptibles d'apporter des gains de fréquentation pour les TC, et conséquemment une réduction des usages de l'automobile au quotidien favorable au bilan énergie-climat de l'agglomération, dont en particulier :

- un maillage accru du réseau avec entre autres de nouvelles traversées de la Loire, en bateau, en bus, en train, dont l'ANDE parlera prochainement,
- la "chronobussification" (sic!) accrue du réseau, avec des petits aménagements de voirie amenant une fluidification des services bus (priorisation aux carrefours, couloirs ponctuels, ..),
- la mise en place d'un RER nantais utilisant l'étoile ferroviaire existante, sous couvert d'un partenariat entre Métropole et Région.

Ticket(s) vert (s) en débat:

La rénovation du parvis sud de la gare de Nantes où les autobus trouvent une place privilégiée. Et l'on se demande toujours pourquoi on n'y a pas pensé plus tôt (en lisant les contributions de l'ANDE!). Reste que le chantier de la gare n'est pas achevé en matière de facilités aux usagers de la SNCF : guichets sous dimensionnés, absence de consigne, défauts d'accessibilité...

Ticket(s) rouge(s) en débat:

Feu l'escalator entre le cours des 50 Otages et la rue de la Boucherie, qui va donc être transformée en une "friperie associative". Soit et nous verrons si ce lieu très atypique pourra donner à cet usage, mais il restera pour l'ANDE le symbole de la mal-gouvernance et nous continuerons de demander sa reconstruction comme espace de mobilité.

