

Pose de la première pierre du pôle multimodal Mangin-Beaulieu

le 8 décembre 2022

Collectif Transport – Collectif Fer





Station Mangin



Les discours...



J-B Lugadet pour le Collectif Transport



Thierry Pleyber pour le Collectif fer



Andy Kerbrat député et Ugo Bessière Conseiller départemental



William Aucant Conseiller régional



UN RER.
SUR L'ÉTOILE
1ère PIERRE PÔLE MULTIMODAL
MANGIN - BEAULIEU
8 DÉCEMBRE 2022



Le train ne s'est pas arrêté !









Discours d'inauguration de Jean-Bernard Lugadet pour le Collectif Transport

Une histoire que nous assumons

Les associations du Collectif transport ont répondu présent à cette action qui est certes une parodie mais qui renvoie à des sujets à la fois sérieux, complexes et vitaux pour notre cadre de vie.

Depuis plus de quarante ans les associations du Collectif transport chacune à leur manière se sont opposées aux projets de surinvestissement routier comme ces pénétrantes qui devaient longer le cours de l'Erdre (qui ne serait plus « la plus belle rivière de France »).

Depuis plus de quarante les associations du Collectif transport se sont impliquées dans la demande incessante d'une amélioration des transports en commun englués dans les années 1970 dans ce que nous appelons le « tout automobile » capable de créer six voies de circulation sur le cours des 50 otages.

Depuis quarante ans les associations du Collectif transport ont défendu la création des couloirs-bus, la mise en place du réseau de tramway avec l'historique retour de 1985 et face au retard des lignes de bus de la proche banlieue le développement des axes à haut niveau de service dont on reconnaît désormais après dix ans les mérites.

Depuis quarante ans elles ont clamé que les enjeux de mobilité dépassaient le boulevard dit périphérique du fait des évolutions immobilières si peu contrôlées en France qu'elles créent des ceintures péri-urbaines inextricables où il est difficile de raisonner et d'investir dans le transport public au détriment des populations et de l'environnement.

Une histoire que nous assumons

Les associations du Collectif transport ont répondu présent à cette action qui est certes une parodie mais qui renvoie à des sujets à la fois sérieux, complexes et vitaux pour notre cadre de vie.

Depuis plus de quarante ans les associations du Collectif transport chacune à leur manière se sont opposées aux projets de surinvestissement routier comme ces pénétrantes qui devaient longer le cours de l'Erdre (qui ne serait plus « la plus belle rivière de France »).

Depuis plus de quarante les associations du Collectif transport se sont impliquées dans la demande incessante d'une amélioration des transports en commun englués dans les années 1970 dans ce que nous appelons le « tout automobile » capable de créer six voies de circulation sur le cours des 50 otages.

Depuis quarante ans les associations du Collectif transport ont défendu la création des couloirs-bus, la mise en place du réseau de tramway avec l'historique retour de 1985 et face au retard des lignes de bus de la proche banlieue le développement des axes à haut niveau de service dont on reconnaît désormais après dix ans les mérites.

Depuis quarante ans elles ont clamé que les enjeux de mobilité dépassaient le boulevard dit périphérique du fait des évolutions immobilières si peu contrôlées en France qu'elles créent des ceintures péri-urbaines inextricables où il est difficile de raisonner et d'investir dans le transport public au détriment des populations et de l'environnement.

Des attentes désormais plus fortes

Car bien entendu se sont imposés depuis lors les impératifs et le vécu du réchauffement climatique et de la préservation de la trame naturelle voire sauvage. Et le sentiment d'une urgence à accélérer les choix.

Nous ne nions pas les réalisations assumées par les autorités organisatrices en matière de mobilité dépassant le territoire urbain dense :

- le titre combiné de transport SNCF-TAN-LILA qui fut au début du siècle après la « carte orange » une première nationale,
- l'amélioration de la desserte Nantes-Clisson,
- le tram train vers Châteaubriant

Mais désormais d'autres collectivités font mieux en France pour assurer les liaisons entre les centres-villes et le monde péri-urbain comme Bordeaux, Strasbourg, Lille et excusez cette annexion Genève. Parce que les régions autorités responsables du service ferroviaire rencontrent pragmatiquement les édiles urbains qui savent que l'attractivité de leur ville est inversement proportionnelle aux émanations des embouteillages sur les pénétrantes des années 1970-1990...

Envoi

Et c'est pour cela que la première pierre d'une potentielle halte ferroviaire mettant en correspondance le TER du Pays de Retz avec d'un côté les lignes de TW 2 et 3 et de l'autre les lignes de busway 4, 5 et 8 est le symbole de la nécessité de liens croissants entre les différents réseaux, urbains et ferrés. Et qui devra être en relation diamétrale avec d'autres périphéries nantaises.

Et c'est pour cela qu'un pôle multimodal au cœur du nouveau cœur de ville dans l'île de Nantes sera au service de ceux qui le font vivre, en venant de territoires de plus en plus lointains, à condition que l'on cesse de démanteler des emprises ferroviaires.

Les usagers du quotidien qui attendent des trains cadencés :

- Pour répondre à des contraintes financières de + en + pesantes.
- Pour contribuer aux objectifs de réduction des GES définis par la Région et la Métropole
- Parce que le transport public est le garant de la mixité sociale et culturelle dont on a tant besoin tous les territoires de notre pays

A l'issue de cette harangue qui commence à me rendre insupportable j'espère n'avoir rien oublié parce que les associations du Collectif transport sont plurielles et perfectionnistes !

Sur un mode plus léger, en citant comme souvent Pierre Dac mon ministre des transports favori qui aurait conclu cette pose de première pierre en rendant hommage au futur RER nantais « symbole vivant et roulant de la pérennité française et ferroviaire dans leurs pleines et intégrales territorialités ».