

Communication, information, concertation ..

Obligatoire légalement désormais, le «dialogue citoyen» à Nantes s'avère au fil du temps loin de la démarche co-constructive solide et satisfaisante qui pourrait exister, laissant les associations et quelques personnes citoyennes sélectionnées être consultées à titre essentiellement informatif de temps en temps, tandis que le public n'est concerné que par une communication officielle aussi rare que bien pesée sur les projets d'aménagement.

Certes, les consultations préalables permettent de bien identifier la diversité des ressentis et des envies pour soutenir la réflexion de projet, mais très peu sinon rien n'est ensuite réellement mis en débat, ni diagnostic problématique, ni réflexion stratégique, ni questionnement d'options possibles, ni programmation .. Le Comité des Partenaires de la Mobilité est là un exemple parmi d'autres (pourtant fort bien tenu dans son organisation et sa conduite, la question n'est pas là), surtout espace d'information / explication des décisions métropolitaines mais sans influence sur les orientations prises.

Tout ça pour des projets qui finissent par arriver tout faits et réellement discutables seulement en phase d'enquête publique, soit bien trop tard pour agir sur le fond. Il manque clairement plus d'information d'étape et surtout de plus amples possibilités de critique, interrogation et proposition pour un dialogue argumenté avec les services et les élus. N'est-il donc pas possible d'améliorer le système actuel en ce sens pour avancer en bien meilleure intelligence et effective concertation ?

Stationnement sur les boulevards

Le redressement du stationnement au long des boulevards avance bien avec une végétalisation d'accompagnement plutôt agréable .. mais le manque de protection de ces espaces nouvellement végétalisés se paye immédiatement par une occupation automobile sauvage, riveraine a priori .. la floraison de gros rochers va donc se poursuivre .. pourquoi pas d'ailleurs .. pas cher, efficace et participant à une végétalisation opportune !

La réduction du nombre de places amène cependant certains résidents à stationner en épi devant « leur » entrée de garage (sans la moindre base légale), encombrant le passage des piétons et PMR sur le trottoir .. à voir comment cela va évoluer, mais l'éviction des ventouses « exogènes » est quand même une compensation intéressante en termes d'offre résiduelle.

Revers de la médaille, nombres de ces véhicules ventouses se sont reportés dans les zones laissées gratuites juste à l'extérieur des boulevards, y amenant une contrainte nouvelle aux riverains, difficilement maîtrisable sinon le stationnement sauvage gênant.

La réservation aux habitants du stationnement public sur rue n'étant pas permis, une extension complémentaire de la zone payante pourrait-elle constituer une solution ? Ce serait encore repousser le même problème, mais ..

Compensations / fermeture du pont Anne de Bretagne : les lignes express sont essentielles pour réduire les flux automobiles

La Métropole a esquissé quelques actions pour répondre à la fermeture du pont Anne de Bretagne au printemps 2024, alliant maintien des piétons et cyclistes sur le pont, renforcement de l'offre de TC urbain, appui au covoiturage et nouveaux parcs-relais.

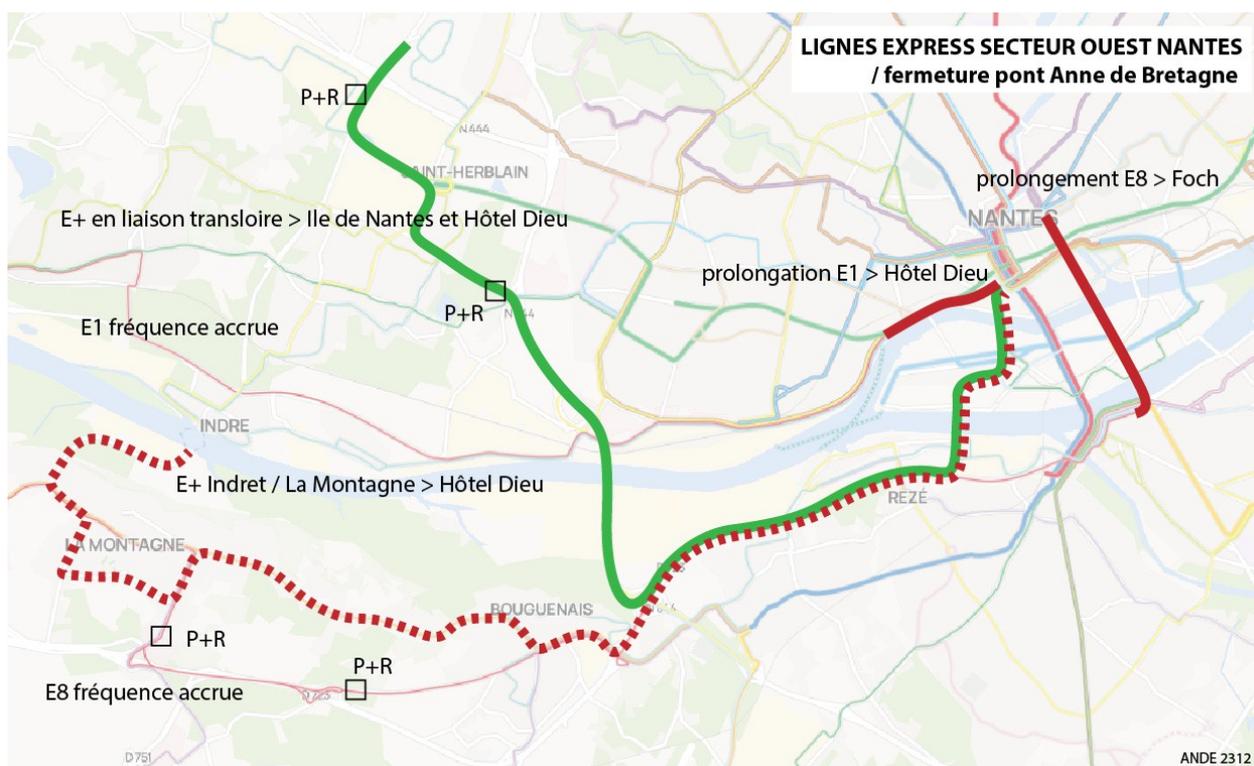
Toutes vont évidemment prendre leur part dans la réduction des flux automobiles impactés, et les TC seront heureusement là pour apporter de la capacité et un recours pour les ééitons et cyclaistes en cas de mauvais temps dissuasif. Les automobilistes urbains seront les plus aisés à faire changer de mode, mais ce sera plus compliqué pour les navetteurs, aujourd'hui surtout autosolistes, sans parler des usages logistiques.

Le renforcement de services rapides à grande distance apparaît le meilleur moyen pour offrir une alternative attractive à la voiture sur ces trajets, associant les lignes de bus express de l'agglomération, les cars express de la Région, les trains TER.

Pour ce qui est des lignes express urbaines, la Métropole a annoncé le renforcement des lignes E1 et E8 (une fréquence à 10 mn ?), mais ne serait-ce que pour répondre à la seule problématique « pont Anne de Bretagne », il serait intéressant d'en faire plus pour augmenter et diversifier l'offre de transport en commun aux moments de pointe dans tout le secteur Ouest de l'agglomération. Nous voulons là proposer :

- un dédoublement de la E8 au Sud, avec une ligne 8bis sur un itinéraire complémentaire depuis La Montagne,
- une ligne nouvelle au Nord franchissant la Loire par Cheviré pour rallier directement l'île de Nantes en évitant de surcharger le tram.

L'aboutissement de ces lignes express pourrait aussi être repoussé plus loin dans le secteur central pour éviter les correspondances avec des lignes urbaines déjà saturées aujourd'hui, en utilisant les sites propres existants (bus, tramway et busway) ou des couloirs additionnels aisés à tracer.



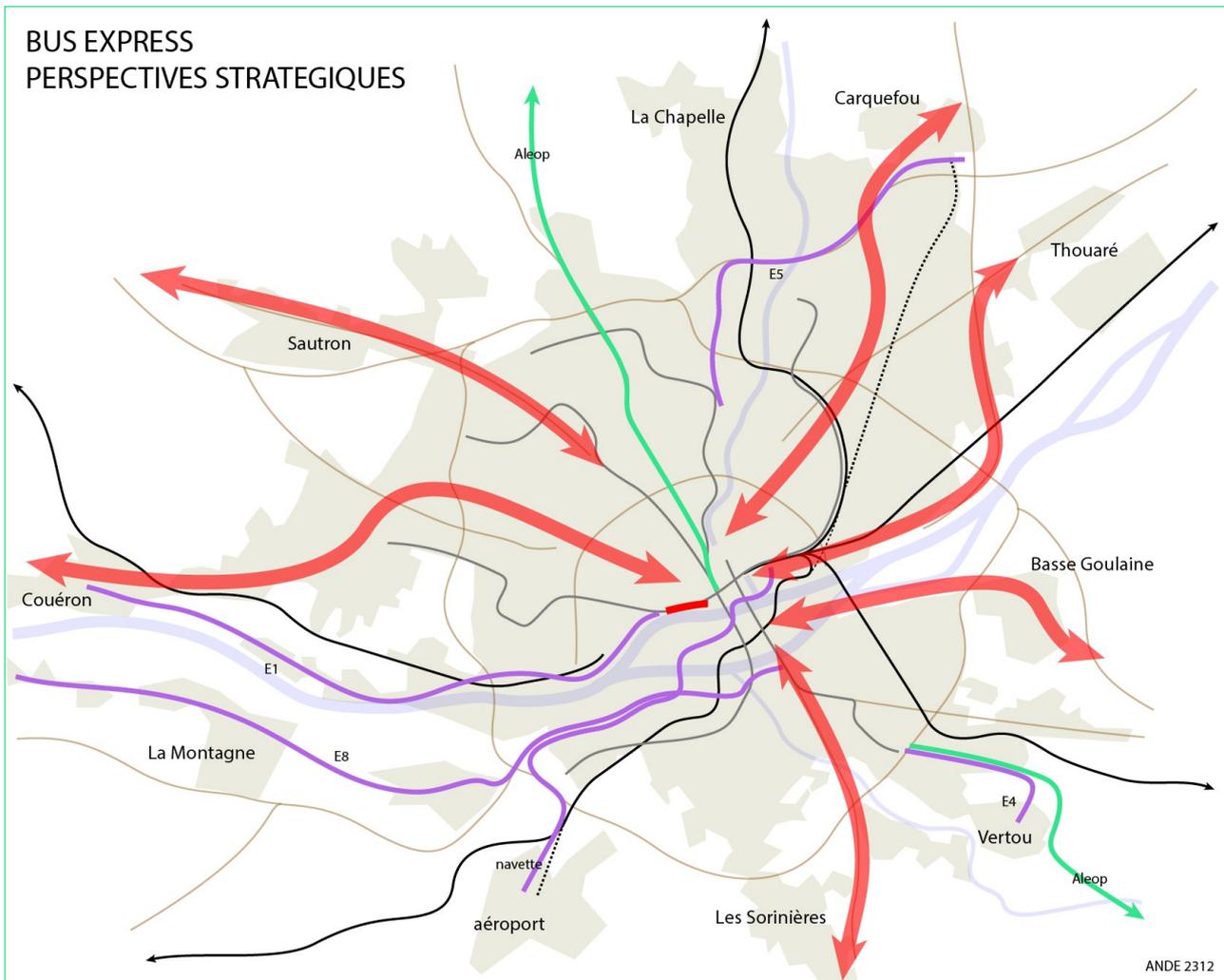
Lignes express au futur

Les lignes express sont la solution pour réduire l'usage de l'automobile entre les périphéries lointaine et les polarités centrales, en relai avec les TC urbains à plus ou moins grande distance du centre comme les lignes métropolitaines ou jusqu'au cœur de la ville à l'image des liaisons Aléop venant sur le cours des 50 Otages.

La question de savoir où les arrêter apparaît cruciale : trop loin réduit leur intérêt pour l'usager mais le service est facile à organiser, et c'est l'exact inverse en les amenant sans correspondance au plus près des polarités visée. L'exemple de la E1 montre bien le problème : l'arrêt à Gare Maritime impose à l'usager de monter dans un tram souvent bondé pour la liaison finale avec le centre ville.

Mais l'usager voit plutôt le temps de trajet global et l'absence de correspondance est un atout évident, évitant d'avoir à prendre un TC urbain saturé en zone centrale. Dès lors, la disponibilité de couloirs de bus apparaît là nécessaire pour rendre les lignes express fluides et donc attractives à nombre de gens habitués à « rouler tranquille dans leur auto et tant pis si ça bouchonne » en les emmenant directement près du secteur central, à l'image des services ferroviaires.

Quelques unes sont en place autour de Nantes, fonctionnant correctement mais sans grande capacité. Il en faudrait beaucoup plus pour réduire sensiblement les usages de la voiture et en particulier l'autosolisme domicile-travail depuis les périphéries non desservies par le train.



Dalby – encore

On a longtemps cherché la concertation sur cette idée de mise en sens unique du boulevard Dalby pour laisser place à une piste cyclable « magistrale ». Elle a bien eu lieu, mais en comité restreint aux seuls riverains (favorables à 80 % au projet).

Mais quand même, drôle d'idée de faire approuver aussi localement une telle amputation du rôle de cette voie structurante, qui va bouleverser le fonctionnement de tout le secteur Est de la Ville (et nier la possibilité d'une desserte bus sur le boulevard pourtant bien intéressante en vérité .. cf lettre d'info d'été) .. A-t-on seulement produit une étude d'impacts fonctionnels pour tous les usages et usagers à cette échelle ?

Une comparaison avec l'option d'un double sens typé zone de rencontre a-t-elle été faite ? Tout à fait possible en accord avec la nécessité d'une sécurisation des cyclistes, d'un nouvel agrément riverain et d'une réduction de l'usage de l'automobile, alors même qu'une piste cyclable est plutôt délicate à insérer dans une voirie aussi étroite, peu sûre à ses extrémités et dans les carrefours, conflictuelle avec les piétons ..

Face aux enjeux et conséquences prévisibles, un nouveau débat, plus large et solide, devrait être tenu sur les diverses possibilités d'organisation et d'aménagement afin de légitimer le meilleur projet pour la nécessaire et attendue requalification qualitative pour le boulevard Dalby .. et pouvoir y faire passer des bus !

Bientôt beaucoup plus de bus électriques

Le Busway 4 ayant bien rassuré sur l'intérêt de l'électrique, la Métropole continue d'avancer et va renouveler le saut qualitatif majeur du passage aux bus à gaz d'il y a quinze ans : silence en vue !

La Semitan devrait s'engager vers l'objectif de la moitié de matériel à moyen terme en électrique. De quoi déjà équiper les lignes de busway à venir et engager la reconversion des lignes principales.

SNCF Réseau

Pour l'enlèvement inopiné en traversée du boulevard de Doulon des rails de la liaison vers l'île de Nantes dont l'intérêt pour le développement d'une liaison ferroviaire traversante Nord-Sud est des plus évidents ..

Pas grave dira-ton, 20 m de rails se remplacent vite, surtout dans le conséquent chantier de remise à niveau de la voie nécessaire à la réouverture de cette liaison ... mais quand même, l'argument « sécurité routière du passage à niveau » ne tenant pas du tout, pourquoi ?