



Association Nantaise Déplacements Environnement
3 rue d'Auvours, 44000 Nantes – contact@ande-nantes.fr - ande-nantes.fr

Avis de l'ANDE sur le projet DNLN de Nantes Métropole juin 2024

SUR LA DEMARCHE

Les deux années de gestation de ce projet ont été accompagnées par une concertation limitée, partielle et plutôt frustrante. Quelques informations publiques d'étape illustrées de belles images de synthèse une fois les décisions prises, mais même le CPM a été largement laissé en dehors des discussions importantes - nous y avons certes pu un peu discuter de la ligne 8 (connexions extérieures, tram ou bus) et de détails d'aménagement non stratégiques sur le pont, mais ni les enjeux, ni des scénarios, ni une réflexion sur les impacts n'ont été mis en débat.

Il est du coup assez curieux de voir émerger dans le dossier d'enquête publique les jeux d'options étudiés en interne pour les principaux aménagements .. on aurait apprécié les voir présentés en temps utile auprès du CPM ..

SUR LE PROJET TC

Un intéressant projet pour la desserte TC de l'île de Nantes

Le projet, attendu de longue date, d'un développement des TC pour desservir ce secteur de l'île de Nantes en plein développement et le futur CHU répond bien à la nécessité d'un raccordement tous azimuts.

Les nouveaux franchissements de la Loire par deux lignes de tram et un BHNS sont à la hauteur de l'importance du futur CHU pour l'agglomération et de la nouvelle centralité active créée ici, et de même pour la prolongation de la ligne C9.

Le parcours de la ligne BHNS 8 établissant une diamétrale Est-Ouest hors le centre-ville est tout à fait intéressant pour avancer vers une déconcentration du réseau majeur de TC.

La mise en place d'un pôle d'échange TC à proximité du boulevard Schoelcher à Rezé est aussi bienvenue pour faciliter la gestion des TC de périphérie (Aléop et Naolib) et en décharger Pirmil.

Nous apprécions aussi de voir les plate-formes tram être autorisées aux véhicules de sécurité et surtout aux bus, enfin, permettant bien des possibilités de lignes nouvelles et des prolongations d'autres dans les secteurs contraints - le quai de la 52 Fosse et le boulevard Léon Bureau.

Des questions cependant

En termes de réseau

De nombreux sujets posent questions :

- l'extension de la ligne 8 jusqu'à un petit P+R lointain, qui interroge sur l'intérêt d'un BHNS au delà du secteur urbain Allende – Mandela,
- le manque d'une liaison directe à l'hôpital dans un couloir Nord-Ouest – Sud-Est, entre Zola et Pirmil – St Sébastien – Vertou,
- l'absence d'une perspective d'extension du tramway vers Rezé Château et au delà, certes peu aisée à envisager au regard du développement urbain récent dans le secteur,
- l'extension de la ligne 7 en doublon de la ligne 1 de Romanet jusqu'à François Mitterrand, sur un secteur peu chargé ordinairement, alors que d'autres possibilités existent avec des potentiels bien plus importants – dans le secteur delaporte de St Herblain en particulier,
- l'arrêt à terme de la ligne C9 au pôle d'échange de Rezé les Isles, privant tout le secteur St Sébastien - Basse Goulaine d'un accès direct à l'hôpital .. à un pont près,
- l'absence d'une réflexion sur la desserte de la périphérie avec des bus express, les lignes actuelles Aléop et Naolib étant insuffisantes pour capter plus d'usagers.

En terme d'organisation des services

La gestion des fréquences de service des lignes 1, 6 et 7 apparaît peu claire - nous nous trompons sans doute car le sujet a certainement été soigneusement travaillé avant que décision soit prise, mais nous aimerions comprendre. La ligne 1 restant une diamétrale, son doublonnage tant par la 6 à l'Est (jusqu'au centre-ville) que par la 7 côté Ouest (mais pas jusqu'au centre-ville) laisse la section Gare Maritime – Médiathèque (les stations Chantiers Navals et Mémorial étant des demi-stations) à la seule ligne 1 .. avec ce problème dilemme apparent :

- si la fréquence sur le tronç commun des deux côtés reste partagée comme aujourd'hui entre les lignes, alors la section Gare Maritime - Médiathèque sera confiée à la seule ligne 1 avec une fréquence diminuée de moitié, posant là un sérieux déficit de capacité pour la connexion centre-ville - secteur Ouest,
- si la ligne 1 conserve son actuelle fréquence sur le tronç commun pour assurer correctement sa fonction diamétrale, alors les 6 et 7 vont être nettement sur-capacitaires .. même en intégrant le développement de l'île de Nantes (la 6 devant être a priori la plus utilisée alors que la 7 risque fort de l'être assez peu malheureusement ..).

A propos de l'intermodalité

Alors que le projet DNLT ne parle pas de solutions de TC plus à l'extérieur - ni renforcement des services actuels, ni lignes express complémentaires tant pour Naolib qu'Aléop, aucun apport d'offre P+R d'importance et bien située pour être attractive n'est envisagé pour favoriser l'intermodalité voiture – TC : rien à Rezé Les Isles surtout, alors que les 300 places envisagées à la Ville au Denis sont a priori bien insuffisantes et surtout trop éloignées pour être réellement attractives .. compterait-on sur les parkings des zones commerciales Atlantis et Atout Sud pour capter les navetteurs ?

Et cette insuffisance apparaît renforcée par l'absence d'une perspective de réduction de l'offre de stationnement dans le secteur central pour les navetteurs, sur les lieux de travail notamment (le stationnement public payant ne leur étant que peu destiné), dont on connaît le rôle dans l'usage de la voiture et l'autosolisme.

SUR LES AMENAGEMENTS DE VOIRIE

Le projet DNLT est en fait aussi un vaste projet d'aménagement de la voirie concernée, avec des propositions très ambitieuses et souvent radicales pour réorganiser la place des diverses modalités d'usage dans l'espace public.

Globalement, la réattribution des espaces fonctionnels est intéressante, répondant bien à la nécessité de réduire la part de l'automobile dans la ville, tout comme la qualité des espaces publics, dans le souci d'utiliser au mieux l'existant, structures, matériaux et même plantations à l'exemple des pins du boulevard Schoelcher.

Les esquisses d'aménagement produites, claires dans les intentions et soutenues ponctuellement par des coupes en travers précises, identifient bien les réponses aux enjeux modaux (restriction des espaces automobiles et développement de sites propres TC, déploiement d'aménagements cyclables protégés et sécurisation des parcours piétonniers), mais sans réelle précision de dessin dans les endroits sensibles (têtes du pont Anne de Bretagne, secteur Pirmil – Mangin, ..), laissant des incertitudes de lecture (disposition des trottoirs notamment) mais aussi d'affinage du projet.

Des questions là aussi

Les grands principes semblent actés mais on aurait aimé en débattre publiquement, et au moins des options discutées en petit comité, notamment pour :

- le choix d'un abaissement du tablier actuel du pont Anne de Bretagne de 50 cm pour le mettre intégralement en accessibilité universelle .. d'autres options sans aucun doute moins chères aurait pu arriver à un résultat pas aussi parfait mais très understandable légalement en termes d'accessibilité PMR au côté Est du pont et à la vue sur Nantes,
- la disposition des diverses voies au travers de l'île de Nantes, sur le pont Anne de Bretagne déjà et à son débouché en rive droite, sur le boulevard Léon Bureau et ensuite jusqu'au futur hôpital,
- la place Mangin et le pont de Pirmil (et la place bien entendu, bien que le projet reste pour l'heure inconnu).
- l'organisation du quai de la Fosse bien évidemment, dont la connexion entre l'île et le secteur Dobrée – Mellinet par la rue Brissonneau, ainsi que sa cohérence avec les options tenues pour la place de la Petite Hollande (où la concertation est aussi des plus limitées).

STRATEGIQUEMENT

En complément du développement des TC, l'ensemble du projet DNLT reflète une volonté de brider la circulation automobile pour l'accès tant à l'île de Nantes qu'au centre-ville, en un « donnant-donnant » intéressant en théorie mais qui interroge cependant sur sa réalité et ses impacts.

Nul doute qu'il faille limiter l'usage de l'automobile pour accéder au secteur central de l'agglomération, mais en l'absence de capacités d'intermodalité plus importantes à proximité de la ville comme de dessertes complémentaires TC avec la périphérie Ouest, le projet DNLT ne va pas apporter beaucoup d'alternatives attractives à l'usage de l'automobile pour les navetteurs. Si l'on ajoute au tableau l'inadaptation du vélo au delà de quelques kilomètres et des belles journées, la saturation et le manque d'agrément des TC urbains en périodes de pointe l'incertitude quant au développement du covoiturage tout comme celui du télétravail, la voiture va donc probablement rester le mode de déplacement très majoritaire des résidents extérieurs, navetteurs et visiteurs.

Avec les nouvelles réductions de capacité de circulation en entrée de ville, les périodes de pointe promettent donc d'être rudes, sur la route de Pornic déjà mais aussi plus largement sur les ponts et dans les secteurs proches, voire plus loin par effet domino au fil des recherches d'itinéraires alternatifs Waze aidant .. Curieusement, l'étude d'impacts du dossier DUP ne dit rien à ce sujet ..

Et cette perspective d'encombres pose finalement un problème pour les bus dont les conditions de circulation pourraient bien se dégrader un peu partout dans la ville ..

Bref, au vu des enchaînements de conséquences, la question peut être posée de savoir si l'on n'aurait-on pas mis la charrue avant les boeufs en termes d'ambitions ou plus prosaïquement que la volonté de réduire la circulation en ville n'est trop en avance par rapport à la nécessité préalable d'une offre TC alternative à la hauteur de l'enjeu.

Le seul encombrement accru de la voirie en pointes pourrait-il être un facteur de dissuasion de l'usage de l'automobile ? Rien n'est moins sûr quand on voit avec quelle aisance les gens acceptent de passer plus de temps dans leur automobile, mais aussi à monter en grogne ..

QUELQUES PROPOSITIONS A DEBATTRE

Perspectives stratégiques

Si l'on veut vraiment réduire la circulation automobile en ville, ce n'est peut-être pas en empêchant excessivement de circuler au détriment d'une fonctionnalité essentielle qu'on y arrivera mais plutôt déjà en complétant le nécessaire développement des TC et des capacités d'intermodalité par une réduction de l'offre de stationnement central - puissant attracteur de trafic s'il en est.

Pour espérer moins de déplacements automobiles, c'est aussi la transformation de l'urbanisation pour y réduire la demande de déplacements qu'il faudrait viser ..

La ville des courtes distances est là le modèle à suivre - multipolaire en quartiers denses, dotés de tous les services du quotidien et d'emplois en nombre, au fonctionnement essentiellement piétonnier - et autant y aller au plus vite avec des projets urbains ex-nihilo ou de restructuration bien plus ambitieux en la matière que la plupart de ceux sortis récemment dans l'agglomération.

Quelques suggestions

Pour la structuration du réseau :

- la création d'une ligne de bus (dite « tangentielle Ouest ») entre Vertou et les Dervalières via le futur CHU et Zola par les ponts de Pirmil et Anne de Bretagne (en prolongement de la 42 pensons-nous),
- un renforcement de la desserte du secteur Sud-Loire Ouest (88, 36, 78, E8 dédoublée, ..) en attendant une refonte de l'offre par trop succincte aujourd'hui,
- un raccourcissement de la ligne 8 côté Ouest pour en rester à un terminus dans le secteur Allende - Mandela, avec la ligne 88 renforcée et redirigée vers l'hôpital en soutien,
- un renforcement les liaisons TC par le pont de Cheviré (ligne 40 et surtout une nouvelle ligne express entre le futur CHU et le secteur de la porte de St herblain et Atlantis,
- un prolongement des E1 et 81 jusqu'à l'abord du centre-ville par la voie du tram, afin d'éviter une correspondance souvent pénible à Gare Maritime aux usagers venant de périphérie.
- un éventuel prolongement de la ligne 7 jusqu'à St Herblain bourg en passant par le prometteur secteur de développement Pas Vermaud – Moulinets en lieu d'aller à François Mitterrand en doublonnant a priori sans grande utilité la ligne 1.

L'implantation d'un site propre bus sur le pont de Pirmil pour accueillir en particulier la « tangentielle Ouest » et permettre de repositionner la C4 par Mangin pour sa prolongation directe jusqu'à Beaulieu et la pointe de l'île.

Pour contrer le manque de capacité P+R dans le secteur Ouest (sauf accord avec les grandes zones commerciales pour utiliser leurs parkings) :

- un ouvrage de forte capacité proche du tram sur la route de Pornic,
- un ouvrage plus capacitaire du côté de la porte de St Herblain en lien avec un bus express vers l'île de Nantes par Cheviré,
- un ouvrage plus capacitaire à François Mitterrand.

Une relocalisation de l'embarcadère HAB du navibus 2 à côté du pont des 3 Continents pour une connexion directe au CHU depuis Chantenay.

En matière de gestion de la circulation, au moins à court terme, éviter de trop restreindre la fluidité automobile, notamment aux têtes de pont .. des giratoires peut-être pour rester dans une continuité nantaise bien comprise de tous ? .. Et l'ouverture au covoiturage de la voie de bus sur la route de Pornic, en cohérence avec les autres pénétrantes de l'agglomération.