



jeanbernardlugadet@free.fr

Contribution de Jean-Bernard LUGADET

Militant du transport public et scolaire, adhérent à l'ANATEEP, à la FNAUT Pays de la Loire et à l'ANDE

Le transfert modal est-il soluble dans les « coronapistes » ?

Non, mon capitaine !

Les mesures prises en matière de mobilité par les municipalités centrales des grandes agglomérations pour accompagner en avril-mai 2020 les politiques de déconfinement font débat sur les réseaux dits sociaux, dans la presse, les associations concernées et les... familles (mes enfants habitent quai de la Fosse !).

Selon moi, on n'en serait pas là si dans les années 1930 ou 1950 des décideurs avisés avaient ajouté quatre commandements au Décalogue :

- « Tu continueras à rejoindre ton lieu de travail à bicyclette »
- « Tu ne fréquenteras le centre-ville et ses boutiques qu'en t'y rendant en transport collectif »
- « Tu ne prendras le train que pour l'enterrement de ta grand-mère ou le mariage de ta cousine »
- « Tu n'utiliseras ta voiture que pour des excursions ludiques dûment autorisées et au-delà de 100 kilomètres »

Étant bien entendu que ce dernier véhicule (dénommé aussi automobile) serait réservé à une élite dûment répertoriée et ségréguée par l'argent, les fonctions publiques et éventuellement le talent.

C'était à peu près le tableau observable dans les années 1970-1980 dans l'Albanie d'Enver Hodja. Inutile de vous dire qu'il a été pulvérisé dans ce pays depuis 1995 par le marché de l'occasion des berlines allemandes...

Mais arrêtons là la plaisanterie. C'est le modèle de mobilité et d'urbanisme dit « californien » qui a triomphé avec ses avatars européens et, en France, des adaptations liées à des politiques urbaines tout de même différenciées : à la FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers de transport) où on m'a appris à distinguer les bons élèves (Strasbourg, Lyon, Nantes ?) et les mauvais (Toulon, Marseille, Nancy ?).

Les chercheurs et trouveurs ayant fait leur boulot, la connaissance des privilèges données à l'automobile entre 1950 et 1990 et ses conséquences (étalement urbain mêlant zones d'activités « rurbaines » et « chalandonnettes »), congestions et pollutions des villes sont à peu près assimilées par l'opinion publique

et les décideurs. Mais au niveau du transfert modal, il ne s'est pas (hors région parisienne) passé grand-chose malgré les diverses politiques favorisant depuis 1985 (à Nantes et saluons ici la mémoire de Michel Bigey, récemment décédé) les transports collectifs en mode propre et l'usage de la bicyclette dans une soixantaine d'agglomérations.

L'automobile à vue de nez (et je minimise volontairement des statistiques consultables sur des sites fiables) représente à ce jour plus de 70 % des kilomètres/passagers effectués dans le royaume de France. Heureuse la métropole qui peut afficher un taux de 25 % d'utilisation des trams et autobus par la population l'habitant et la fréquentant. Strasbourg, championne de France de l'utilisation de la bicyclette ne dépasse pas 20 % des kms/usagers ou passagers : je ne connais pas le terme exact car c'est bien entendu en kilomètres parcourus par tête de pipe qu'il faut tout comparer... Et au diable l'empilage des kilométrages de couloir-bus et de voies dédiées aux vélos : c'est le contribuable et les entreprises qui payent et ils resteront toujours en deçà des dépenses autoroutières et de voiries accumulées depuis ces trente glorieuses fatales pour l'environnement.

Je n'évoquerai que pour mémoire le transport des marchandises en France et dans Nantes-Métropole : un des moins vertueux dans les pays industriels par la grâce de la décadence de SNCF-Fret, les chausse-trappes tendues à ses rivales et l'incapacité de réguler les livraisons en ville (y compris au centre de ma commune) avant même que l'essor de la vente rapide par correspondance ait donné son plein effet. Sujet majeur à peine effleuré sinon par les collectivités criant « hurrah » quand paraît Amazon... en Loire-Atlantique à la place d'un hôpital psychiatrique (CQFD).

Les incantations en faveur du transfert modal sont prégnantes dans nos sociétés depuis une quinzaine d'années. Elles se heurtent aux habitudes d'une génération née entre 1950 et 1980 qui à partir de 1960 n'a surtout connu que l'offre automobile (variété des modèles, adaptation des infrastructures, carburant bon marché en francs courants) et ses conséquences à priori agréables pour les bien ou moyennement nantis (logement individuel, places disponibles dans les aires bitumées de centres commerciaux d'accès faciles) sans négliger la distinction sociale.

La plupart des lecteurs de cette imprécation doivent se reconnaître comme acteurs de ce jeu de rôle. Ils ne se laisseront pas toutefois vilipendés par le « hey boomer » des nouvelles générations qui ont certes assimilé le transfert modal préférant le tram à la Twingo et prenant le TGV pour aller à Paris tout en n'hésitant pas à utiliser aussi l'avion si la destination est Lyon ou Dubrovnik (exemples familiaux !).

Pas à une contradiction près, j'avoue que j'étais toujours stupéfait en attendant mon tram à la station Chantiers navals de voir l'efficacité de la pénétrante quasi autoroutière longeant les quais jusqu'en mars 2020 et ravi même de l'utiliser entre Chantenay et Malakoff surtout si j'y échappais aux embouteillages (un retraité peut choisir ses heures). Sans poser la question des diverses pollutions engendrées par un trafic dont il aurait été intéressant de décomposer les variables : livraisons, loisirs, transit, taxis et autopartage....

Oui, peut-être ?

Mais depuis mars 2020, les temps et les discours ont changé avec l'incantation aux « temps d'après ». Et comme dans beaucoup de villes, la métropole nantaise a vu fleurir les « coronapistes », les rues réservées aux piétons et des transports publics maintenus à la fréquence habituelle en dépit d'un déficit de clientèle (plus beaucoup d'âinés des classes moyennes dans les bus et trams même aux heures creuses).

Incontestablement, une partie du contrat est rempli : les vendeurs de bicyclettes assument les ruptures de livraison, les cyclistes profitent (profitaient) du beau temps et les bistrotiers de la rue Jean Jacques

Rousseau sont ravis ayant enfin réussi à écarter leur ennemi principal (la ligne 11 présentée comme polluant la place Graslin) et jurant de ne plus le revoir.

L'engagement électoral de la « ville à 30 » est assumé et s'accompagne d'une débauche de pictogrammes qui doivent tout de même interpeller les spécialistes de la psychologie de la forme ou plus prosaïquement les communicants.

Une demande pressante d'évaluation de ces mesures s'est mise en place relayée sur les élégants téléphones (j'ai horreur des anglicismes), dans les journaux locaux et bien sûr au sein du Conseil de développement où j'ai surtout noté les réserves d'usagers de l'automobile à une (?) exception près. Il me faut donc jouer le jeu et donner mon opinion pas forcément pondérée, bien entendu sélective et peut-être inintéressante et dépassée. Celle de quelqu'un qui, depuis ses jeunes années, croit aux vertus de la complémentarité des modes de transport, à la nécessité de la connexion urbanisme/mobilité et surtout (même si en ce moment les modèles mathématiques ont à juste raison mauvaise réputation) à la connaissance fine des trafics, des coûts relatifs et des impacts sanitaires.

Et au niveau conjoncturel les choses ne sont pas trop difficiles à retranscrire, étant bien entendu que crise sanitaire oblige, je n'ai pu fréquenter qu'une partie de l'espace métropolitain (commune de Saint Sébastien, centre de Nantes et... boulevard dit périphérique).

L'automobile reste selon mes observations le mode de mobilité dominant et ses usages ne me semblent pas avoir évolué sensiblement et j'attends donc avec impatience les études qui ne manqueront pas de suivre livrées par l'AURAN, l'Observatoire des Transports, etc. et qu'il faudrait que le Conseil de développement relaie.

Je pense qu'il faut encore et toujours féliciter les travailleurs et la direction de la Semitan. Pour le service maintenu et aménagé durant le confinement. Pour la politique d'attentisme renvoyant la rentrée au début novembre, ce qui permet de voir les évolutions du trafic par rapport aux évolutions scolaires et sociétales (effets réels du télétravail, recours aléatoire des seniors au transport public).

Vous l'avez compris, c'est le détournement de la ligne 11 qui m'a le plus révolté dans cette période de retour à « la normale ». Comment n'a-t-on pas pu gérer le paramètre de l'accès à la « haute ville » d'usagers plutôt âgés alors que l'on nous a fait disserter doctement sur la ville « amie des aînés » ? Comment a-t-on pu seulement écouter les défenseurs d'intérêts mercantiles (rebaptisés animation, réappropriation de la rue et autres mots en ing) ? Comment un rideau d'eau a-t-il pu cacher cette ségrégation ? Le président de l'ANDE m'a promis de bâtir des propositions pour le retour des autobus sur le plateau central me concédant qu'à Nantes on ne sait pas (on ne veut pas ?) mettre en symbiose rues piétonnes et autobus.

Au niveau du service aux piétons et de l'accessibilité, les associations auxquelles je cotise radotent volontiers en réclamant des espaces libérés pour la marche à pied et les fauteuils roulants, des bancs pour le repos du guerrier et de la vieille dame. Pour en vérifier l'application, rien ne vaut la marche civique (si possible en compagnie d'élus responsables et de techniciens). Le Conseil de développement en organisa de pertinentes en d'autres temps. Pourquoi pas, quand cela sera possible, ne pas demander à Rue de l'Avenir et à l'APF France Handicap de nous programmer un cheminement entre Bourse et Cathédrale là où s'étaient tables, mobilier publicitaire. Qui prouvera certainement que ledit radotage est fondé sur l'observation d'une ville qui est plus une juxtaposition d'intérêts individuels qu'une cohabitation harmonieusement régulée.

Sur le sujet, mes vues sont bien partielles constatant les avancées avec poursuite de l'aménagement des arrêts de la ligne 10 (qui en Suisse ou en Allemagne serait desservie par un tramway) et les incompréhensibles régressions (je vais essayer de savoir pourquoi on a supprimé le banc qui me permettait de patienter en attendant « mon » si peu fréquent autobus 30 rue du Largeau à Saint Sébastien sur Loire : souhaitez moi bonne chance).

Ayant abandonné au bout de trente ans, et provisoirement je l'espère, la pratique de la bicyclette, je n'ai pas de remarque particulière à faire sur un sujet qui nous vaut, au Collectif transport, des échanges disons poliment fructueux. Le « chaucidou » proche de mon domicile me semble plus fréquenté et avec des cyclistes différenciés vestimentairement, et donc socialement, car l'habit fait de plus en plus le moine. J'ai fait l'effort aussi d'aller observer la piste (très médiatisée) installée au milieu du quai de la Fosse et partagée avec le couloir-bus (utilisé par la ligne 11 : encore elle !). A priori, les usagers qui la fréquentent sont jeunes et sportifs et comme toujours je m'interroge sur les sorties de ces équipements car c'est la qualité de l'aménagement des carrefours qui crée la sécurité du déplacement cycliste mais d'autres militants associatifs l'ont certainement démontré avant moi. A Saint Sébastien a surgi fin septembre comme par enchantement une « coronapiste » sur le chemin de mon jardin (rue du Douet) qui a éreinté des places de stationnement, assurera du confort aux cyclistes qui zigzaguaient souvent et me semble être un accélérateur potentiel de vitesse automobile. Qui vivra verra mais nulle trace de la proposition d'un axe nord-sud parallèle à la voie ferrée qui aurait pu être une autoroute cycliste en site propre.

Pour la fin de cette page d'actualités, permettez-moi de céder à mes lubies. Il n'y a pas eu de débat durant la campagne électorale sur la remise en service de l'escalier mécanique en plein air place du Cirque-place de Bretagne. Quant à celui de la Médiathèque Jacques Demy son fonctionnement reste aléatoire avec tout de même semble-t-il moins de périodes longues d'arrêt absolu. Pour ce genre d'équipement, vous êtes dans l'Ouest choisissez le privé (Carrefour à Beaulieu, Leclerc à Galerie Océane).

Mais si on passait aux dossiers « lourds »

Le transfert modal, on le soupçonne, n'est pas une science exacte ou un tour de magie. Il suppose à la fois de rendre antipathique le recours à l'automobile et sympathique l'usage des autres modes.

Des contributions d'autres conseillers ont bien décrit le premier volet : limitation de la voirie dédiée, obstacles. Mais bien entendu c'est le coût d'usage qui reste le facteur principal de dissuasion que la plupart des automobilistes restreignent au tiercé prix du carburant-stationnement payant-péages (peu pesant dans l'Ouest des « gilets rouges »). Sur ce plan, la conjoncture est défavorable en ce moment au transfert : il n'y a qu'à regarder les affiches au-dessus des pompes de nos supermarchés et méditer sur le thème de la sécurité sanitaire garantie à « l'autosoliste »

La culpabilisation frontale des automobiles est une vue de l'esprit. Face aux groupes de pression pétroliers-constructeurs-garagistes etc..., les décideurs politiques feront toujours le dos rond et continueront de subventionner voirie, parcs-autos, co-voiturage etc... au nom de l'emploi et de l'animation urbaine (saluons toutefois la disparition du projet prévu place Foch). Le péage urbain prévu par la loi en France reste un objet d'aménagement non identifié malgré son promoteur Louis Nègre, pourtant élu de droite assumé et la publicité militante de la FNAUT. On lui préférera comme à Nantes l'extension du stationnement payant qu'heureusement personne n'a encore traité d'écologie punitive car il renvoie aux lois du marché : l'espace urbain étant de plus en plus une des marchandises les plus chères en économie capitaliste.

Rendre sympathique les autres modes de mobilité reste aussi un travail de titan et présuppose que soient d'abord dégagés des pistes en matière de choix économiques (mondialisation et/ou circuits courts), sociaux (ségrégations zonales ou verticales ou... non ségrégations) et environnementaux (formes de la ville, limitation des pollutions).

Pour notre agglomération en son état actuel (où la question de la rente foncière et de la croissance démographique se télescopent), des pistes ont été proposées par les militants qui depuis une quarantaine d'années réfléchissent sur les questions de mobilité. Il convient de les rappeler et de les relier à leurs contextes géographiques et politiques en n'édulcorant pas le nécessaire « en même temps » de la

réalisation des infrastructures, de l'adaptation des services et de la motivation des usagers (par le quarté sûreté absolu-confort grandissant-tarifs attractifs - information sans cesse perfectionnée) (parenthèse à éclaircir) ?

Pour les transports publics, il convient à mon avis de mettre en premier en valeur d'abord les opportunités offertes par l'étoile ferroviaire nantaise et de tendre dans un délai de quinze ans (trois mandats pour un conseil régional, un peu plus de deux pour les édiles urbains) à la réalisation d'un « RER nantais » offrant une réelle alternative aux embouteillages causés (en partie) par les navetteurs suburbains. Cela suppose que soit brisé le jeu de rôle actuel entre défenseurs des « territoires » (pour être clair majorité régionale de droite) et promoteurs de la centralité (Nantes Métropole avec le binôme inégal sociaux-démocrates et écologistes). Car les résidents des territoires peuvent travailler dans la métropole et vice-versa (voir axe liaison Nantes-Saint Nazaire) et tous restent des citoyens et des contribuables de la république. Une réflexion sur la diamétralisation des services ferroviaires et l'optimisation des pôles multimodaux doit être menée en urgence par la SNCF et les élus. Les projets de concession du service à d'autres opérateurs ne devront pas être des freins à ces demandes.

Dans la campagne électorale qui a déjà commencé, une initiative du Conseil de développement mettant face à face par exemple lors d'un « Questions Publiques » représentants des usagers et candidats motivés par le sujet serait certainement appréciée.

Au niveau du transport urbain, il semblerait qu'après une quinzaine année de stagnation (mise en service du busway en 2006) Nantes-Métropole se décide, le réseau de chronobus étant (plutôt bien) achevé, à se lancer dans une politique de relance des lignes structurantes lourdes. Connaissant le rôle fondamental des lignes de tramway dans le dessin de la ville, les pratiques de mobilité (et l'image du transport public), on ne peut que s'en réjouir. A condition que des avancées se manifestent dans le dessin du réseau actuellement trop centralisé et n'utilisant même pas tous ses potentiels (aiguillage de Commerce, voies abandonnées entre Jamet et Bellevue).

A l'ANDE (Association nantaise déplacements environnement), nous rêvons parfois de dessertes « à l'allemande » (comme les lignes 2 et 3 entre Pirmil et Commerce) que permettraient les liaisons entre les lignes actuelles en particulier celle entre les lignes 1 (Ranzay) et 2 (Recteur Schmidt ou Santos Dumont) qui n'a que trop tardé et dont l'amorce par la création d'un dépôt à Babinière renvoyant à plus tard la suite des opérations laisse dubitatif voire ulcéré (car il faudra deux enquêtes, deux dépenses). Il me semble que la réflexion sur ce futur réseau devrait inciter le Collectif transport à redoubler d'imagination et à bousculer les élus et techniciens de Nantes Métropole comme les sages du Conseil de développement... Les difficultés financières actuelles de la Semitan que vont aggraver les décisions tarifaires introduisant une gratuité universelle en fin de semaine, malvenue à mon avis, ne devraient pas être le prétexte en or pour renvoyer encore les choix impliquant les futures décennies. Les autorités organisatrices de province doivent être aussi bien traitées que Ile de France Mobilités et le réseau nantais (comme celui de Toulouse) est aussi porteur d'avenir que le métro du Grand Paris (c'était notre minute anti jacobine).

La réussite globale des dessertes Chronobus mérite d'être soulignée même si existent encore des pistes de progrès. On attend d'ailleurs les études de Nantes-Métropole et/ou de spécialistes pour appréhender les enseignements de cette politique qui équivalait à son lancement selon le président de Nantes Métropole à l'époque au coût d'une ligne de tramway.

Je me souviens aussi de cet article de Ouest-France où, au début de la précédente décennie, l'animateur du Collectif transport suggérait la création d'une ligne est-ouest de busway dans l'île de Nantes. Il a vu son « caprice » satisfait début 2020 après l'électrification de la ligne 4. Le même soulignait à la même époque les grands vides du réseau : liaison étique par le pont de Cheviré, absence d'utilisation du pont de Bellevue pour une liaison sud-est entre de grands pôles d'emploi et de logement sans oublier le serpent de mer de la

rencontre entre la ligne 4 et la ligne 2 quelque part entre la place du Cirque et St Mihiel. Ces sujets doivent aussi être débattus et la conjoncture s'y prête

En attendant la destruction (ou la réaffectation) du pont de Cheviré !

Il est temps de conclure, la réflexion personnelle sollicitée ayant cédé la place au discours militant assumé (et respectable !). Il n'y aura pas de respect des engagements climatiques de la république et des collectivités sans le mixage de l'arrêt de la croissance des mobilités tout azimut et de transfert modal vigoureux de l'automobile vers les autres modes de déplacement (ou de non déplacement). Une fois cette position dogmatique posée, essayons de finir en mélangeant nuances et utopie.

On ne saurait reprocher à Nantes Métropole d'avoir utilisé la fenêtre de tir du premier semestre 2020 pour faire passer une politique formulée depuis longtemps mais qui aurait eu du mal à s'imposer dans une conjoncture, disons normale, où aurait interféré le jeu des groupes de pression, les voix contradictoires s'exposant dans les journaux et les téléphones et des « grandes gueules » utilisant toujours les grands principes (liberté, développement durable, convivialité et j'évite les mots américains à la mode) pour mettre en avant comme moi plus haut leurs pratiques personnelles au mieux, leurs intérêts monétaires aussi (le mien est d'optimiser ma carte « Libertan » !).

On ne peut pas demander à des décideurs habitués à la promotion (louable) du « vivre ensemble » de mettre en avant une opposition à la « bagnole » frontale, argumentée, militante. On peut attendre d'eux toutefois quelques nuances de pédagogie en rappelant les arguments utilisables : pollutions atmosphériques et décibels, sur occupation de l'espace public (que l'auto soit mue par l'électricité ou non), individualisme des autosolistes, rapport réel entre dépenses (infrastructures mais aussi médicales) et rapport fiscal (élevé) du monde automobile.

On peut aussi réclamer un réel débat sur les problèmes sociétaux soulevés quant aux travailleurs en automobile réellement prioritaires et à la réglementation des livraisons (qui ne peuvent toutes se faire en vélo cargo). On peut surtout réclamer de la prudence face aux effets de mode avec par exemple en urgence l'inopportunité de désaffecter l'emprise ferroviaire Doulon-Carquefou au profit d'un projet de navette automobile dite autonome qui serait plus pertinente (et visible) pour desservir l'Arbre aux hérons ou permettre à des seniors de circuler entre cours des 50 otages et place Graslin (il radote).

Tout cela me donne envie de me renseigner sur les nouvelles politiques de mobilité à Tirana, capitale de l'Albanie où les ingénieurs d'Alstom, Bombardier, Siemens et leurs homologues turcs doivent être en terre de mission. Mais aussi à celles de Séoul aussi où, densité oblige, on commence à détruire des autoroutes ou à les consacrer à d'autres circulations. Après tout à Nantes une voie de la route de Pornic est consacrée (et respectée) à des bus-express... trop peu nombreux le long d'une voie-ferrée quasi inutilisée.

Pour être clair entre les mesures de transfert modal ne sauraient concerner que les centres d'agglomération où le rejet de l'automobile peut être assumé et globalement populaire à condition d'être accompagné par des politiques de repeuplement assurant (vaste programme) la mixité sociale. Leurs extensions en périphérie (où se reportent les automobilistes rétifs au mieux usagers des parcs-relais) demandent des politiques de plus longue haleine difficiles à coordonner.

Je me propose alors de reprendre ma plume lorsque un élu (ne renouvelant pas son mandat) ou un technicien (partant en retraite) suggérera qu'à la place des travaux complémentaires de fluidité et de mise hors d'eau dans le nord-est du boulevard dit périphérique qui est devenu de fait la « main street » (je n'ai pas trouvé mieux en français) de l'agglomération, on détruit en priorité les ponts de Bellevue et de Cheviré ou, patrimoine oblige, on leur affecte une ligne de tramway pour le premier et un train autonome pour le second en ne laissant passer que les pompiers, les ambulances et... les poètes. Cela nous permettrait de

mettre aux oubliettes les débats sur le péage urbain, la gratuité du transport public ou l'encombrement comparé des vélos-cargos et des camionnettes polonaises.

Ceci n'est pas une plaisanterie mais un réel élément de débat pour quelqu'un qui a pu apprécier les effets délétères en 1996 de la suppression du péage sur le pont de Saint Nazaire en matière de sub urbanisation du Pays de Retz, d'embouteillages de navetteurs et d'investissements ininterrompus pour gérer les flux.

Mais bon pour en finir réellement, je préfère que l'on en reste pour le moment aux débats sur l'étoile ferroviaire et compte pour cela sur l'engagement du Conseil de développement.