



ande.nantes@fubicy.org

Contribution de l'Association Nantaise Déplacements Environnement (ANDE) et de l'Association régionale des usagers des Transports (FNAUT)

À propos du projet de navette routière autonome entre Doulon et Carquefou Une navette peu pratique pour les usagers et qui bridera « l'étoile ferroviaire nantaise »

Nous constatons avec inquiétude l'avancée du projet de navettes automobiles autonomes entre Doulon et Carquefou et souhaitons qu'un débat citoyen contradictoire se mette vite en place sur ce sujet avant l'aliénation d'une emprise ferroviaire au potentiel important pour l'agglomération nantaise. Si l'insertion d'un itinéraire vélo est indispensable, le choix du mode de transport public pose problème.

La technique proposée a probablement de l'avenir et nos associations appuieront des expérimentations innovantes en zone urbaine (zones de l'hypercentre non desservies par la TAN, bas Chantenay pour une liaison vers le navibus), aéroportuaire (liaison entre la voie-ferrée ou le tramway et l'aérogare de Nantes-Atlantique) voire touristique (vers l'Arbre aux hérons !). Elle mérite de se développer en France comme ailleurs même si de grands progrès restent à faire.

Mais sacrifier des crédits d'État substantiels à un service expérimental, dont on peut prédire une inadaptation aux demandes des usagers (vitesse, capacité, fiabilité...) en utilisant une infrastructure ferroviaire aisément requalifiable ne nous semble pas un progrès mais au contraire une régression.

Régression pour les usagers concernés qui seront inévitablement soumis à une rupture de charge au terminus de Doulon pour prendre le tram et/ou le tram-train. Régression pour une infrastructure dont la remise en service et l'optimisation permettraient d'organiser à partir de Carquefou des liaisons transversales à travers l'agglomération, par exemple vers l'île de Nantes, Bouaye ou Sainte Pazanne, sans oublier le potentiel de fret dans la zone d'activités traversée. Doulon-Carquefou est un tronçon essentiel d'un réseau métropolitain.

Régression enfin quant à la possibilité à plus long terme, de ré-exploiter une nouvelle sortie de l'agglomération alors que celle vers Angers est quasi-saturée, bridant notamment le développement des TER, et que beaucoup de voix s'élèvent y compris au sommet de l'État pour dire que le développement du train est une des solutions à la crise énergétique, environnementale, climatique.

Le sujet de ce débat renvoie aux aspects pernicious des effets de mode et des choix industriels non soumis au débat public.

Dans l'agglomération nantaise, il nous semble, aussi et hélas, illustrer le manque total de synergie entre le Conseil Régional et la direction de la métropole en faveur d'une action de valorisation progressive de l'étoile ferroviaire au service des transports du quotidien, pour le nécessaire transfert modal et la lutte contre l'autosolisme, pour la complémentarité des mobilités économes en espace et en énergie.

Le rapport de SNCF Réseau sur les SEM, Services express métropolitains, vient de sortir et met en avant le potentiel des étoiles ferroviaires des grandes villes, dont Nantes qui fait l'objet d'une analyse détaillée. Nous attendons maintenant que les autorités régionales et locales se saisissent du thème.

Les associations de défense des usagers des transports et de promotion du transport public attendent une toute autre politique que cette précipitation liée à un manque de réflexion et d'actions concernant un réseau ferroviaire métropolitain desservant les 30 à 40 km autour de Nantes, d'où viennent tant de navetteurs du quotidien.

Les associations ne devraient pas hésiter à examiner les recours prévus par le droit républicain pour expliquer que ce sont plutôt des trains aux roues d'acier roulant sur des rails d'acier qui devraient être installés sur des emprises ferroviaires existantes. Le rendement énergétique en est de plus bien meilleur, et la modernisation sans limite.