



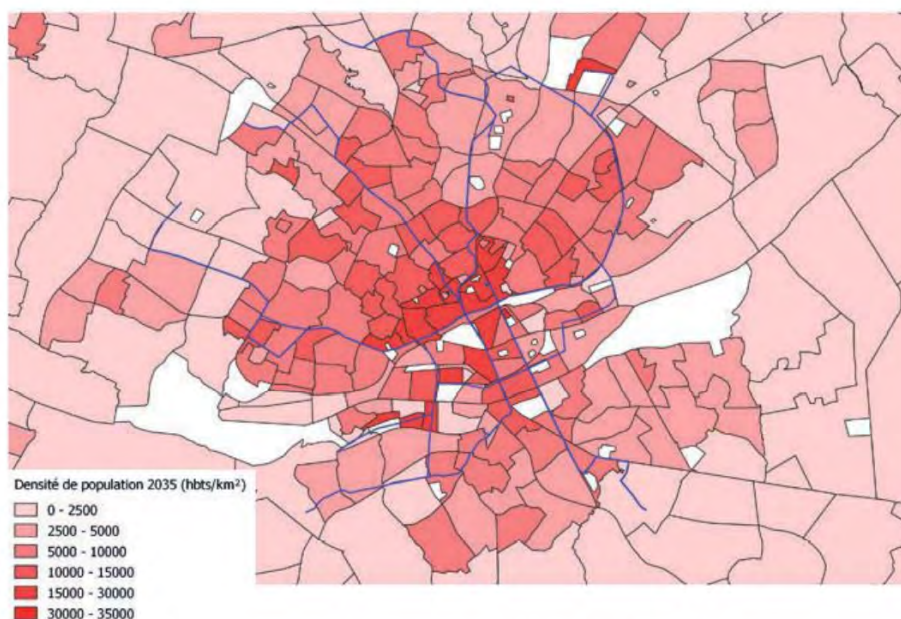
jm.ravier@outlook.fr

Contribution de Jean-Marie Ravier, GAELA (Groupement d'Analyses et d'Études de Loire-Atlantique)



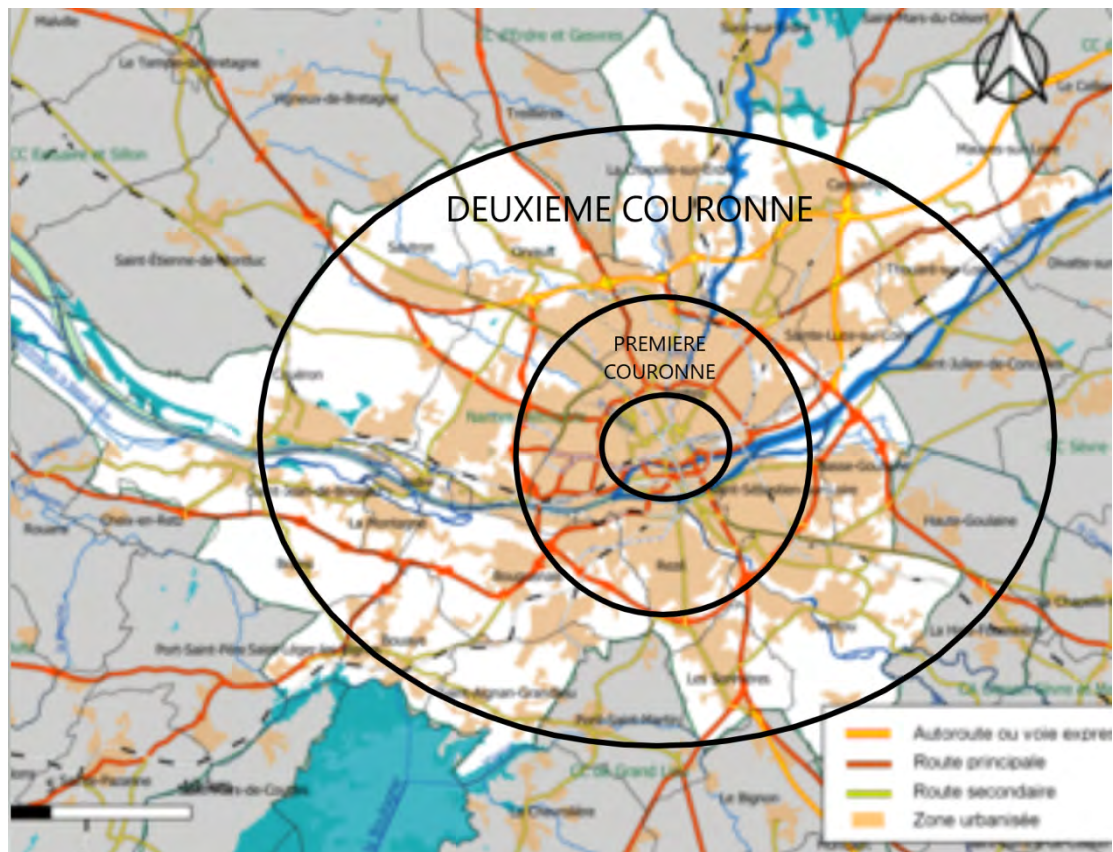
Une urbanisation peu favorable aux transports en commun

Nantes s'est développée dans une zone sans obstacles naturels. Et s'est étendue en tache d'huile, avec des densités faibles, notamment une proportion assez élevée d'habitats individuels.



► Estimation de densité de la population de l'agglomération nantaise à horizon 2035.

Cela rend très difficile la conception d'un réseau de transports en commun efficace, attractif (fréquence élevée, peu de changements) et qui ne soit pas ruineux. Il convient de donner leur place aux différents modes de transports.



Pour les habitants des premières et deuxième couronne, le réseau de transports en commun actuel n'est pas attractif, essentiellement du fait de la durée de transport excessive : entre 2 et 3 heures par jour.

Plusieurs changements, fréquence faible donc attente longue.

L'incivilité est omniprésente, il y a des soucis croissants de sécurité, et plus récemment des risques sanitaires.

En face, l'automobile est une concurrente redoutable : sécurité, confort comme chez soi (bien au chaud, musique, téléphone), flexibilité : dépose des enfants, faire des courses... et surtout la liberté.

Mais les cœurs de ville en France ne sont pas compatibles avec le tout automobile à l'américaine.

Comment limiter l'usage de la voiture en cœur de ville ?

Il y a consensus pour constater que la voiture a pris une trop grande place dans nos cœurs de ville. Partout les élus cherchent à réduire cette nuisance. Mais il faut trouver le point d'équilibre.

La difficulté principale provient de ce que, pour les habitants de la première et de la deuxième couronne nantaise, l'utilisation d'une automobile est quasiment incontournable.

Par exemple, il y a 20 000 déplacements par jour de Carquefou vers Nantes, 97 % en voiture.

Depuis des années, l'équipe municipale nantaise brime les automobilistes en favorisant les embouteillages, dans l'espoir illusoire que cela va les pousser vers les transports en commun.

On évoque p. 24 « une régulation du trafic automobile via les aménagements de voirie » en clair, on restreint les nombres de voies, on dissuade les automobilistes en leur rendant la vie impossible.

Avec des conséquences calamiteuses :

- Pertes de temps : dégradation de la qualité de vie, les nantais commencent leur journée de travail fatigués par un trajet pénible. Le soir, ne préféreraient-ils pas être chez eux que coincés dans les bouchons ?
- Impact sur le budget voiture : usure, consommation de carburant (gilets jaunes)
- Surcoûts pour les entreprises (artisans, transporteurs, impact sur la productivité et la qualité de service)
- Pollution, mal supportée par piétons et cyclistes
- Le commerce de centre-ville a de plus en plus de difficultés.
- Les emplois de bureau quittent le centre-ville (banques, assurances, avocats, etc...)

Le cœur de ville peut-il survivre avec uniquement des étudiants et des touristes ?

Mais les habitants de première et deuxième couronne n'ont pas le choix : pour le moment, il n'y a pas d'alternative crédible à l'automobile.

Jusqu'à aujourd'hui, la quasi-totalité des investissements en transports (tramway, busway, chronobus) ont été ciblés sur le cœur de Nantes, les habitants de la périphérie sont réduits à la portion congrue, sans aucun souci de cohérence territoriale.

C'est très clairement exprimé dans les 750 premières contributions à la concertation. « *Même avec les bouchons, je mets 1h30 par jour en voiture contre 2h30 en transports en commun, le choix est vite fait !* »

L'arme de la régulation par les bouchons a atteint ses limites.

Le résultat : Nantes Championne de France de l'aggravation des bouchons

URBAN AREA	2018 IMPACT RANK (2017)	HOURS LOST IN CONGESTION	YEAR OVER YEAR CHANGE
Paris	16 (18)	237 (5)	7%
Marseille	55 (59)	140 (58)	4%
Lyon	100 (103)	141 (57)	4%
Toulouse	113 (115)	130 (73)	0%
Bordeaux	120 (131)	223 (8)	12%
Nantes	134 (149)	160 (31)	22%
Nice	138 (137)	130 (72)	-1%
Montpellier	143 (147)	163 (27)	9%
Lille	181 (180)	114 (92)	7%

Alors que faire ?

Changer de stratégie, avec le souci de la cohérence territoriale

1/ Proposer des solutions de transport en commun attractives

Le gros du trafic routier nantais est maintenant le fait des habitants des première et deuxième couronne. C'est vers eux qu'il faut cibler les investissements, il y a plusieurs pistes évoquées par de nombreux contributeurs :

- Il est indispensable d'avoir des parkings relais, répartis autour de la ville, à l'extérieur de la rocade, et bien connectés au réseau de transports en commun à haut niveau de service
- Ces parkings doivent être attractifs : carte d'abonnement, recharge gratuite pour les véhicules électriques, parcs à vélo gardés, pôle d'échanges multimodaux avec les cars Macron, les Blablacar, etc... Les rares parkings existants sont sous dimensionnés.
- Prolonger les lignes structurantes (Tramway, busway, chronobus) au-delà du périphérique.
- Il faut améliorer les interconnexions entre les moyens de transports, par un maillage efficace, cela passe par un réseau en toile d'araignée, avec une rocade interne (Chronobus des grands boulevards) et un autobus à haute fréquence sur le périphérique : le Péri-express.

Une partie du trafic provient d'habitants plus éloignés, et pour eux, il a été évoqué un réseau express régional, qui doit être étudié, le réseau ALEOP semble très peu apprécié, surtout par ses fréquences affligeantes. Pas une seule des 750 contributions ne mentionne ALEOP.

Facteurs clés du succès :

- Parkings relais
- Fréquences élevées des chronobus, busway, tramways
- Pas plus d'un changement une fois atteint le réseau urbain.

Le rail est très cher, ce qui limite les fréquences (d'où l'échec du Tram-Train). Il faudrait plutôt envisager un réseau de bus express, ou des minibus à la demande

Objectif : un réseau cohérent sur l'ensemble du territoire de la métropole.

2/ Diminuer les bouchons

Contrairement à la doxa anti automobile qui règne sur Nantes depuis des années, cela n'attirera pas plus de voitures, car on aura au préalable rendu les TC attractifs.

Mettre le numérique au service de la gestion de la circulation à Nantes

- Création de feux connectés intelligents

Nous proposons la mise en place de feux intelligents, dans les lieux qui peuvent être problématiques.

Lyon a installé 400 capteurs dans la ville. Ils sont enterrés dans la chaussée. Ils mesurent en temps réel le nombre de voitures qui passent, la densité du trafic et la longueur des bouchons. Un gros logiciel pilote l'ensemble ; rallonge certains feux verts, d'autres feux restent rouges plus longtemps. Les bus et trams sont connectés au système : ils ont systématiquement le feu vert. Système qui a fait la preuve de son efficacité.

Nantes a pris un gros retard sur le sujet. Le système de gestion des feux à Nantes est le même qu'il y a 30 ans. Nous avons une ville qui n'a pas su entrer dans l'ère du numérique.

Au passage, on va passer nos feux tricolores au standard européen :

- l'orange s'allume 5 secondes avant le vert, comme dans la quasi-totalité des pays voisins
- permet le passage de plusieurs véhicules supplémentaires, ce qui diminue les bouchons.

- *Limites de vitesse intelligentes sur le périphérique*

Périphérique intelligent (en attendant la troisième voie, on pourrait faire (id. autoroutes intelligentes anglaises) une utilisation de la voie d'arrêt d'urgence aux heures de pointe avec signalisation par des portiques de limitation de vitesses variables en fonction du trafic, pilotées par ordinateur.

Expérience de presque 20 années : trafic plus fluide, moins de carambolages en chaîne, et moins de bouchons.

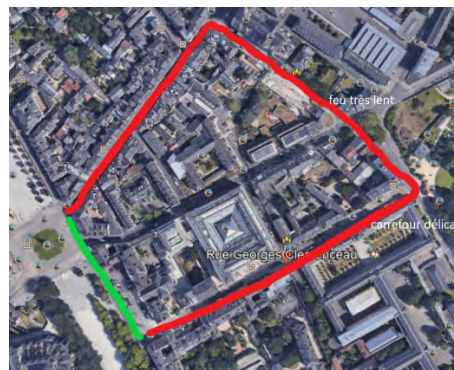
La photo ci-dessous : on est hors heure de pointe, la voie d'arrêt d'urgence n'est pas ouverte au trafic. (Photo prise en Angleterre, on roule à gauche)



Le Péri-express aurait bien sûr accès à la voie d'urgence en permanence.

Supprimer les brimades. Quelques exemples parmi des dizaines d'autres :

- Le nouvel aménagement du quai de la fosse.
- Le petit bout en sens interdit avant d'arriver place Foch, et qui impose 800 m de trajet (rouge) au lieu de 160 m de trajet (vert).



- La coupure au milieu de la rue d'Allonville
- La fermeture aux automobiles du Pont Saint Mihiel (heureusement remise en cause du fait de ses impacts apocalyptiques...), etc.

Et surtout abandonner le funeste projet Loire au Cœur, qui doit couper l'indispensable (40 000 véhicules/J) voie sur berge sous les urgences du CHU, c'est la « jugulaire » de la circulation nantaise.



► Loire au cœur . Crédit image : Agence TER

Certes, une jolie promenade, mais il y en a bien d'autres à créer ou à améliorer sur les berges : l'île de Nantes, les bords de Sèvre, et de l'Erdre....

Épilogue

N'obtiendrait-on pas davantage d'attractivité avec des réalisations porteuses d'image comme le pont transbordeur ? Outre qu'il permettrait le passage du Chronobus.



Et si, en plus, Nantes accueillait des paquebots ? (Comme Bordeaux, Rouen, ...) : retombées très importantes sur les commerces du centre-ville, et les sites touristiques...



C'est tout à fait réaliste : GAELA a diffusé, il y a quelques années, une contribution rédigée par Yves Lainé (ancien directeur du port, et ayant été responsable stratégie à Brittany Ferries).

<https://gaela.asso-web.com/62+une-veritable-escale-de-paquebots-a-nantes.html>