



## *Collectif Transport de Nantes*



La polémique sur les problèmes de circulation est toujours vive à Nantes.

Le Collectif transport regroupant plusieurs associations qui s'intéressent de près aux problèmes de déplacements n'est pas insensible aux différents arguments avancés par les uns et les autres dans les colonnes de la presse locale.

Le plus fréquent étant l'impossibilité du choix du mode de déplacement devant lequel se retrouvent bon nombres d'habitants qui doivent s'exiler de plus en plus loin pour pouvoir, se loger à un prix abordable, ou accéder au pavillon de leur rêve. Face à un étalement urbain non maîtrisé au cours des dernières décennies, ces « néorurbains » sont condamnés à des déplacements de plus en plus difficiles et coûteux.

Le schéma de cohérence territorial arrive bien tard. Ses effets mettront plusieurs années à se concrétiser. Il devra se traduire par la réalisation d'équipements de transports structurants comme l'optimisation de l'étoile ferroviaire (densification urbaine autour des gares, cadencement, inter modalité), ou l'émergence des « pluri centralités » (équilibre logement-loisirs-activité). Les collectivités doivent poursuivre leurs investissements dans ce sens.

Le réseau de Transports en commun de l'agglomération Nantaise ; train, tram et bus a, de plus, la particularité de privilégier le rabattement vers le centre au détriment de dessertes de banlieue à banlieue, ce qui rend problématique les déplacements en transports en commun au-delà du périphérique. Là encore des investissements sont nécessaires.

Dès lors comment gérer les déplacements matins et soirs à Nantes? Il est à craindre que ceux qui voudront (devront ?) continuer à prendre leur voiture aient quelques soucis à se faire. Toutes les grandes villes européennes tendent à limiter le trafic automobile en leur centre. Nantes n'échappe pas à la règle, pour répondre aux objectifs de réduction d'émission de gaz à effet de serre et pour améliorer la performance des transports en commun empruntés chaque jour par des centaines de milliers d'habitants.

Il convient de rappeler que chaque tramway en heure de pointe (un toutes les 3 minutes) c'est chaque fois 250 automobilistes potentiels en moins dans la circulation. Dans chaque busway c'est 100 à 120 automobilistes en moins (un toutes les 3 minutes), 80 dans un bus normal (plus de 300 bus en circulation), sans oublier les trains qui débarquent des milliers de piétons en plein centre ville.

Pour le Collectif transport il faut permettre une utilisation raisonnée de l'automobile en ville pour tous les usages indispensables : du médecin au

plombier en passant par les livraisons organisées ou les interventions d'urgence. Pour le reste les élus doivent faire des choix courageux comme a su le faire, en son temps, Alain Chénard avec la réintroduction du tramway. Redonner de la place au bus pour éviter un réseau à deux vitesses, rendre attractif et développer les transports en commun par une plus grande amplitude horaire, améliorer la desserte, les fréquences et la garantie des temps de parcours sera sans doute la meilleure réponse devant les déplacements de plus en plus longs et aléatoires en voitures. C'est, entre autres, le challenge des futurs Chronobus. Cela passe par une nouvelle limitation du trafic automobile en heure de pointe. Cela passe par la limitation du stationnement sur les axes concernés, malgré les réticences de commerçants qui n'imaginent pas (encore ?) leurs clients se déplacer autrement qu'en voiture, ou celles de certains riverains qui défendent leur pré carré.

Heureusement les mentalités évoluent. Certains découvrent le covoiturage ou laissent leur voiture dans les parkings relais, certains reviennent habiter dans une ville qui se densifie sans forcément perdre en qualité. Certains découvrent les nombreux avantages du vélo. On se met même à réaliser des quartiers pensés pour les piétons.

Saluons les femmes et les hommes politiques qui ont le courage de dire que la voiture n'est jamais qu'un objet utile et parfois nécessaire mais en aucune façon LA solution dans la ville, et encourageons ceux qui partagent cet avis à le faire savoir au cours des prochaines enquêtes d'utilité publique sur les lignes Chronobus.

27 01 2012

M LEFEBVRE  
Collectif Transport

p/o J B LUGADET  
ANDE