

AVIS DU COLLECTIF TRANSPORT SUR LE PROJET GARE DE NANTES

Le Collectif Transport partage le diagnostic de saturation de la gare d'Orléans, autant que la nécessité d'intégrer ce projet dans un réaménagement plus global de l'espace urbain.

Nous avons suffisamment pointé les difficultés de circulation des bus empêtrés dans les bouchons créés par l'anarchique trafic automobile, ainsi que le parcours d'obstacle des voyageurs passant du tramway à la gare, pour approuver la nouvelle prise en compte des modes doux.

Autant ces préoccupations rejoignent les nôtres, autant nous aurions souhaité que ce projet intègre une réflexion et un débat sur l'utilisation des potentialités ferroviaires de l'agglomération.

Le projet qui nous est présenté prend comme postulat, celui d'un centre unique où convergent tous les trafics en vue de favoriser les correspondances en un seul point.

En ce qui nous concerne, nous pensons que l'étoile ferroviaire aménagée (notamment avec une liaison entre Chantenay et le faisceau ferroviaire de l'île de Nantes), permettrait une optimisation de l'étoile ferroviaire qui soulagerait d'autant la gare d'Orléans grâce aux potentialités de lignes radiales non contraintes par un passage par la gare d'Orléans. On peut imaginer, par exemple, des lignes *Savenay > Clisson >* via gare de l'état, ou *Carquefou > Bouaye >* via Mangin, en correspondance avec les différentes lignes de tramway. Ces radiales ne viendraient pas encombrer une gare centrale saturée, non seulement en terme de voyageurs, mais également en termes de mouvements.

Nous avons également des réticences sur le positionnement de la mezzanine qui ne nous semble pas positionnée de façon optimisée pour les voyageurs qui doivent pourtant constituer le pivot de ce projet. Compte tenu des contraintes liées aux accès souterrains actuels (qu'il est souhaitable de conserver), nous pensons que la mezzanine proposée est située trop à l'ouest. Outre qu'elle ne permettrait pas de desservir directement l'ensemble des quais, elle nécessiterait ; de facto, la construction d'une passerelle supplémentaire à l'est, qui viendrait plomber le coût du projet et qui comporterait toutes les difficultés afférentes à ce type d'aménagement, notamment en termes de sécurité pour ses utilisateurs.

Est-il vraiment impossible de décaler la mezzanine de l'autre côté de la tour? Quitte à intégrer son accès voyageur par ce qui constitue aujourd'hui le passage routier passant sous cette même tour. A notre avis, toute latitude devrait être laissée aux architectes pour étudier cette option laissant l'accès à la Mezzanine par le plateau prévu entre le jardin des plantes et la gare ?

Enfin, concernant la gare routière, est-il nécessaire de créer 15 quais en alignement formant une improbable et peu accueillante structure, quand on nous garantit l'utilisation de seulement 6 quais dans 90% des cas ?