

Quelques précisions nécessaires

(14 juillet 2011)

Concernant l'itinéraire du chronobus :

Dans le débat actuel, plusieurs personnes reviennent sur l'itinéraire du chronobus. Un rappel est nécessaire pour remettre en mémoire de tous l'historique de ce débat et sa conclusion.

➤ Le 20 mars 2009, le Conseil Communautaire de Nantes Métropole a adopté le principe de création de 10 lignes de chronobus (bus à haut niveau de services pour la régularité du temps de parcours, la fréquence – 6 à 10 minutes-, l'amplitude du service identique à celle du tramway). La ligne Est vers Sainte-Luce et Thouaré faisait partie du premier lot des 7 lignes, lancées de 2011 à 2013.

➤ Le 24 novembre 2009, le Conseil municipal adoptait des orientations transmises à Nantes Métropole. Elles concernaient en particulier la nécessité de séparer les différents types de trafic (transit, liaisons inter quartiers, transports en commun), la proposition de faire passer le chronobus par une percée reliant le carrefour à hauteur du magasin Métro à la rue du Petit Chassay (et l'allée Eudes de Frémont), la nécessité « *d'ouvrir un certain nombre d'impasses et de relier certains lotissements entre eux par des voies semi piétonnes.* » et la nécessité de favoriser les déplacements « doux ».

➤ Un débat a eu lieu avec Nantes Métropole et la TAN sur le tracé : notre position prenait surtout en compte les nuisances liées aux différents trafics (plus importantes pour le transit que pour les transports en commun), alors que Nantes Métropole mettait surtout en avant le service à rendre là où les populations étaient les plus concentrées. A l'évidence, c'est ce dernier point de vue qui doit être priorisé, et donc l'itinéraire direct RD68, Coty-Moulin-Verne. Position validée par le Comité Stratégique de la municipalité le 2 février 2010, puis par le Bureau Municipal du 6 avril.

➤ C'est cette option qui a été exposée lors d'une réunion publique salle Renée Losq le 17 mai 2010, puis a été soumise à une enquête préalable d'un mois en Mairie (avec registre de recueil des remarques et suggestions).

➤ Prenant acte du bilan de cette concertation publique, le Conseil Communautaire du 25 juin 2010 actait le passage du chronobus Est par l'axe de la RD68 et attribuait une enveloppe de 13 millions € TTC.

Il n'est pas possible de revenir sans arrêt sur les débats qui ont eu lieu et qui ont été tranchés. Il faut pouvoir avancer ; sinon, c'est la paralysie et le règne de l'inaction.

Même si ne rien faire et affirmer que rien ne bougera est la meilleure façon d'être populaire, c'est plusieurs années (ou décennies) après, que tout le monde fait les frais de cette imprévoyance !

Il y a urgence :

Quelle est la situation actuelle et à venir ?

En décembre 2009, le cabinet MVA, chargé de faire une étude sur les déplacements entre la route de Paris et la Loire, dénombrait (par comptage) un flux de 790 véhicules rue Jules Verne (entrée Est du bourg) pendant l'heure de pointe du matin (7h55 – 8h55).

En avril 2011, le cabinet Egis (désigné comme maître d'œuvre par Nantes Métropole pour la ligne Est – C7 du chronobus) procédait à de nouveaux comptages et dénombrait 1000 véhicules au même endroit à la même heure. Et ils estiment que le flux va augmenter de 230 véhicules en 2013 et de 600 véhicules en 2020 si rien n'est fait. Il ajoute que la charge aux heures « creuses » est de plus en plus lourde, en particulier aux heures du midi.

Autant dire que nous risquons d'être noyés par les embouteillages si nous ne proposons pas une autre alternative crédible à la voiture individuelle le plus rapidement possible. Et le plus

rapidement possible, c'est septembre 2013. Sinon, il faut attendre les élections municipales (et communautaires) de 2014, et nous perdons encore au moins 2 ou 3 ans.

Or le compte à rebours est simple : les travaux vont prendre plus d'un an (de l'été 2012 à septembre 2013). L'enquête d'utilité publique doit avoir eu lieu et doit se dérouler avant la période électorale des présidentielles et des législatives, dont au plus tard en février 2012 (on ne voit pas le rapport entre ces élections et le chronobus, mais ce sont les règles en France !). Et comme un dossier d'enquête doit être déposé 6 mois avant en Préfecture (là encore, c'est la règle !), ce dépôt doit avoir lieu au 1^{er} septembre.

Perdre plusieurs années sur ce dossier ne serait pas responsable. Le rôle des élus est de prévoir, même si bouger les habitudes des citoyens est toujours difficile. Nous avons la possibilité de proposer un moyen de transport à haut niveau de services aux populations de l'Est de l'agglomération. Nous ne devons pas manquer cette occasion. Dans quelques années, cela paraîtra évident à tout le monde, comme les choix du tramway ou du busway apparaissent évidents aujourd'hui.

Une gare TER :

La création d'une gare TER à Sainte-Luce figure au Plan de Déplacements Urbains de Nantes Métropole. Mais jusqu'à présent, la Région refuse d'investir plusieurs centaines de milliers d'€ dans une gare où ne pourraient s'arrêter que quelques trains déjà bondés au départ de Thouaré.

Deux conditions commencent à changer la donne : des quais supplémentaires viennent d'être ouverts en gare de Nantes et un nouveau système de signalétique permet aux trains de se rapprocher (d'où quelques trains supplémentaires en gare de Mauves et Thouaré en 2012 – qui freineront peut-être l'augmentation du trafic automobile). Mais une troisième condition est nécessaire pour augmenter notablement la fréquence des TER et rendre utile la réouverture de la gare de Sainte-Luce. C'est la création de voies de retournement à Mauves et Ancenis pour éviter que les TER aillent jusqu'à Angers.

Nous espérons que cette condition sera remplie dans les toutes prochaines années et que l'offre TER viendra compléter l'offre chronobus. Mais une offre de TER toutes les 30 mn en heure de pointe ne peut pas se substituer à un chronobus toutes les 6 mn. C'est l'un ET l'autre.

Renforcer les bus actuels ?

Les bus actuels (75, 82, 92, 83) répondent principalement aux besoins des jeunes scolarisés (collège et lycée). C'est la raison pour laquelle, ils se succèdent de façon très rapprochée à certains arrêts aux heures de rentrée scolaire, car ils ont des itinéraires en partie différents. Il y a un an, nous avons travaillé sur cette question avec le Groupe Déplacements extra municipal, et nous avons obtenu de la TAN un échelonnement plus étalé aux heures creuses pour les lignes 82 et 92 (mais pas aux heures de rentrée scolaire) et un renforcement de la ligne 75.

Mais si on veut un service qui soit concurrentiel à la voiture individuelle pour d'autres catégories de population (pour les déplacements domicile-travail par exemple), il faut une offre beaucoup plus attractive : c'est le chronobus.

Il faut que progressivement beaucoup de gens constatent que prendre les transports en commun c'est moins de stress, moins d'argent et autant ou plus de rapidité et de fiabilité.