

30

**ENGAGEMENTS
POUR LA LOIRE**

17 10 17

Avis de la Conférence Permanente Loire concernant les Navettes fluviales.

La CPL note avec satisfaction la démarche de Nantes métropole consistant à mettre en délibération les décisions relatives aux navettes fluviales en transmettant simultanément aux élus les études de la Semitan et les remarques de la conférence.

A l'issue de l'exposé de l'exploitant sur sa conception du développement des navettes fluviales, les membres de la CPL prennent acte d'une volonté de renforcer la navigation s'intégrant dans le maillage du réseau des transports en commun conforme aux souhaits exprimés lors du grand débat. Toutefois, les études de trafic leurs paraissent insuffisamment étayées et ils auraient aimé connaître les avis des usagers par des enquêtes de satisfaction sur l'existant ainsi que leurs souhaits.

Cet exposé qui correspond à la commande de Nantes Métropole est l'œuvre d'un exploitant de transport en commun là où on aurait pu avoir une vision plus large : Plus large en termes d'imagination (usages, type et aménagement de navire, énergie de motorisation) et plus large géographiquement. En effet, les projets présentés comme potentiellement intégrables dans le réseau de TC restent cantonnées au centre de l'agglomération, ne répondant que partiellement au maillage du réseau (autre engagement consécutif au grand débat). Les villes en amont se sentent écartées du projet sans bénéficier d'alternatives de traversée du fleuve en TC. En aval, la traversée d'Indret par le bac ne bénéficie pas de continuité TC sur la rive sud.

Pour autant, les pistes explorées par la TAN sont conformes à certaines demandes exprimées lors du débat. A commencer par l'amélioration de la liaison qui existe entre Trentemoult et Gare Maritime, tant par la mise en service d'un nouveau parking relai en aval, que par une connexion plus aisée avec la ligne de bus traversant Trentemoult. A cet égard, conserver le cadencement à heures fixes, plus facilement mémorisable que des départs variables constituerait un atout non négligeable.

Les deux autres traversées : Trentemoult / Chantenay ainsi que Chantenay / Ile de Nantes représentent également un potentiel intéressant. Dans tous les cas la CPL insiste sur l'importance des transferts modaux : stationnements (vélo, auto), accès piétons et correspondances avec le réseau de transport en commun. Le projet de prolongement de la C5 à l'extrémité de l'île de Nantes et le raccordement au réseau de bus à Trentemoult vont dans ce sens. En revanche, la rupture de charge à

Chantenay semble plus difficile à traiter compte tenu de l'accessibilité aux rives du fleuve et son relatif éloignement des lignes de bus alors qu'existe potentiellement un important pôle multimodal autour de la gare SNCF. Plusieurs sites d'accostage, dont l'utilisation de la cale Méré, méritent d'être étudiés.

La CPL souligne l'importance du développement des déplacements dits « actifs » que souhaite, par ailleurs, mettre en avant la métropole. En particulier le vélo, avec la volonté de développement des livraisons non polluantes qui devraient être compatibles avec les franchissements par navettes. A ce jour, le type de passerelles et les navires existants ne se prêtent pas à l'embarquement de vélos triporteurs ou à remorque pouvant assurer ce service. Selon les hypothèses retenues au sujet d'un éventuel nouveau franchissement routier entre Trentemoult et Chantenay, la CPL souhaite que soit réinterrogé, sur cette traversée, le type de matériel naviguant pour favoriser les piétons, les vélos, voire, une ligne de bus traversant la Loire et répondant ainsi aux problèmes de rupture de charge des usagers.

En ce qui concerne la desserte des sites touristiques ou de loisirs, la liaison : Chantiers / Gare maritime / île de Nantes / arbre aux hérons / Trentemoult nous semble répondre à une demande qui ne pourra que croître avec l'aménagement de la carrière Misery.

En revanche, en termes de réseau, les liaisons en concurrence avec d'autres lignes de transport en commun beaucoup plus performantes en fréquence et rapidité ne nous semblent guère prioritaires (Greneraie / Pirmil / Quai Wilson / Gare maritime ou île de Nantes / gare SNCF Sud). Pas plus que celles dont on n'aura pas résolu les problèmes d'accès et de proximité avec les correspondances au réseau de transport en commun (St Sébastien / île de Nantes).

Enfin, la CPL note la volonté exprimée de valoriser les initiatives privées permettant le développement d'un tourisme fluvial dont, là encore, les communes périphériques ne souhaitent pas être écartées. La prise en charge de futurs équipements nécessaires à son essor par la collectivité devrait permettre d'inciter des acteurs à répondre à l'appel à projet pouvant dynamiser la navigation sur le fleuve.

Dans tous les cas, compte tenu de l'important marnage dans l'estuaire, une attention particulière devra être apportée à l'accessibilité pour tous. Au-delà des solutions basées sur l'entraide citoyenne, des moyens techniques doivent permettre d'améliorer l'accessibilité des PMR : longueur des passerelles pour limiter les pentes, confort des pontons, voire ascenseurs.

D'une manière générale :

- l'enjeu principal d'une telle offre de transport se joue davantage sur la facilité et le confort des accès que sur le confort du bateau lui-même.
- l'engagement de créer de nouvelles navettes s'inscrit au cœur de trois autres engagements à approfondir en même temps, à savoir le maillage des réseaux TC et vélo, et le suivi de l'évolution des besoins de franchissement.