

Nouveau projet de territoire

15 février 2011



Contribution de l'association nantaise déplacements environnement

lugadet-stemler@orange.fr

Le périphérique nantais

Contribution à la séance du 15 février avec Jean-François Retière

Pour nous, le débat sur le périphérique n'a pas lieu d'être car il menace d'être la caisse de résonance des tenants du surinvestissement routier que nous dénonçons depuis fort longtemps et qui a amené les situations que l'on connaît : étalement de l'agglomération, ségrégations urbaines, marginalisation des modes doux malgré les tentatives de rattrapage depuis une vingtaine d'années.

Nous récusons même le terme de « périphérique » tant cette infrastructure n'est désormais qu'une limite interne à l'agglomération concentrant zone d'activités et équipements « structurants » en cela qu'ils privilégient l'usage de l'automobile. Quant au mot boulevard reconnaissons que les voies qui se dénomment ainsi sont plus des pénétrantes nord-sud et est-ouest pour les flux locaux que des voies d'évitement de l'agglomération même si hélas le flux des poids lourds y demeure fort en raison de la déshérence du fret ferroviaire.

La gestion par l'Etat de cette voirie interne à l'agglomération peut évidemment poser des problèmes aux usagers automobiles. Ceux-ci ne doivent pas oublier qu'ils sont aussi des contribuables comme ceux qui ont choisi comme moyens de transport les autocars Lila, les trams et autobus de la Semitan, la bicyclette ou la marche à pied.

Si l'on songe à des dépenses sur ce boulevard, qu'on les fasse donc payer par ses usagers : premier degré des recettes du péage urbain, débat qu'ose lancer la Communauté urbaine de Bordeaux. Si l'on songe à des investissements sur cette infrastructure, que ce soient tout d'abord des équipements facilitant la vie des usagers du transport public (voie réservée aux autocars et autobus comme à Grenoble, aménagement des échangeurs pour faire échapper les services collectifs aux embouteillages), des modes doux (« autoroute » cycliste parallèle à la N844) et discriminant les véhicules selon leur nombre de passagers (voir modèles en Californie, Israël etc..).

Nous n'irons pas par quatre chemins. Toute demande appuyée de Nantes Métropole à la République concernant l'élargissement ou le renforcement de la capacité de l'A ou N844 sera considérée par l'ANDE

comme une erreur politique fondamentale au vu des enjeux environnementaux, économiques et sociaux soulevés par le renchérissement du coût des carburants fossiles, aux conséquences des émissions de gaz à effet de serre et aux effets sociaux néfastes du « tout automobile ».

Seule peut-être en faveur des automobilistes individuels, la mise hors d'eau en cas d'inondation du boulevard Flemming, tronçon situé près de la Porte de La Chapelle mériterait, selon nous, débat.

Les débats métropolitains doivent en priorité être réservés aux choix d'investissement concernant les modes de circulation qui accroissent l'indépendance du continent européen, qui favorisent la santé publique et qui seront les garants de la mixité sociale :

- facilitation et encouragement de la marche à pied
- développement de l'usage de la bicyclette dans l'agglomération dense et les bourgs
- accélération du projet « chronobus » y compris sur l'infrastructure en cause ici
- accroissement et mise en réseau des lignes de tramway
- optimisation de l'étoile ferroviaire en liaison avec les grands projets d'urbanisme et de formation (île de Nantes, centres de santé, lycée et université, contournement ferroviaire).

