



andreherbreteau@orange.fr

## Contribution d'André HERBRETEAU

### **Le nouveau grand centre métropolitain et la desserte de ses composantes : le voile se lève peu à peu**

En 2013, le Conseil métropolitain avait saisi le Conseil de développement afin d'obtenir des propositions -à remettre après les élections municipales de mars 2014- sur l'organisation et la méthode d'un grand débat public portant sur les franchissements de Loire en lien avec le nouveau cœur métropolitain.

Outre le centre-ville de Nantes, ce nouveau cœur venait en effet d'être élargi, par délibération du Conseil métropolitain, en y agréant le quartier d'affaires du Pré Gauchet et de la nouvelle gare de Nantes, l'île de Nantes dans son intégralité (y compris bien sûr le futur CHU), la ZAC des Îles à Rezé et le secteur du Bas-Chantenay faisant lui aussi l'objet d'une ZAC.

Mettre en parallèle et en face à face les déplacements (franchissements) et le développement de l'urbanisme/urbanisation (avec autant d'opérations que l'on peut qualifier de "coups partis" mais aussi d'importants "générateurs de trafic") constituait une occasion unique de débattre d'un sujet relevant de l'aménagement du territoire.

La volonté, respectable et surtout naturelle, des nouveaux élus a fait que la thématique "mobilités", sans être pour autant abandonnée, s'est trouvée accolée à trois autres, les quatre ayant été recentrées sur la Loire, thème unique finalement retenu pour le grand débat public.

Ce débat a eu lieu durant neuf mois, sous diverses formes reposant essentiellement sur les propositions de méthode formulées par le Conseil de développement. Par son caractère novateur, il fera sans doute référence.

La Commission du débat qui le pilotait, co-présidée par Philippe AUDIC, Président de notre instance, a établi et remis un rapport aux élus métropolitains.

Le Conseil de Nantes Métropole, lors de sa séance du 15 décembre 2015, a approuvé, à la quasi-unanimité, trente engagements concernant ces thématiques liées à la Loire, et fondés, pour une très large part, sur les propositions faites par la Commission du débat.

S'agissant de la thématique "mobilités", outre le développement des navettes fluviales (qui, à l'exemple de la liaison actuelle entre Trentemoult et Gare Maritime, peuvent aller bien au-delà d'une attractivité de tourisme/loisirs mais exercer un rôle d'appoint pour faciliter les déplacements journaliers pendulaires), l'engagement que l'on peut considérer comme majeur et structurant est celui du doublement/élargissement du pont Anne de Bretagne, annoncé à l'horizon 2023/2025. La capacité doublée, ainsi donnée à cet ouvrage, devrait, on peut du moins l'espérer, bénéficier aux modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière : transports en commun (tramway ou busway), deux-roues et piétons.

Tel quel, ce seul engagement de moyen terme, relatif au pont Anne de Bretagne, pourrait apparaître comme un maigre résultat, dans l'optique de mener en parallèle, pour le grand cœur métropolitain, un développement intégrant les politiques publiques d'urbanisme et de déplacements.

Mais cet engagement s'est très rapidement étoffé d'annonces supplémentaires faites, notamment à l'occasion des cérémonies de vœux 2016, par Johanna ROLLAND, Présidente de Nantes Métropole et Maire de Nantes :

- une quatrième ligne Nord-Sud (tramway ou busway) traversant l'agglomération et franchissant les ponts Anne de Bretagne et des Trois Continents
- un décrochage, à partir du tronç commun des lignes 2 et 3 de tramway dans le secteur Mangin/boulevard des Martyrs Nantais, pour une desserte de proximité du nouveau CHU
- un développement du réseau armature TC (tramway, busway, Chronobus) ne s'organisant plus systématiquement sur la base de lignes radiales et diamétrales passant par Commerce, mais plutôt "en toile d'araignée" (lignes de rocade ou liaisons inter-quartiers)
- l'établissement, dès la présente année 2016, d'un nouveau schéma directeur des transports collectifs.

Sans vouloir aucunement empiéter sur le rôle dévolu à cet égard aux techniciens (Nantes Métropole, Semitan, AURAN) travaillant sur commande des élus, il y a là, peut-être, du "grain à moudre" pour les membres du Conseil de développement, volontaires pour produire des contributions ou même travailler en groupe.

Apporter des conseils en matière de cohérence de programmation (on sait très bien que, a fortiori dans le contexte actuel, des investissements ou infrastructures relèveront du moyen ou même du long terme), réfléchir à la réalisation progressive, et lointaine, d'une rocade tramway, ou à la nécessité d'un franchissement de Loire entre la pointe Ouest de l'Île de Nantes et le pont de Cheviré, figuré par un trait dans la cartographie du PADD et qui permettrait de préserver l'Île de Nantes (dans sa partie Ouest) d'un flux de circulation générale trop important en transit Nord/Sud...

La liste d'exemples est loin d'être exhaustive.

Mais la thématique me semble bien se situer dans le cadre de la raison d'être de notre instance consultative : conseiller pour le développement de la métropole nantaise.