



andreherbreteau@orange.fr

## Contribution d'André HERBRETEAU

### Révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) et nouveau schéma directeur des transports collectifs

Le Conseil de développement a été saisi par le Conseil métropolitain pour émettre un avis sur la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération nantaise, au début de la période de concertation beaucoup plus large qui s'ouvre à cet effet.

Ce nouveau PDU, qui concerne les 15/20 ans à venir, va donc faire l'objet d'une réflexion dans le cadre d'un groupe de travail ad hoc et de la production d'un document, dans un délai de quelques mois seulement.

Mon propos n'est aucunement d'anticiper les réussites ou échecs qui seront analysés, les propositions et suggestions qui seront formulées dans ce cadre, par les membres volontaires de notre instance consultative.

Néanmoins, je tenais à souligner, d'entrée de jeu, que la politique volontariste menée par les élus de notre agglomération en matière de déplacements, y compris cette dernière décennie, a réussi à stabiliser les résultats obtenus en faveur d'un meilleur équilibre entre la voiture (et transports de marchandises) et les modes alternatifs : transports en commun, deux-roues et piétons. C'est particulièrement méritoire, dans la période actuelle où l'attractivité croissante de la métropole nantaise a son revers de médaille, les encombrements journaliers sur des axes de pénétration traditionnels, qui se forment de plus en plus tôt aux heures de pointe et de plus en plus en amont du périphérique.

Mais, comme aimait à le rappeler fréquemment Jean-Marc Ayraut, l'effort en ce domaine ne doit jamais être relâché, sous peine de voir les résultats remis en cause et la voiture regagner des parts du marché des déplacements.

Pour ma part, j'adhère évidemment pleinement à toutes les actions, petites ou importantes, qui pourront contribuer, dans le cadre du PDU révisé, à continuer à faire progresser la recherche de ce meilleur équilibre.

Venu nous présenter les enjeux et perspectives de la révision du PDU, le 25 janvier dernier, Bertrand Affilé, Vice-Président de Nantes Métropole, chargé des déplacements et transports, a reconnu, en toute

honnêteté, que la logique habituelle de production des documents de programmation était quelque peu bousculée par les nécessités du moment : faire face à la fréquentation croissante (on ne peut que s'en réjouir) du réseau : 134 millions de voyages en 2016, nécessitant des achats en extension et renouvellement du parc de matériels roulants, tramways et busways plus longs, création de nouveaux centres techniques de remisage et entretien des véhicules.

Ainsi, mais cela peut se comprendre, un nouveau schéma directeur des transports collectifs vient d'être annoncé au moment même où s'engage la procédure de révision du PDU.

Un programme d'investissement très conséquent, y compris financièrement, est lancé jusqu'à l'horizon 2030 : deux lignes de tramway sur l'île de Nantes, un prolongement tramway via le pont de la Jonelière, jusqu'à un nouveau centre technique à la Babinière (La Chapelle sur Erdre), un prolongement de la ligne de busway de 1 km, sur Vertou, jusqu'à un autre nouveau centre technique, de nouvelles lignes chronobus, de nouveaux parcs-relais ...

Tout cela est logique et cohérent et représente un effort conséquent.

Avec ce qui sera retenu pour les deux-roues et piétons, et pour la fluidification de la circulation générale, le programme d'actions apparaît assez clairement et je m'en réjouis pour ma part.

Pour terminer, même sans attendre les indispensables études qui vont venir préciser la mise en œuvre du programme annoncé, je souhaitais émettre à son égard quelques avis personnels, sans aucunement vouloir le remettre en cause.

Les deux lignes de tramway en nord-sud et est-ouest sur l'île de Nantes, indispensables à la desserte du nouveau CHU et irriguant remarquablement la ZAC des Isles, sont très courtes (de l'ordre de 2 km chacune). Ce sont, à vrai dire, des antennes du réseau existant. Elles devraient, à mon sens, être exploitées en prolongement sur des tronçons plus ou moins longs des lignes actuelles, de manière à en faire profiter le plus possible de quartiers.

Tant Johanna Rolland que Bertrand Affilé ont clairement précisé qu'il fallait tendre vers un développement du réseau armature ne passant plus systématiquement par l'hypercentre de Nantes (Commerce). Partageant cet objectif, je reprends ma suggestion formulée à l'occasion d'une contribution précédente, d'un examen exhaustif des possibilités de desserte des quartiers ouest en tramway, sur les infrastructures existantes d'abord, puis de nouvelles à plus long terme. Sans être d'un coût faramineux, les perspectives d'avenir sont alléchantes : ZAC du Bas-Chantenay, Arbre aux Hérons, rond-point des Châtaigniers, avec, à proximité, la nouvelle ZAC herblinoise (pôle médical en extension et logements) et/ou les Dervallières.

Ma seconde remarque a trait aux futurs parcs-relais, équipements qu'il n'est pas évident de positionner de façon optimale : alors qu'au Sud-Loire, ils sont déjà souvent saturés, au Nord, d'autres sont fréquentés de manière bien moindre ou même quasi déserts (exemple, celui du Ranzay, 250 places, pourtant directement branché sur le périphérique).

Des études en la matière nous éclaireront peut-être sur les origines de la plus grande partie des voitures allant se rabattre sur le busway à la Porte de Vertou (où il est prévu de passer de 450 à 1 000 places de stationnement) ou qui auront peut-être intérêt à faire une rupture de charge entre voiture et busway, en amont du périphérique, au nouveau terminus de la ligne 4, aux Clouzeaux.

Bref, malgré un programme d'actions déjà très fortement esquissé en transports collectifs, il y a encore du grain à moudre pour les propositions à formuler dans le cadre de la révision du PDU, de la part de la population, des associations, des instances type Conseil de développement, sans omettre les études complémentaires dont auront besoin nos élus.