
Saisine Plan de déplacements urbains

18 février 2010



Contribution de Jean-François OUZEAU

Prendre en compte, dans le PDU de Nantes métropole, la part induite par le trafic apporté par l'environnement extérieur

- 1- Il a longuement été question dans les réunions ayant trait au PDU du périmètre à prendre en compte et un consensus s'est dégagé, du moins il me semble, qu'il ne pouvait être fait abstraction de la circulation induite par les habitants de l'aire urbaine de Nantes.

Je pense qu'il ne faut pas négliger également dans nos réflexions le trafic induit principalement sur le périphérique par le trafic « en transit ».

Pour se rendre du sud de l'agglomération vers le pôle d'industries, de santé ou de chalandise de Saint Herblain ou de l'Ouest de Nantes il n'existe qu'une ligne de transport en commun (la ligne 74) qui a une fréquence d'au mieux 45 minutes, et donc la voiture particulière est privilégiée.

Si nous regardons l'Est de l'agglomération, il n'existe pas de ligne de transport en commun pour se rendre du sud vers la zone industrielle de Nantes Est ou de Carquefou.

Si nous considérons donc que le périphérique est un des éléments majeurs qui peut apporter de la fluidité dans les déplacements par voie routière entre le nord et le sud de Nantes Métropole, il est nécessaire de prendre en compte ce fait qu'il est également un des axes de passage du trafic entre la Bretagne, voire d'une partie de l'Angleterre ou de l'Irlande, et le sud de la France puis vers l'Espagne et le Portugal.

C'est l'unique débouché des routes nationales 137-E-3 et 165-E-60 vers l'autoroute A 83 et inversement.

- 2- Un récent article de Mer et Marine traite du projet de développement du port de Montoir pour accueillir des porte-conteneurs jusqu'à 6000 EVP (équivalent vingt pieds). Le trafic annuel estimé en l'an 2020 serait de 500 000 EVP.

Il est clair que si ce projet se déroule conformément aux prévisions, le trafic sur le périphérique sera alors impacté par une circulation accrue de camions faisant la liaison avec le Sud ou l'Ouest des Pays de la Loire et bien au-delà vers la région Centre.

Dans une moindre mesure puisque le volume de population n'est pas le même mais la problématique est identique, pour s'affranchir des encombrements générés par les voitures particulières et les poids lourds en transit, la Région Ile de France a créé l'A86 puis l'A104 pour contourner Paris.

Il n'est bien sûr pas question de proposer une telle solution, mais le passage à 2 fois 3 voies du périphérique à un horizon pas très lointain serait une première solution.

- 3- Pour que le trafic des conteneurs ne s'effectue pas uniquement par la route il faut pouvoir lui offrir une alternative ferroviaire pour les plus grandes distances que les débouchés locaux.

Il a été annoncé que le contournement ferroviaire de Donges allait être entrepris pour que la raffinerie puisse continuer à se développer et le trafic ferroviaire également. C'est une bonne chose.

Mais il faut réfléchir au contournement de Nantes et à la possibilité que les trains de marchandises, ou de produits dangereux, ne transitent plus par la ville.

La contribution de Jean Louis RENAULT a clairement posé ce problème et apporte des solutions. Il en est de même de la contribution de Jean NICOLAS.

- 4- Il peut sembler dommage de ne pas utiliser le transport par voie fluviale, mais une expérience tentée en 2009 s'est pour l'instant soldée par un échec. Il est vrai que ce transport par barge se limitait à Nantes mais actuellement le transport vers Angers est quasi inexistant.