



### Contribution de Jean-Pierre LE ROY

leroyjeanpierre98@neuf.fr

## Que faire face aux encombrements routiers de la Métropole ?

La question de la saturation du périphérique Nantais, et plus globalement des difficultés récurrentes de circulation dans l'espace métropolitain, alimente régulièrement nos discussions, nos quotidiens ainsi que les forums citoyens. Ceci est tout à fait légitime car le problème est réel.

Ce sujet, toujours présent au sein du Conseil de développement, a été enrichi lors de nos réflexions sur le PDU et se prolonge notamment avec les intéressantes et nombreuses contributions des associations d'usagers des transports collectifs.

Je pense que l'on ne met pas suffisamment en perspective le fait que le coût du pétrole va durablement et inexorablement croître et de ce fait détourner vers les transports collectifs des usagers actuels de la voiture. Les premiers constats liés à l'augmentation du coût des carburants sur la période récente sont à cet égard instructifs. Ils notent une baisse de la consommation jamais observée qui traduit, c'est évident, une chute des déplacements en voiture.

Dans une contribution de novembre 2009, je faisais état de ces changements de comportements probables liés à l'augmentation du prix des carburants et de leur nécessaire anticipation dans les réflexions à mener en matière de transport et d'infrastructures.

Bien que depuis 30 ans la part de marché des transports collectifs dans l'agglomération reste figée en dessous de 15 % et que la part de la voiture baisse très peu, je pense que cette situation ne peut perdurer. Nos comportements, dans les années à venir, en matière de déplacements vont nécessairement évoluer vers les modes doux. Nous le ferons de manière choisie ou contrainte et dans ce cas ce sont les lois de la physique qui nous guideront à travers la contrainte énergie climat (raréfaction de la ressource, dérèglements climatiques, pollution, etc.).

La nécessaire anticipation de l'accroissement de l'offre en matière de transports collectifs passe prioritairement, on le sait, par le développement de rocade pour le tram et par le redéploiement de l'étoile ferroviaire. Le franchissement ouest de la Loire entre Chantenay et Trentemoult est sous cet aspect emblématique de ce qu'il faudrait mettre en œuvre. Je l'avais d'ailleurs évoqué (et je n'étais certainement pas le premier) dans une contribution de septembre 2009. Ce franchissement (en pointillés P46) figure dans la présentation de Jean François Retière sur le PDU faite auprès du Conseil de Développement le 9 mai 2011.

Cet ouvrage multimodal capable de supporter, en plus des voitures, des moyens lourds de transport en commun comme la liaison des lignes 1 et 3 du tram (moins de 4 Km) ainsi qu'une liaison ferroviaire gare de Chantenay gare de Pont Rousseau déchargerait significativement la circulation sur le périphérique et le centre-ville. La question de saturation du périphérique deviendrait alors quasiment obsolète tout au moins pour sa partie ouest. Les questions de sécurité dans le tunnel de Chantenay se trouveraient également allégées.

A travers cet exemple, et il y en a d'autres sur l'agglomération, nous imaginons que des solutions sont possibles pour prendre en compte un report inéluctable de la voiture vers les transports en commun et les autres modes doux de déplacement. Cela signifie clairement qu'il faut anticiper et réorienter certains projets d'investissements routiers vers les autres modes.

Pas facile dans notre culture actuelle où, pour nos déplacements, la voiture occupe encore une place indétrônable et prépondérante...