

Transcription d'une intervention récente de Patrick Cotrel au cours d'une soirée réunissant des militants de la gauche et des écologistes

L'Est de l'agglomération se développe :

- à Sainte-Luce, les Islettes et la Minais se construisent, ainsi que beaucoup de maisons individuelles (par division de terrains) et de petits collectifs ;
- à Thouaré, la ZAC des Saules Blancs se construit et la ZAC des deux Ruisseaux va bientôt démarrer.

La conséquence de tout cela, on la constate en observant l'accroissement des embouteillages aux heures de pointe. Exemples :

- le temps de traversée du bourg de Sainte-Luce peut varier de 4 à 14 minutes et les prévisions pour 2013 sont de 6 à 21 minutes ;
- en heure de pointe du matin, le nombre de véhicules enregistrés rue Jules Verne (entre le magasin Le Gars et l'entrée des immeubles allée des Colibris) était de 800 en nov. 2009, de 1000 en fév. 2011 et sera de l'ordre de 1300 en septembre 2013.

La conclusion : il nous faut un transport en commun performant !

Cette question se traite au niveau de Nantes Métropole, dans le cadre du PDU (Plan de Déplacements Urbain) approuvé en juin dernier. Le dégagement des Gaz à Effet de Serre est dû pour un tiers aux déplacements (qui utilisent quasi uniquement du pétrole). Ils sont responsables du réchauffement et des dérèglements climatiques et il est urgent de les réduire.

De plus, le constat du PDU est que c'est à l'extérieur du périphérique que nous avons le plus à gagner. Mais ces zones (auxquelles nous appartenons) ne sont pas assez denses pour justifier une ligne de tramway. Et cela tombe bien, car les collectivités locales n'ont plus les moyens financiers de construire beaucoup de lignes de tramway.

D'où le concept nouveau de chronobus ou Bus à Haut Niveau de Services.

Pour donner un ordre de grandeur, les 10 lignes de chronobus vont transporter autant de personnes qu'une nouvelle ligne de tramway, mais vont desservir beaucoup plus d'endroits à l'extérieur du périphérique et coûter beaucoup moins cher.

Mais l'ambition du chronobus, c'est de ne pas transporter majoritairement des scolaires, comme actuellement, mais de concurrencer la voiture individuelle pour un nombre important de déplacements. Bien entendu, il n'est pas question de vouloir supprimer la voiture individuelle qui restera indispensable pour un certain nombre de trajets. Mais pour des trajets vers les principaux points de l'agglomération, le chronobus doit pouvoir s'imposer comme le moyen plus rapide et moins coûteux, si on prend tous les éléments en compte.

Les atouts du chronobus seront les suivants :

- l'amplitude des horaires (de 5h30 à 24h00 ou 2h30 le samedi) ;
- la fréquence : 6 mn en heure pleine, 10 à 12 mn en heure creuse. Ainsi, on n'aura plus à s'interroger sur le temps d'attente du bus à la sortie du tramway : il sera de 3 à 6 minutes en moyenne ;
- la rapidité : les chronobus ne seront pas être ralentis par les embouteillages ;
- la régularité : quelque soit l'heure et la densité de la circulation, le chronobus aura un temps de parcours très peu variable.

Nous sommes bien sur la notion de « Bus à Haut Niveau de Services » qui se développe dans les grandes agglomérations européennes et mondiales.

Un exemple de service qui sera rendu : comme pour le tramway et le busway, le temps d'attente pour le prochain bus sera affiché en dynamique aux principales stations du chronobus (comme c'est le cas actuellement à la station Saint-Nicolas à Nantes).

Le tracé du chronobus :

Le tracé du chronobus a été débattu au premier semestre 2010 : Nantes Métropole a milité pour que ce tracé soit le plus direct possible et desserve les zones les plus peuplées, comportant le plus grand nombre d'usagers. Nous nous sommes accordés sur le tracé RD68 = route de Thouaré, centre ville, route de Sainte-Luce jusqu'à Souillarderie. Ce tracé a été

présenté en réunion publique en mai 2010, a fait l'objet d'une enquête publique, puis voté par Nantes Métropole en juin 2010.

Pour que le chronobus soit rapide et prioritaire, des aménagements vont être réalisés. Entre Thouaré et Sainte-Luce et entre Sainte-Luce et Nantes, il est possible d'insérer un ou deux couloirs réservés au chronobus. Il ne sera donc pas impacté par la densité de la circulation sur ces tronçons. Cependant, sur ces axes, les questions d'aménagements pour les vélos, d'état de la chaussée et de l'état du réseau de collecte des eaux pluviales et usées va entraîner des coûts importants.

Par contre le gros problème, c'est la traversée du bourg de Sainte-Luce.

Rappelons que l'ancienne municipalité a bouché beaucoup de possibilités de passage d'un transport en site propre. Par exemple, elle a autorisé la construction d'un immeuble donnant sur la place Jean Drouet et qui obstrue l'entrée vers la rue du 8 mai 1945, interdisant par là même le passage d'un transport en commun. Autre exemple : la rénovation des HLM allée du Bois et allée des Colibris a été une bonne chose. Mais à l'époque nous avons soulevé la question de la largeur de la rue Jules Verne pour permettre le passage d'un transport en commun en site propre. Le Maire nous avait répondu : « *Les techniciens trouveront bien une solution...* »...

Le premier plan de circulation présenté en juin dernier était conforme au Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Nantes Métropole, avec un centre ville apaisé. Mais cela constituait sans doute une transition trop brusque. Car nous amorçons un changement important pour chaque citoyen : au lieu de penser « *comment vais-je circuler avec ma voiture malgré le chronobus ?* », il faut arriver à penser « *comment utiliser au mieux ce nouveau moyen de déplacement vers l'agglomération ?* »

Face aux inquiétudes, nous avons finalement opté, avec Nantes Métropole, pour un plan de circulation qui renonçait aux percements d'impasses au Sud de la commune et qui rétablissait un flux de transit en centre ville, tout en assurant la priorité au chronobus par un système de feux rouges aux entrées du bourg.

Maintenant, nous avons à peu près toutes les réponses aux objections des adversaires du chronobus :

- Les commerçants craignaient que le frein au flux de transit par le centre ville se traduise par une perte de clientèle : **le flux de transit est rétabli** ;
- Les **percées** envisagées pour faciliter la circulation entre les lotissements au Sud de la commune sont **supprimées** ;
- Il n'y aura **aucune perte de places de stationnement** en centre ville : toutes les places supprimées seront compensées à proximité (contrairement à ce que disent les affichettes apposées par certains commerçants) ;
- Nantes Métropole est en train d'étudier la question des **parkings relais** sur l'ensemble de l'agglomération. A ce titre, il est envisagé d'implanter deux parkings relais aux entrées Est et Ouest du bourg de Sainte-Luce et d'un parking à Thouaré. Nous militons pour qu'il y ait des parkings vélo sécurisés sur ces parkings relais ;
- Les **bus 75, 82 et 83**, qui desservent les écarts et le collège, seront **maintenus**, réaménagés et sans doute renforcés ;
- Nous faisons le maximum pour obtenir la **sécurisation et des dispositifs de ralentissement des vitesses sur les liaisons inter-quartiers du Nord** (Cadoire, Mottay).

Avec ces éléments, il nous semble possible et hautement souhaitable que les citoyens expriment leur approbation globale pour le projet chronobus.

La mobilisation des partisans du chronobus et leur expression au cours de l'enquête d'utilité publique seront essentielles, même si cette expression s'accompagne d'exigences de tel ou tel aménagement.

L'heure n'est plus aux interrogations (même si les élus sont là pour y répondre). **La mobilisation POUR le chronobus est urgente** et doit s'exprimer au cours de l'enquête d'utilité publique.