

Point 18 - Plan de déplacements urbains - 2010-2015 et perspectives 2030 -
Arrêt du projet

Groupe communiste - Raymond LANNUZEL(Nantes)

Monsieur le président, chers collègues,

Selon l'enquête réalisée en juillet 2009 (par *Planète publique*), le prix et la fréquence de passage sont les actions prioritaires à mener pour les transports communs. Puis vient l'aménagement de la voirie et la structure du réseau.

L'objectif est d'offrir un maillage efficace, permettant de desservir l'ensemble de la métropole autour de différent moyen de déplacement, donnent l'accès à chacun à tout (du lieu de travail au lieu de culture en passant par les commerces).

La fréquence de passage est un élément primordial, certaine ligne ont peut d'usager simplement en raison de fréquence et de plage horaire trop faible. L'exemple le plus flagrant est la navette aéroport (fréquentation quadruplé depuis le doublement des passages). Le réseau tramway-busway est bien connu de nos concitoyens, les lignes de bus en revanche sont moins attractives. Avec une plus grande lisibilité, une fréquence améliorée et de meilleures amplitudes horaires. Le réseau chronos-bus sera plus attrayant.

L'attractivité passe aussi par l'étoile ferroviaire donnent un accès rapide entre différents lieux d'interconnexion avec les autres modes de transport (intra et extra périphérique).

Le développement des déplacements en commun doit continue. C'est une solution aux problèmes environnementaux posé par les déplacements motorisés. Si La qualité du service public de transport est exemplaire alors les habitants délaisseront la voiture individuelle (source de pollution et énergivore).

N'opposons pas les moyens de déplacement entre eux. Le franchissement de la Loire est toujours un problème. La circulation sur le périphérique augmente encore. Un nouveau franchissement de la Loire sera indispensable à l'arrivée du nouvel aéroport.

Les parkings relais-tram ont très bien fonctionné, si bien que certains sont saturés. Il nous faut anticiper, le développement de cette solution. En concevant des zones non construites autour des gares, de certains arrêts tramway et de chrono-bus. On peut alors avoir une complémentarité entre zone de stationnement, transports public et mode doux.

Le groupe communiste s'exprime depuis longtemps en faveur d'un taux maximal du versement transport (1,8% aujourd'hui). La suppression de la TP, menace les nécessaires investissements en faveur des transports publics. Le financement ne doit pas reposer uniquement sur les contribuables et les usagers. C'est pourquoi Nantes métropole doit, dès aujourd'hui, solliciter un taux du versement à 2%.

La mise en concordance du PHL et du PDU facilitera la mobilité sur le territoire. Il est primordial d'avoir des offres multiples qui s'adaptent aux attentes et développement de la population.

Je vous remercie de votre attention.