

nantes-citoyennete.com

Le Conseil de développement de Nantes Métropole

Saisine Plan de déplacements urbains

19 mars 2009

Contribution de Claude LEFEBVRE

Regards au quotidien d'un usager

Dans le cadre de la saisine dont le conseil est l'objet, les membres de la délégation sont invités à réaliser une "évaluation" du PDU.

À l'examen des différents documents mis à leur disposition il est clair que l'ensemble des 42 actions proposées dans le Plan 2000-2010 couvrait bien les différents aspects du problème (même si on peut y détecter des chevauchements et des redondances entre plusieurs fiches).

Le travail d'évaluation consiste donc plus à faire, aujourd'hui, un "état des lieux" qu'à reposer les problèmes dans leur globalité.

Il ne s'agit pas non plus de refaire de longs discours à portée universelle ou à tendance idéologique.

Aujourd'hui il faut tenir compte de ce qui existe, c'est-à-dire :

- de l'état des réseaux de déplacements (routes, rues, cheminements piétons et deux roues, signalisation)
- de la structure des transports en commun
- de la structure sociale de la Métropole
- des habitudes des nantais et de leurs visiteurs
- des conditions économiques de notre environnement proche

Tous éléments en **constante évolution**.

On est donc devant une situation dans laquelle beaucoup de **choses ont été réalisées**, des sommes considérables engagées ou dépensées et un bilan mitigé quant au niveau de l'efficacité et des résultats constatés.

Le plan initial n'est certes pas à remettre en cause mais au moins, dans un premier temps, faut-il l'infléchir pour qu'il donne de meilleurs résultats car quelques "**grains de sable**" peuvent gripper la belle "mécanique".

Ci après, je voudrais associer quelques points de l'état des lieux à leurs "grains de sable".

Routes et accès à la Métropole

Chaque jour reproduit les mêmes problèmes, c'est-à-dire les difficultés à entrer et à sortir de l'agglomération et cela malgré de gros travaux engagés depuis de nombreuses années. Parmi les causes de cette situation il y a des **contradictions flagrantes** :

D'un côté on engage des travaux de construction dans tous les quartiers, on rebâtit l'île de Nantes, on crée des emplois mais d'un autre côté on n'a pas préparé le terrain en prévoyant les accès adaptés. (à titre d'exemples : La pénétrante ouest coté quai de la Fosse est digne du XIXe siècle. Il n'y pas de pont sur le Bas Chantenay qui dévierait la circulation destinée à l'île de Nantes mais qui continue à passer par l'hyper centre! Le Pont de Bellevue bien que récemment modernisé est totalement inadapté à l'accueil de toutes les dessertes qui l'alimentent. La circulation à l'entrée en ville se fait souvent sur une seule file quand on arrive par autoroute ou quatre voies express).

Il y a donc des **anomalies** ou des **incohérences** qui expliquent en partie la situation difficile d'aujourd'hui

Rues urbaines

Là encore constat doit être fait du décalage très important entre la volonté de développer des circulations douces et l'**applicabilité** des réalisations

L'état des trottoirs (inégalité du sol, trous, propreté, etc..) et leur utilisation abusive et dangereuse par les vélos, les patineurs, les automobilistes pour stationner etc.... n'incite guère certaines catégories de personnes à les utiliser massivement, beaucoup se rabattent sur leur véhicule même pour de tout petits parcours (personnes âgées, mères de famille avec poussettes entre autres).

Quant aux pistes cyclables (ou plus exactement ce que l'on appelle ainsi), ce ne sont que des "marquages" anarchiques ne répondant apparemment à aucune logique réelle. On peut en effet trouver ces "pistes" soit à droite soit à gauche du sens de circulation ; soit dans le sens de la circulation, soit en contre-sens, le long des trottoirs ou au-delà de la file de stationnement des voitures. Parfois aussi le système s'arrête brutalement à un carrefour.

Il est manifeste que dans ce domaine l'on a voulu faire du "km" au détriment de la sécurité et de la logique de la continuité et de la sécurité du réseau.

Transports en commun

La Métropole s'est dotée d'un réseau conséquent de transport en commun, et chacun en reconnaît les qualités.

Quelques défauts de base limitent encore sa pleine efficacité, on pourrait citer par exemple :

- la trop grande propension à faire passer trop de bus par la station Commerce, ou tout au moins la mauvaise organisation du pôle d'échange que constitue cette zone.
- le maillage trop large des quartiers un peu éloignés.
- le manque de liaisons transversales en périphéries entre les différentes lignes que ce soit des lignes bus ou tramway.

Au-delà de ces défauts structurels, des nombreux **usagers potentiels** renoncent à l'utilisation des moyens de transports en commun pour des raisons assez simples comme par exemple :

- l'inconfort voire la dangerosité des bus due à un conduite brutale
- l'inconfort des arrêts dans certaines rues
- l'incivilité des jeunes envers les personnes âgées etc...
- des distances trop longues entre parkings et stations de bus ou de tramway.

En forme de conclusion

Si notre état des lieux montre quelques grosses "lacunes" pour ne pas dire d' "erreurs" - par exemple : —l'absence de franchissement de Loire en aval de l'île de Nantes— il met l'accent sur de nombreux points d'applications concrètes et sans doute pas top coûteuses à mettre en œuvre pour tirer le meilleur parti des investissements déjà réalisés. Ensuite on pourra envisager une suite plus ambitieuse au plan qui se termine bientôt.