

Saisine Plan de déplacements urbains

2 avr.09

Contribution de Gérard BOURGOIN

Co-animateur de la Délégation "Territoire de vie quotidienne"

Quelques réflexions sur l'évaluation PDU 2000-2010 à propos des usages de la voirie et du stationnement

Comme nombre de nos contributeurs du Conseil de développement, je suis intimement persuadé que nous ne pourrions définir un projet communautaire cohérent sans intégrer, au préalable, la nécessité d'une approche globale du territoire combinant celles de l'Etat, de la Région, du Département... Cette coopération territoriale, dont tout le monde parle sans qu'elle soit toujours suivie d'effets concrets, est la condition indispensable d'une action efficace au service des habitants de notre bassin de vie.

Dans ce contexte, deux questions viennent à l'esprit :

- Comment peut-on imaginer de pouvoir drainer des flux internes à l'agglomération sans avoir connaissance, et surtout sans négociation entre les intéressés, des projets structurants étudiés par ces grands donneurs d'ordre ?
- Comment faire évoluer la demande croissante de Parkings Relais sans intégrer la volonté départementale de développer les transports collectifs en grande couronne ?

Redéfinir les usages de la voirie (actions 17-18-19 du PDU 2000-2010)

À propos du périphérique

Il est doté d'un système dit "d'exploitation et de gestion" tout à fait sophistiqué. En réalité, celui-ci, essentiellement conçu pour prévenir les usagers, ne règle en rien les problèmes d'encombres car il est **traité en information seule et sans accompagnement** :

- soit les conducteurs voient l'annonce trop tard ou n'y prêtent pas attention,
- soit, et dans ce cas le remède peut être pire que le mal, les automobilistes se précipitent sur la première sortie alors qu'elle n'est en rien adaptée à l'accroissement subit de circulation. Ils provoquent alors de nouveaux bouchons en cascade à tous les carrefours de l'itinéraire bis !

Ce phénomène est bien connu sur les autoroutes en cas d'accidents.

S'agissant des bouchons récurrents et notamment ceux qui sont liés aux franchissements de la Loire, deux ouvrages présentent des caractéristiques intéressantes :

Le Pont de Cheviré

Il fonctionne à l'inverse de toute logique d'écoulement des fluides. Le gros tuyau est en haut avec 6 voies sur le tablier central, le petit tuyau est en bas avec... 4 voies sur le périphérique. Le résultat est garanti en termes d'engorgement !

Plusieurs traitements sont possibles : soit en neutralisant la voie en trop puisqu'elle sert actuellement de stockage (fermer une voie faciliterait l'écoulement !), soit en élargissant le périphérique (en conservant son emprise qui est suffisante) jusqu'aux bretelles de sorties impactant le plus gros du flux.

Pour ma part, je milite depuis fort longtemps pour une solution technique appliquée depuis plus de 20 ans dans de nombreux Pays (elle fait notamment le bonheur des Canadiens) sans trouver d'écho auprès des décideurs. Cette méthode a été présentée à quelques membres du Conseil de développement : elle consiste à moduler les voies en fonction des flux de véhicules par un simple déplacement mécanique des glissières. Il ne s'agit pas d'une expérimentation mais d'une solution déjà mise en œuvre et évaluée favorablement. Elle est modulable et peu onéreuse. La période qui s'ouvre actuellement va nous obliger à privilégier les solutions souples et évolutives plutôt que les infrastructures lourdes.

Le Pont de Bellevue

Il est apprécié par certains automobilistes sudistes comme une variante de Disneyland... Des parcours originaux et variés ravissent grands et petits : les trajets pour aboutir au pont se sont allongés, les voies aménagées permettent d'accélérer pour se terminer par un virage serré et finalement... une seule voie pour accéder au pont !

Utiliser le stationnement comme un outil (actions 31-33-34 et 18 du PDU 200-2010)

À propos des Parcs-relais du Tramway

L'attraction des Parcs-relais (P+R dans le jargon technicien) situés aux abords du périphérique, principalement en terminus des lignes de tramway est certaine. Ils sont saturés tôt le matin et jusqu'en milieu d'après midi, ce qui dissuade l'utilisateur occasionnel de pouvoir s'en servir.

L'utilisation qui en est faite, 1 emplacement pour 1 véhicule et pour 1 journée avec très souvent 1 seul usager, les rend très consommateurs d'espaces, souvent urbains, nécessitant des dépenses d'investissements lourdes (foncier, voirie...). Le tout est facturé à l'utilisateur pour un seul ticket de tramway. Leur mise en œuvre est consommatrice de matériaux "énergivores" en énergie non renouvelable (carburants, bitume, granulats...) et particulièrement producteurs de CO2.

Les usagers de la grande couronne sont de toute façon contraints de prendre leur voiture pour y accéder et finissent souvent leur trajet de même vers le cœur de la Ville lorsque ces parkings sont pleins.

Le résultat est donc bien éloigné de nos vœux pieux concernant la protection de l'environnement et le concept de développement durable !

Ce processus va s'aggraver au fur et à mesure de l'urbanisation grandissante dans la périphérie nantaise.

La plupart des solutions immédiates sont peu satisfaisantes :

- la recherche de nouveaux fonciers disponibles augmente la consommation d'espaces et notamment de terres agricoles.

- les parcs existants pourraient être transformés en parkings à plusieurs niveaux mais à quel coût ?

N'est-il pas envisageable de prévoir dès à présent la **mise en place de moyens de transport collectifs plus appropriés et ciblés** qui pourraient collecter, dès l'origine, cette population dont la destination de travail est concentrée sur le centre urbain ? C'est toute la question de la desserte des communes de la périphérie et des communes rurales proches. On a déjà trouvé des solutions pour les transports scolaires, il faut faire preuve de la même imagination pour les migrations domicile-travail.

Il faut aussi prendre en compte les usagers du périphérique qui l'utilisent pour passer d'une commune urbaine à une autre (ex de Vertou à St Herblain).

Les solutions sont à envisager avec le Département de Loire-Atlantique. Elles doivent être conçues avec une volonté de souplesse dans leur mise en place mais aussi dans l'adaptation à l'évolution des besoins et des comportements. Dans le souci de la protection environnementale, elles auraient un impact bien moindre sur l'environnement que les solutions de nature "constructive".

L'Etoile Ferroviaire, dont d'autres contributeurs se sont déjà largement saisi, doit évidemment être intégrée à cette réflexion d'ensemble, de même que les transports type Lila qui en sont le complément indispensable.

Le temps est venu de passer à une vitesse supérieure dans la coopération entre les collectivités locales pour la gestion de la mobilité. Nous ne pourrions plus nous contenter de solutions spécifiques négociées au gré des conditions du moment. Il faut aujourd'hui réfléchir à la constitution d'une autorité d'organisation des déplacements qui dépasse les périmètres technico-administratifs actuels. C'est la condition non seulement de l'efficacité des dispositifs mis en place mais surtout d'une bonne adéquation avec la demande des citoyens dans leurs territoires vécus.