

Saisine Plan de déplacements urbains

11 décembre 2009

Contribution de Jean NEUILLY

Ultimes observations et remarques

Le rédacteur de la présente note a procédé à la relecture des différents documents et contributions qui ont été communiqués aux membres du Conseil.

Ces textes nombreux et d'origines très diverses portent aussi bien sur l'exécution du P.D.U. 2000/2010 que sur des propositions à mettre en œuvre dans le Plan en cours d'élaboration pour les années à venir.

La synthèse de l'évaluation datée de Septembre dernier reprend très globalement les points apparus comme des réussites ainsi que ceux qui seront à améliorer.

Elle devrait faciliter la mise au point fine et réaliste du prochain plan.

Les réflexions que cette relecture a provoquées sont les suivantes :

- Les indications relatives aux évolutions des différents trafics manquent de précision :
 - au-delà des seuls chiffres des déplacements, quelles données statistiques recueillies au fil des années sont disponibles et fiables ?
 - et quelles peuvent être les projections à retenir pour le futur ?
étant observé que la circulation dans les grandes agglomérations a tendance à croître année après année, de 4 à 7 ou 8 %, tous véhicules routiers confondus, cette augmentation résultant de la mise sur le marché de véhicules supplémentaires et de l'évolution à la hausse du kilométrage parcouru annuellement par chacun
- La problématique des horaires mériterait d'être abordée plus en profondeur :
 - pourra-t-on envisager un meilleur étalement des trafics aux heures de pointe dans les transports en commun et pour les autres moyens de transport ?
 - de même, un service minimum est utile aux heures creuses
 - dans ce registre, il conviendra d'obtenir une gestion très nettement améliorée des temps, de la part des employeurs publics ou entreprises, comme des établissements d'enseignement.
- La configuration des surfaces des voies, chaussées, trottoirs et bordures, n'est évoquée ni dans la synthèse de l'évaluation ni dans les contributions
 - et cependant, ces espaces se sont recouverts de peintures blanche ou verte, de flèches directionnelles, de "gendarmes couchés" accentués voire proéminents, de "coussins berlinois", d'ilôts directionnels en granit très défavorables aux pneumatiques qui se hasardent à les fréquenter par surprise...

- en cette matière, il y a surabondance de dispositifs dangereux ou d'obstacles sournois qui se veulent ralentisseurs et freins aux ardeurs des automobilistes irresponsables ou irrespectueux de la sécurité des autres utilisateurs
- mais, a-t-on pensé aux deux roues, vélomoteurs ou motocycles ?
- ou encore aux poussettes des bébés et aux fauteuils des collègues à mobilité réduite sur des trottoirs encombrés de potelets, de panneaux et autres corbeilles... ?
- sans parler de certaines terrasses de café qui, parfois, débordent largement sur le cheminement théoriquement disponible.

Ces quelques remarques pourront paraître anecdotiques à certains, mais la pratique quotidienne de certaines voies à pied et par quelque moyen de transport que ce soit fait ressortir les difficultés ainsi évoquées.

Avec un peu de bon sens, leur résolution est possible en revenant à ce qui est simple, visible et lisible.

De plus, la raison d'être de ce futur Plan de déplacements urbains porte, rappelons nous, sur l'optimisation des mesures à prendre pour garantir la sûreté, la régularité et la fluidité au bénéfice des utilisateurs des dits déplacements.

En conséquence, et pour conclure, il paraît tout à fait souhaitable et possible d'agrandir très nettement, dans l'agglomération nantaise, le périmètre dans lequel la vitesse est limitée à trente kilomètres à l'heure.