

Saisine Plan de déplacements urbains

25 janvier 2010



Contribution de Claude LEFEBVRE

Propositions

N.B. : Cette courte contribution vise à aborder quelques thèmes qui seront à l'ordre du jour de la réunion du 28 janvier 2010, sans viser à traiter des grandes dispositions structurantes qui feront les réseaux de l'avenir.

Après la réalisation de la phase "Evaluation", les divers aspects de l'objet de la saisine ont conduit les membres du Conseil de Développement à de multiples réflexions et à la production de contributions dont il faut remarquer la pertinence générale des arguments.

Le moment est venu de proposer des corrections à des situations particulières, de faire émerger quelques idées nouvelles, de suggérer des pistes encore non explorées ou d'oser prendre des orientations peut-être originales.

Personne ne connaît l'avenir, combien d'experts se sont trompés sur à peu près tous les sujets ? Il n'est donc pas question d'asséner des solutions toutes faites qui résoudraient la plupart des difficultés.

Revenons donc à quelques considérations de bon sens :

- Tenir compte de ce qui existe ou de ce qui est constaté aujourd'hui :
 - Les parts relatives de chaque mode de transport
 - L'état des réseaux de déplacements existants
 - Les vrais besoins de la population en matière de déplacement, Cela recouvre des notions comme l'évolution de la structure sociale de la population, l'évolution de l'âge moyen de la population et la cohabitation des générations.
- Intégrer le manque actuel d'attractivité de certains modes de transports dans les réflexions.
- Etre conscient que les conditions économiques à venir ne devraient pas, a priori, favoriser de très grands projets.

IDEES – PISTES - ORIENTATIONS

La part relative de chaque mode de transport

Les enquêtes déplacements effectuées depuis 1980 montrent bien que la part de la voiture reste très importante, cela signifie que le besoin reste fort et qu'il sera peut être nécessaire un jour de favoriser la **spécialisation** de ce mode de déplacement : à titre d'exemple, un artisan qui a un chantier en ville ou une ambulance est plus "prioritaire" que la personne qui vient faire du "lèche vitrine".

Le développement du transport en commun implique aussi de **repenser** toutes les dispositions liées à la **sécurité** des usagers, ceux-ci sont souvent malmenés par des conduites "raides" des chauffeurs, rebutés par le manque de places adaptées aux situations particulières (âge, présence de bagages encombrants, voyage avec vélo), découragés par toutes sortes d'incivilités, ou obligés de transiter par des zones dangereuses (les "dents de requin" du cours des 50 otages en sont un exemple).

Une autre piste d'amélioration serait d'**adapter l'offre à la demande**, les transports en commun sont surchargés sur de courtes périodes et complètement vides ensuite, ne pourrait-on pas imaginer une recomposition de la "flotte" redistribuée avec des bus et des trams longs et d'autres courts, pour faire circuler aux périodes de pointe des "couples" composés de "un long plus un court", et mettre en service seulement un court en période "creuse" ?

Toujours dans le domaine de l'attractivité, il faut repenser les **conditions d'attente** aux arrêts, comme par exemple assurer une meilleure protection contre les intempéries ou adapter la dimension des abris au nombre d'utilisateurs simultanés.

L'état des réseaux de transport

Le partage de l'espace demande aussi un **niveau acceptable d'entretien** des différents réseaux.

- On préconiserait en premier lieu l'adaptation du réseau "vélo" pour en faire un véritable outil de transport avec ses espaces réellement adaptés aux deux-roues et une signalisation plus contraignante pour assurer le respect du code de la route par les cyclistes. Ce serait une façon de cesser de privilégier le kilométrage à la qualité.

- La marche à pied, pour attirer plus de candidats, doit se faire dans les meilleures conditions possibles ; combien de trottoirs nantais sont des "refouloirs à piétons" ? Parmi les améliorations possibles on peut citer : la recherche d'une planéité correcte, le comblement des nombreux trous qui, à l'automne, dissimulés par les feuilles sont de terribles pièges pour de nombreuses personnes (les zones de roulage pour les véhicules sont infiniment mieux nettoyées que les trottoirs, qu'il s'agisse du domaine de la ville ou de celui des riverains)

Les vrais besoins des usagers

Il n'est pas question de refaire les enquêtes qui sont présentes certainement dans de nombreux dossiers mais il semble bien évident que bon nombre de voitures et véhicules lourds éviteraient le centre et même la ville si leur étaient offerts des solutions de **franchissement** adaptés de la Loire ou des **contournements** de la ville bien ciblés, les propositions déjà faites dans ce sens dans les contributions ne peuvent que mériter la plus grande attention.

Parmi les vrais besoins il y a aussi la recherche de la **réduction des temps de parcours**, sur des secteurs très fréquentés et donc la nécessité d'imaginer davantage de bus "express" qui desserviraient moins de stations mais assureraient un débit plus important vers ces secteurs aux heures de pointe.

L'attractivité des transports en commun

Les transports en commun représentant certainement une des meilleures solutions, aux problèmes de déplacement, aussi il faudrait qu'ils représentent dans l'esprit des utilisateurs potentiels une **solution naturelle**.

Pour déplacer une fraction non négligeable d'utilisateurs vers le tram ou le bus il est nécessaire d'améliorer considérablement leur **attractivité** par différentes adaptations. En premier lieu redessiner un **maillage** des réseaux qui éviterait que plusieurs lignes ne passent au même endroit au même moment, et que d'autres zones soient de véritables "déserts".

Il faut rendre plus attractifs (plus rapides, plus confortables...) des transports en commun c'est aussi aller chercher plus loin des usagers pour les conduire plus loin et donc **supprimer des ruptures de parcours**. Il y a bien là une piste qui est concrétisée par le tram/train

Moyens à mettre en œuvre

Cet aspect n'est pas facilement appréhendable par le Conseil de Développement car les financements sont du ressort des différents niveaux politiques concernés, néanmoins les propositions du Conseil devront parfois mettre en évidence la nécessité de mobiliser tous les niveaux de responsabilité politique.