
Saisine Plan de déplacements urbains

26 janvier 2010



Contribution d'Olivier FLAMAND

La troisième dimension du PDU

PDU, Plan de Déplacement Urbain, il n'aura échappé à personne qu'un plan est plat. Les nombreuses cartographies qu'il nous a été donné de contempler l'illustrent : on parle déplacement en deux dimensions, longueur et largeur, ce qui n'empêche pas parfois le débat de prendre de la hauteur, mais qu'en est-il de l'altitude ?

À la base de cette réflexion, les images qui, de tout temps, ont voulu illustrer l'avenir. En 1900, on imaginait qu'en l'an 2000 le lait serait livré sur les balcons par des engins volants, des ballons propulsés à l'électricité. Un siècle plus tard, le cinéma et les images de synthèse ont pris la place des illustrés, les films de science fiction décrivent non plus Paris mais New York, non plus en 2000 mais en 3000 et il me saute aux yeux que les véhicules volent tous, sur un nombre impressionnant d'étages. Circuler sur plusieurs niveaux me paraît donc l'apanage de nos représentations de la modernité, héritées du 19^e siècle, qui ont si peu évolué.

Et que dire de notre Jules Verne autochtone, un coup sur la Lune, cinq semaines en ballons, une descente dans les entrailles de notre Terre : les hauts et les bas sont, dans toute son œuvre, l'essence même du progrès. Cela s'explique bien sûr par le désir de quitter ce qui, à cette époque, représentait l'archaïsme et les siècles obscurs, la terre, celle qu'on laboure, celle qui certes nourrit mais aussi celle qui entrave, englué l'homme. Aussi et depuis longtemps s'élever signifie réussir, ce que la ville elle-même adopte comme attitude. Le divin est aérien. C'est bien au nombre d'étages des immeubles qu'on juge la richesse d'un lieu, de Babel à Le Corbusier.

Circuler par contre s'est longtemps fait au niveau « naturel » du terrain. On habite en étage, on *descend* dans la rue, commune à tous, pour se rendre à l'entrée d'un autre arrangement vertical de planchers dans lesquels la ségrégation se fait au moyen de portes et murs. La rue est donc jusqu'à aujourd'hui notre véritable lieu unique, démocratique, puisque riches ou pauvres y ont les mêmes droits et les mêmes priorités. Ceci est à peine à nuancer de quelques millimètres de carrosserie qui isolent souvent le manant du puissant, de quelques droits de péages qui ségrèguent ici ou là les fortunes.

Construire des transports sur plusieurs niveaux a été l'image d'une modernité conquérante, en 1900 pour le métro comme en 2000 pour les échangeurs en trèfle, une mise en forme volontariste, exceptionnelle et coûteuse de la rue. Toute métropole asiatique se jauge à ses autoroutes urbaines sur pilotis. Ceci est il exotique, révolu ?

À Nantes, il a été décidé à la fin du siècle précédent de ne pas adopter un mode de transport en commun souterrain : on connaît le succès du tramway désormais dans tout l'hexagone et le discours de reconquête de l'espace public qui l'accompagne. Reconquête sur l'automobile principalement, puisque la consommation d'espace d'un tram se fait au détriment de la voie centrale bitumée. Mais c'est sans doute là où l'espace était facilement disponible et déjà réservé pour de multiples voies pour voitures que le tram a pu s'implanter. Le temps de cet espace « à peu de frais » semble chez nous révolu, le pain blanc consommé, un développement ultérieur du TCSP dans notre agglomération se heurterait demain à des contraintes d'une autre ampleur.

Mécaniquement, il semble pourtant que la densification de la ville, sa reconstruction sur une plus grande hauteur qui est en marche, doive conduire à une augmentation sans avenir du flux au niveau du plancher des vaches. Une première solution consisterait à réduire la taille des véhicules ou encore compacter la surface dédiée à chaque usager en transit : c'est le sens de l'engouement pour le transport public où chaque centimètre carré se mérite, du rétrécissement des voitures urbaines (haro sur le 4x4) et de l'incitation à la marche et au vélo. Elle a certainement ses limites et passe inmanquablement par la contrainte.

Une autre option s'exprime par les projets de multiplication des itinéraires en les empilant : toutes les grandes villes en sont passées par là et les projets nantais récents de transbordeur, de téléphérique, de tunnels sont des variantes du même mille-feuille. Les arguments contre ont jusqu'ici été les plus forts, parmi lesquels je citerai :

- les tunnels sont dangereux, tant pour le risque accidentel (feu, évacuation) que pour la santé (claustrophobie, privation de lumière, stress, pollution de l'air) et qui plus est ségrégatifs (quel piéton, quel cycliste s'y risquerait ?). La contribution récente de Jean-Pierre Branchereau signalait les perturbations des travaux souterrains sur l'écoulement des eaux dont les conséquences sont certainement très supérieures à l'attention qu'on leur porte. C'est pourquoi il n'en sera plus question ici
- les ouvrages en hauteur génèrent du bruit et privent les habitants et usagers des étages « inférieurs » de lumière
- circuler à différents niveaux, c'est séparer les usagers, ce que les responsables politiques ne veulent pas
- offrir plus d'espace de circulation c'est attirer plus de véhicules polluants : pas tellement dans l'air du temps
- circuler en étage coûterait cher en infrastructures.

Et pourtant les circulations à plusieurs niveaux existent bien dans notre agglomération, elles auraient même tendance à se multiplier. Les ponts sont de plus en plus nombreux ; ils servent à franchir une autre voie (d'eau, qui n'est plus vraiment mais a été un axe de transport majeur, ferrée, routière) en évitant l'intersection. En plein cœur de Nantes, le croisement le plus complexe entre trois types de voies différentes, le canal saint Félix, la voie ferrée puis la voirie automobile, comme trois strates historiques successives, se fait sur trois niveaux. L'usage d'un parking public implique de se faufiler dans des rampes ascensionnelles dignes du grand huit. Le tramway squatte de fait l'espace aérien avec ses caténaires. Quant aux trains, ils sont soit aériens sur l'île de Nantes, soit souterrains à Chantenay et cela s'explique.

En effet, le problème majeur de la voie dénivelée c'est sa connexion avec les autres. Une rampe d'accès tous les 100 m c'est aberrant. Pour la voirie commune, seule la généralisation du procédé permet sa viabilité, comme par exemple à Hong Kong où un réseau complet de circulation piétonne au dessus de la voirie automobile dessert tout le quartier des affaires alors qu'au Canada on magasine à pieds dans des réseaux souterrains immenses accessibles de tous les immeubles. De fait seuls les modes de transports à nombre de connexion limités s'accommodent de la dénivellation. Justement le train, qui s'arrête peu, est un candidat idéal pour les voies perchées. Au Japon, la marque de fabrique du réseau des Shinkansen c'est précisément ces viaducs continus qui perdurent même dans le trajet extra-urbain pour mieux économiser la terre productive. L'aérotrain de Bertin, qui ne connu pas le même succès, en était le précurseur. Nos TGV, sur talus, gaspillent l'espace.

À Nantes après que l'étoile ferroviaire a été déclarée porteuse d'avenir se pose la question foncière et se profile déjà une reculade sur fond de restriction budgétaire. Justement, construire une voie ferrée en hauteur permettant d'éviter Nantes par le Nord c'est possible. Réaliser un tramway aérien sur l'île de

Nantes c'est faisable voire conseillé au regard de l'inondabilité. Percher les lignes de tram et à plus forte raison de train existantes permettrait de libérer l'espace du niveau banal pour les circulations naturelles, pieds, vélos, livraisons, répurgation. Le métro aérien parisien (ligne 6) abrite de la pluie des marchés. Les voies ferrées perchées servent de toit dans toutes les métropoles à des commerces, l'espace est alors doublement valorisé, il suffit de contempler la ligne Vincennes-Bastille reconvertie en voie verte dont le soubassement abrite quantité de magasins chics.

Si un plan d'envergure devait voir le jour à Nantes, il devrait impérativement être coordonné entre les différents modes de transport guidés. Pour commencer, la gare de Nantes risque fort d'être reconstruite au dessus des voies qui resteraient à leur niveau. Pourquoi pas l'inverse ? Garder une gare au niveau élémentaire et surélever les voies, voilà qui mettrait Nantes dans la course des métropoles européennes et ménagerait aux usagers une expression tangible de la priorité donnée aux circulations dites douces.