

Saisine Plan de déplacements urbains

1^{er} février 2010



Contribution du Gal Joseph SEPTIER

PDU : Demain, mais après-demain ?

La réunion du 28 janvier a fait ressortir une certaine distorsion entre les décisions de la Communauté Urbaine et le travail du Conseil de Développement. Il apparaît que certaines propositions de ce dernier ne sont pas encore finalisées que la Communauté Urbaine semble avoir pris des orientations qui n'ont pas encore été abordées par nous-mêmes.

Quelle peut en être l'explication ?

- La Communauté urbaine a parfois des orientations à court terme qui sont dictées soit par la courte durée du mandat de certains élus, soit encore pour des raisons financières immédiates.
- Le Conseil de Développement réfléchit théoriquement à long terme. Le PDU étudié est celui de 2010-2020. Est-ce le bon processus? Le long terme, c'est 30 ans. Pourquoi ne pas étudier le PDU 2010-2040, quitte ensuite à procéder à des étapes intermédiaires qui permettent de faire le point et de laisser la porte ouverte aux évolutions futures. Un processus à 30 ans nous oblige à nous projeter vers des horizons non envisagés, mais qui se pointeront plus vite que prévu. Lorsque la voiture électrique sera développée, et cela pourra se faire vite, ne verra-t-on pas les gros véhicules actuels interdits de circulation en ville? Ne sera-t-on pas obligé de créer des points d'arrêt ? Les livraisons en ville ne se feront-elles pas par l'intermédiaire de points de rupture de charge? Les grands projets exigent parfois 20 à 30 ans pour voir le jour, mais nécessitent des plans glissants. Il est dommage d'engager des réalisations au coût élevé pour ensuite les modifier rapidement.

Lorsque l'on a conçu la Porte d'Armor saturée aux heures de pointe, a-t-on fait de la prospective?

L'objet de nos préoccupations : la circulation, le déplacement dans Nantes Métropole.

CIRCULATION AUTOMOBILE

1^{er} exemple

M. Renard a cité le boulevard Guist'hau ; c'est également mon itinéraire. **À l'ère de l'informatique**, comment la SEMITAN est-elle incapable d'harmoniser les horaires de différentes lignes empruntant un même itinéraire pour que l'espace commun soit desservi à des espaces de temps réguliers ?

Résultat : plutôt que d'attendre un bus pendant 20 minutes, et en outre avec les intempéries lorsqu'il n'y a pas d'abribus, le Nantais prend sa voiture.

2^e exemple

Sur le même boulevard (on pourrait évoquer un autre quartier), à 8 heures le matin, 95 % des véhicules, voire plus, ne circulent qu'avec **un seul voyageur à bord**, pourquoi ? Compte tenu de l'absence de couloir privilégié, le bus est tributaire de nombreux obstacles de toutes sortes sur la voie de droite : véhicules de livraisons, ambulances, piétons pour lequel le trottoir est exigü... la voiture, circulant dans la travée de gauche, est plus rapide que le bus. Il faut mentionner que le bus est parfois obligé de suivre le rythme d'un vélo roulant devant lui.

3^e exemple

La majeure partie des moyens de transport de la TAN convergent vers la place du Commerce. Pour aller du Nord Ouest au Nord Est de Nantes Métropole, le plan de la Tan ne fait pas apparaître de façon précise les points d'interconnexion des grandes lignes ; de plus, à ces points d'intersection, il n'y a **pas de panneaux d'indication de directions des lignes et d'horaires**. Résultat : le banlieusard n'a pas le temps de chercher, il prend sa voiture...

LE DEPLACEMENT A VELO

Quelques kilomètres à vélo valent bien une séance dans un club de remise en forme.

Il faut éviter de comparer Nantes Métropole avec Copenhague ou Amsterdam : la planimétrie n'est pas la même ; on ne trouve pas des pentes dans le style de la rue du Calvaire ou mieux de la rue Marie Anne du Boccage.

Les circuits dits "sécurisés" ne le sont pas ; ils sont utilisés par les motos ou les voitures mal stationnées et débouchent trop brutalement sur un espace qui n'est plus privilégié.

Il est indispensable de créer des voies strictement réservées. Une telle étude demande des délais et des travaux d'infrastructure. Compte tenu des plans de circulation actuels, est-ce envisageable partout ?

Sur certains axes, la circulation des vélos est **opposée au sens normal de la circulation** : c'est un excellent procédé. Les Allemands ont mis cette procédure en application depuis longtemps sur les routes pour les piétons : "Fusganger gehen links", "Piétons tenez votre gauche". Ce système a l'avantage pour l'automobiliste et le cycliste de se voir en face, le cycliste n'est plus surpris par l'arrière.

LA MARCHE A PIED

C'est excellent pour la santé, mais le piéton doit partager la chaussée avec tous les autres utilisateurs.

Jadis à l'école primaire on apprenait : "les Gaulois sont braves et indisciplinés". Aujourd'hui, on peut remplacer "les Gaulois" par "les Français" et le théorème est toujours valable. L'apprentissage de la discipline sur la chaussée est un travail de longue haleine. Combien de piétons traversent une rue ou un

boulevard sans s'occuper des passages protégés pour piétons, obligeant ainsi les cyclistes, les automobiles ou bus à freiner brutalement et à créer des embouteillages ?

Les feux tricolores ont été supprimés ; il n'est pas question de faire marche arrière. Cependant dans les points de passage importants (Cité des Congrès par exemple), des **feux "intelligents"** ne peuvent-ils pas être maintenus ?

Il suffit d'aller en Espagne, en Allemagne ou dans d'autres pays européens où ces feux intelligents vous indiquent le temps de passage des piétons, soit par défilement des secondes qui vous restent, soit par un petit piéton qui va de plus en plus vite au fur et à mesure du temps qui reste pour traverser ; il n'est pas nécessaire de connaître la langue du pays pour comprendre. Avec une telle signalisation, les piétons ont la patience d'attendre et se sentent sécurisés.

L'INFORMATION

Une expérience a été faite à Nantes : le "City bus". Pourquoi n'a-t-il pas réussi ?

- il était trop limité, en relais entre parking et non en interconnexion de nœuds de lignes de bus
- il n'y a pas eu d'information. À chaque fois que je l'ai pris, la même question était posée au chauffeur : "comment paie-t-on" ? Manque d'information.

Il y a eu l'essai de petits véhicules partant du Commerce vers le centre ville. Ce petit véhicule mettait un temps long à manœuvrer et à franchir les plots de certaines rues. Manque d'information également.

Ce type de transport en centre ville dans une zone réservée aux piétons existe dans certaines villes européennes. Il suffit d'aller à Florence où ce type de petit bus circule dans des rues extrêmement étroites avec une grande régularité et vous dépose à une station de bus qui dessert le reste de la ville.

LES PREVISIONS A LONG TERME

Viendrait-il à l'idée de se faire construire un pavillon en pleine campagne sans s'inquiéter de savoir si un accès viable sera prévu ?

Quand on envisage de créer en pleine ville, dans l'île de Nantes, un grand hôpital où des centaines de malades ou de patients, venant de tout le département, s'y rendront journellement sans compter les visiteurs, s'est-on assuré de la desserte de l'hôpital à l'intérieur de l'île certes mais aussi des accès à l'île qui seront encombrés ?

Ne recommençons pas la saturation de la Porte d'Armor aux heures de pointe.

Dans la période de crise que nous vivons, réfléchissons longtemps avant la mise en œuvre d'un projet, à moins d'accepter de démolir ce que l'on vient de faire pour recommencer autre chose. C'est hélas ce qui se passe parfois.

Seules des prévisions à long terme peuvent faire infléchir les projets à court terme de la Communauté urbaine.

"Faire et défaire, c'est travailler, mais cela coûte cher".