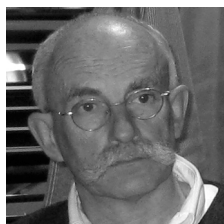


---

## Saisine Plan de déplacements urbains

---

9 février 2010



### Contribution de Marc LEFEBVRE, Collectif Transport

#### **Partage de l'espace public, répartition entre les modes de déplacement, évolution du mode de vie des habitants et sécurité pour tous**

Contribution du Collectif transport suite à la 2<sup>e</sup> réunion du groupe de travail du 28 janvier

<b>Partage de l'espace public</b>
-----------------------------------

Si le principe du partage de la voirie, au profit de tous les modes doux, semble communément acquis, les réticences ne tardent pas à se faire sentir dès lors qu'on évoque la possibilité de restreindre la circulation automobile, alors que la circulation dans l'agglomération (hors période de pointe) est très fluide.

L'héritage physique de nos centres urbains est pourtant là. Même après avoir rétréci certains trottoirs, en deçà du raisonnable, l'espace manque.

Une première : la limitation du flux des circulations automobile s'est produite ; souvent grâce à des aménagements en faveur des vélos ou des bus (couloirs, bandes cyclables).

Un nouveau pas doit être franchi. Il ne pourra s'effectuer qu'en jouant sur plusieurs paramètres, dont le premier est la limitation du stationnement de surface.

Le nouveau PDU devra **battre en brèche l'idée d'un « droit » à disposer de l'espace de circulation public pour y immobiliser des véhicules privés, dès lors que ceux-ci entrent en concurrence avec d'autres modes de déplacement (marche à pied, vélo, bus, tw).**

Le stationnement, qui constitue déjà une forme de péage urbain, doit être facteur d'activité au lieu d'être facteur d'immobilité. Il peut servir de **modérateur** de trafic pour pacifier certaines voiries **à condition de ne pas se transformer en danger pour les modes doux ou en obstacle pour les transports en commun.**

## Répartition entre les modes de déplacement

Après une première phase d'appropriation d'espace de voirie au profit du vélo (essentiellement par des bandes cyclables), une nouvelle étape doit être affirmée, basée sur la **continuité de déplacements sécurisés** pour des trajets de **proximité** (la majorité des déplacements est inférieure à 3 km), **comme pour des déplacements plus longs**. En effet, on évalue la fourchette de temps considérée comme acceptable avant d'envisager un mode de déplacement plus rapide autour de 20 à 30 minutes. Cette durée de déplacement justifie donc des itinéraires sécurisés d'au moins 7 à 10 km... loin de l'image communément admise du vélo pour aller chercher son pain.

**Les aménagements en faveur des bus** croissent en même temps que les exigences des usagers en terme de **punctualité, régularité, vitesse, synchronisation des horaires ou correspondances**. Ils réclament eux aussi un **nouveau « pas »** dans l'allure et l'ampleur des améliorations.

Comme pour les aménagements vélo, le stockage de véhicules privés sur les espaces de circulation publics ne peut plus être considéré comme un droit. Nantes et son agglomération doit rejoindre le club des villes qui ont su **proscrire totalement le stationnement sur certains axes au profit de la fluidité du trafic bus**. L'utilisateur sera gagnant autant que le contribuable qui verra un juste *retour d'investissement* public sur le 1<sup>er</sup> budget de Nantes métropole.

Un premier partage partiel de la voirie s'articulera dans les 6 ans à venir autour des aménagements pour **les chronos bus**. S'ils constituent des optimisations du réseau, demandées au prestataire de service, et que nous approuvons, ces chronos bus **ne peuvent constituer**, à eux seuls, **les objectifs de développement du réseau** de transports en commun dans le prochain PDU. **La logique de développement ne doit pas s'effacer devant une logique d'efficacité.**

**Nous récusons le discours visant à considérer qu'hormis les programmes déjà envisagés** (liaison L1 / L2 entre Haluchère et Facultés et prolongement L1 vers Carquefou) **il n'y aurait plus de place pour le développement du tramway ou du busway** à Nantes. Le projet phare d'aménagement urbain sur l'île de Nantes mérite une desserte digne de son ambition, et sa jauge potentielle justifie un TW. Ailleurs, le Busway constitue une réponse intermédiaire à laquelle les usagers ont vite adhéré et qui attend des prolongements de ligne (Dervallières – Sorinières) et des déploiements ultérieurs. **Les lignes périphériques méritent les équipements et matériels correspondant aux ambitions qu'on leur accordera.**

## Evolution du mode de vie des habitants

Nous ne reviendrons pas sur l'amplitude et les rythmes des transports en commun. Tout le monde s'accorde à dire qu'ils doivent s'adapter aux nouvelles demandes de déplacement (hors horaires scolaires). Reste à traduire cette unanimité dans la réalité.

Par ailleurs, alors que la ville bouge avec une concomitance d'étalement urbain et un début de densification des centralités, **le réseau de transport en commun conserve un schéma très radial** (bus, busway, tramway, train). Il n'a guère varié dans sa géométrie: ni en terme de lisibilité, ni en terme d'attractivité en ce qui concerne les dessertes périphériques. Les aménagements en cours : chronos bus ou train renforceront cet aspect étoilé.

**Le prochain PDU devra donc « mailler » la forme du réseau** pour répondre à une demande de déplacements périphériques autant qu'à un aménagement volontaire du territoire par les transports en commun.

Veut-on un pôle central hégémonique engendrant des mouvements pendulaires aggravés par un déséquilibre Nord Sud ? Ou un pôle central, satellisé par des pôles décentrés nécessitant des liaisons entre

eux ? Dans ce cas, **des lignes périphériques « lourdes », donc lisibles**, intra et extra périphériques, **avec stations multimodales** basées autour de modes doux, donneraient de la cohérence à une telle volonté.

Tout comme pour l'utilisation de l'étoile ferroviaire on mesure ici **l'importance de la maîtrise du foncier** dont les plus values engendrées par l'investissement public peuvent servir à financer partiellement ces mêmes investissements.

### Sécurité pour tous

Si les transports en commun restent un des moyens les plus sûrs pour se déplacer, ils subissent la même augmentation des incivilités que les autres secteurs de la société. Ces incivilités sont endiguées par les moyens humains de prévention mis à disposition par la Semitan. Le maintien du **sentiment de sécurité à l'intérieur des transports en commun restera un enjeu majeur** de leur développement au cours de la période couvrant le prochain PDU. Le **désengagement progressif des services publics de police** au travers de la BSTC (Brigade Spéciale des Transports en Commun) **constitue une crainte dans ce domaine.**

Les aménagements vélos ont souvent « servi » à limiter les largeurs de voiries (bandes cyclables) avec des effets pacifiant et fluidifiant la circulation automobile. On ne niera pas leur utilité, mais ils montrent leurs limites dès lors qu'**ils peuvent être perçus comme dangereux par une majorité de citoyens** (discontinuités, rétrécissements, stationnements en épi, tournes à droite non protégés etc.). Le développement de la pratique du vélo passera nécessairement par une **amélioration du sentiment de sécurité** en prenant en compte l'avis des usagers et de leurs associations pour intégrer la dimension vélo dans tous les aménagements de voirie (largeur des bandes cyclables, continuité des aménagements, sas aux feux, suppression du stationnement en épi etc.). La sécurité des biens peut également constituer un frein puissant à la pratique du vélo qui reste conditionnée par **l'assurance de retrouver son cycle là où on l'a stationné.**

**Le partage de l'espace est un gage de sécurité.** Que ce soit dans les sens interdits qui ne doivent plus l'être pour les cyclistes ou pour donner de l'espace et du confort aux piétons, à plus forte raison quand ils ont des difficultés à se déplacer. L'omniprésence de l'automobile, y compris sur les trottoirs devra être combattue par des moyens physiques, tant l'incivilité de l'automobiliste reste une déplorable constante malgré toutes les campagnes de prévention réalisées. Les trottoirs libérés des stationnements pénalisants devront l'être également des obstacles trop nombreux les parsemant.