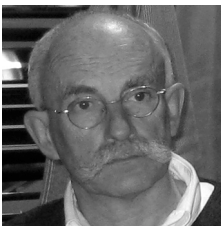


## Saisine Plan de déplacements urbains

1<sup>er</sup> mars 2010



### Contribution de Marc LEFEBVRE, Collectif Transport

#### De l'œuf ou de la poule ?

#### L'équipement génère-t-il le flux ou le flux, l'équipement ?

##### L'adaptation aux flux

- ⇒ En matière de trafic routier, **l'adaptation aux flux est gérée par la loi du « chaînon manquant »**. L'élargissement d'un tronçon de voirie se justifie par l'élargissement du tronçon suivant ou (et) du tronçon précédent. Le débat sur l'aménagement du périphérique en est l'illustration parfaite. Un équipement mobile sur le pont de Cheviré nécessiterait un élargissement entre les portes d'Armor et des Sorinières qui justifierait à son tour l'élargissement entre La Porte d'Armor et la porte de d'Orvault etc. La boucle est (presque) bouclée... **L'amélioration du trafic devenant à son tour génératrice de trafic, jusqu'à une nouvelle saturation**. Les flux de trafic deviennent la base de la politique d'aménagement. Au passage on aura laissé de côté toute alternative à la voiture pour le franchissement de Cheviré (couloir montant réservé aux TC + co-voiturage ?). Le propos n'est pas de refuser des adaptations de voiries nécessaires, mais de **ne pas limiter la réflexion à la seule adaptation des équipements en fonction des flux, constatés ou projetés**.
- ⇒ En transport collectif, **l'adaptation aux flux est également une constante**. Le Busway a, de façon bénéfique, absorbé les flux de 4 anciennes lignes (26, 27, 28, 29). Le tramway a, de façon tout aussi bénéfique, absorbé les flux des axes, Nord-Sud pour les lignes 2 et 3, Est-ouest pour la ligne 1. Les *chronobus* s'adapteront demain aux flux des grandes lignes structurant le réseau. Cette adaptation permanente aux flux, tant en infrastructures qu'en matériels, aussi nécessaire qu'elle soit pour le confort des usagers, **a pour effet de renforcer**, nous l'avons déjà souligné, **l'aspect radial du réseau** Nantais de transport en commun en concentrant les flux sur le centre de l'agglomération.

## Agir sur les flux

- ⇒ Hors de tout autre appréciation sur l'implantation précise du **centre Hospitalier** sur l'île de Nantes, il s'agit d'un choix qui **marque un tournant radical en matière d'accès**. L'hôpital Nord était clairement dédié à la voiture. L'accès au nouvel hôpital, le serait non moins clairement **aux transports en commun**.
  
- ⇒ Le franchissement du pont de Cheviré est soumis à un mouvement pendulaire. Faut-il prendre cette caractéristique pour un fait immuable ou peut-on envisager de **corriger les flux par un rééquilibrage de l'implantation des activités** entre les deux côtés de la rivière ?
  
- ⇒ Le réseau de **transports en commun** est caractérisé par son aspect étoilé concentrant les flux vers le centre ville. On peut aussi envisager de **rééquilibrer des flux** (là encore très pendulaires) **en créant des axes « lourds »** de transport en commun **« périphériques »**, valorisant, dynamisant et reliant les quartiers (Chantenay, Bellevue, Dervallières, Boissière, facultés) ou (et) les villes satellites?
  
- ⇒ L'utilisation de l'étoile **ferroviaire** que nous appelons de nos vœux, est soumise à une géométrie imposée par l'histoire rabattant tous les flux vers la gare centrale. Le PDU peut prévoir la **réservation d'emprises** permettant d'autres mouvements que ceux imposés par l'existant. Des **raccordements entre les différentes branches de l'étoile** sont à envisager autant que de nouvelles gares, ainsi que le **franchissement de Loire** sur le bras de la Madeleine.
  
- ⇒ La réouverture de la ligne entre Nantes et Châteaubriant constitue pour l'instant une réponse à des flux, encore une fois très pendulaires, entre ces deux villes. Le **rapprochement de Nantes et Rennes doit donner une autre perspective à ce raccordement** et la redynamisation du Castelbriantais est évidemment source de modification profonde des flux.
  
- ⇒ **La densification de l'habitat et des activités autour des gares avec l'organisation de multi modalités « douces » est également de nature à modifier les flux**. Elle suppose d'avoir une nouvelle conception de l'urbanisation et une autre approche de la maîtrise du foncier.
  
- ⇒ Par ailleurs, **le choix de l'équipement, quand il se justifie, doit répondre à la nature des flux. En la matière, les performances des transports en commun résident, historiquement, le plus souvent dans l'amélioration des systèmes existants** (bus/busway, train/tram-trains/TER/TGV, tramway ancien/moderne). Les solutions révolutionnaires aussi **« retronovatrices »** ou originales qu'elles puissent être, sont souvent coûteuses, difficiles à mettre en œuvre et font généralement davantage plaisir à leurs concepteurs qu'aux usagers.

*L'analyse des **flux existants et les extrapolations** de tendances, aussi intéressantes qu'elles puissent être **ne doivent donc être qu'une réponse partielle** aux interrogations du Conseil de Développement. S'il faut se poser des questions sur l'évolution des flux (et la façon d'y répondre avec des moyens éprouvés par le temps), il nous semble tout aussi important de **s'interroger sur la façon dont les aménagements génèrent ces flux**.*

*À ce titre, **il nous semble plus urgent de corriger les erreurs d'urbanisme que d'adapter les voiries à ces erreurs** (étalement urbain, ségrégation des logements et des activités, disparition du commerce de proximité etc.).*