

Mobilité – Déplacements Délégation "Territoires de vie quotidienne"

27 décembre 2010



Contribution de Gérard BOURGOIN

Périphérique : humeurs ou humour ?

« Toutes choses sont dites déjà ; mais comme personne n'écoute, il faut toujours recommencer »

André GIDE

Le propos d'André Gide m'est revenu en mémoire à la lecture de Presse Océan du 23 décembre dernier en découvrant que la Région venait de voter une aide de 3.5 M€ pour le périphérique. Naïvement, j'ai cru un instant qu'on allait enfin se décider à faire quelque chose de concret pour découvrir avec stupeur quelques lignes plus loin qu'il s'agissait en fait d'une « opération de communication » supplémentaire...

Comment imaginer en effet que la *"pose de panneaux à messages variables, de caméras supplémentaires et de stations de comptage"*... puissent miraculeusement dissoudre le parc automobile circulant ?

On fera le enième constat de l'engorgement aux heures de pointe, et l'usager que je suis n'a pas besoin de stations de comptage pour savoir où se forment les bouchons.

Il sera d'ailleurs intéressant de suivre l'évolution du « parc de compteurs » en périphérie du périphérique pour constater que prévenir les usagers d'un bouchon (à part en cas d'accident) ne fait que reporter les problèmes sur le réseau secondaire qui est encore moins adapté à écouler un flux important et soudain de circulation.

On peut imaginer le message suivant : ***"les camions sont priés de se garer d'urgence sur le bord de la chaussée, il est prévu un ramassage des chauffeurs avant la nuit"*** (voir les mesures prises pour les chutes de neige de ces derniers temps).

Quand se penchera t'on sur le débouché amont et aval du pont de Cheviré dont on sait – n'en déplaise à certains techniciens – qu'il comporte 6 voies de circulation quand le périphérique n'en a que 4... Cherchez l'erreur.

Le Conseil de développement travaillera avec Nantes Métropole sur le périphérique à la mi-février 2011. C'est une opportunité pour agir. Peut-on espérer utiliser cette manne Régionale à des travaux utiles et urgents ? À quand une Autorité Organisatrice des Transports qui pourrait se substituer à cette surenchère de projets dont le moins que l'on puisse dire est qu'ils partent un peu dans tous les sens ? On pourrait faire remarquer, avec un peu d'humour, que c'est une bonne façon de répartir le trop plein d'usagers. À propos d'usagers, je me souviens avoir lu récemment que nos édiles devraient plutôt parler de « clients », terme mieux approprié en période électorale.

À une époque où les grands enjeux se dessinent aux alentours de 2030, n'est-il pas temps aussi d'apporter des remèdes aux difficultés du moment ?

De nombreux Conseils de développement fleurissent un peu partout, n'est-il pas temps de réfléchir à leur mission de fond qui doit être autre que celle d'entériner des décisions prises ou, au pire, de servir d'alibi à une classe politique ravie de voir opérer ce que notre regretté Jean-Joseph REGENT appelait « la catharsis » chère à Aristote. Nous fédérer (mais nous avançons sur le sujet) autour de grands enjeux prioritaires de l'aménagement du territoire serait un début de réponse et aurait valeur d'exemple ?

Pouvons-nous espérer voir nos contributions nées pour la plupart de « l'expertise » de la société civile, lues avec encore davantage de considération ? C'est déjà le cas pour certains élus et je dois saluer le travail accompli avec les élus lors des travaux sur le PLU et le PLH... Est-ce l'identité commune qui a créé l'osmose ?

À ce sujet, je vous renvoie à la lecture de mes contributions précédentes ou ces sujets avaient été évoqués, dans l'espoir de déclencher un début de réflexion...

Extrait 12 octobre 2005 : à propos de l'Agenda 21

Les Déplacements : le Pont de Chevigné

« Le bouchon récurrent n'est pas dû à l'ouvrage puisque son tablier central possède 2x3 voies. La contrainte vient des accès qui, de part et d'autre, ne font que 2x2 voies et constituent –au moins jusqu'aux premières bretelles de sortie– un goulot d'étranglement. Des améliorations peuvent être apportées, notamment par l'apport d'un séparateur modulaire dont la technique a fait ses preuves depuis longtemps, mais la difficulté vient là aussi, sans doute, de la pluralité des bureaux d'études des différentes collectivités concernées... »

Extrait contribution 2 avril 2009

Quelques réflexions sur l'évaluation PDU 2000-2010 à propos des usages de la voirie et du stationnement

« Comme nombre de nos contributeurs du Conseil de développement, je suis intimement persuadé que nous ne pourrions définir un projet communautaire cohérent sans intégrer, au préalable, la nécessité d'une approche globale du territoire combinant celles de l'Etat, de la Région, du Département... Cette coopération territoriale, dont tout le monde parle sans qu'elle soit toujours suivie d'effets concrets, est la condition indispensable d'une action efficace au service des habitants de notre bassin de vie.

Dans ce contexte, deux questions viennent à l'esprit :

- Comment peut-on imaginer de pouvoir drainer des flux internes à l'agglomération sans avoir connaissance, et surtout sans négociation entre les intéressés, des projets structurants étudiés par ces grands donneurs d'ordre ?*
- Comment faire évoluer la demande croissante de Parkings Relais sans intégrer la volonté départementale de développer les transports collectifs en grande couronne ?*

Redéfinir les usages de la voirie (actions 17-18-19 du PDU 2000-2010)

À propos du périphérique

*Il est doté d'un système dit "d'exploitation et de gestion" tout à fait sophistiqué. En réalité, celui-ci, essentiellement conçu pour prévenir les usagers, ne règle en rien les problèmes d'encombrements car il est **traité en information seule et sans accompagnement** :*

- *soit les conducteurs voient l'annonce trop tard ou n'y prêtent pas attention,*
- *soit, et dans ce cas le remède peut être pire que le mal, les automobilistes se précipitent sur la première sortie alors qu'elle n'est en rien adaptée à l'accroissement subit de circulation. Ils provoquent alors de nouveaux bouchons en cascade à tous les carrefours de l'itinéraire bis. Ce phénomène est bien connu sur les autoroutes en cas d'accidents.*

S'agissant des bouchons récurrents et notamment ceux qui sont liés aux franchissements de la Loire, deux ouvrages présentent des caractéristiques intéressantes :

Le Pont de Cheviré

Il fonctionne à l'inverse de toute logique d'écoulement des fluides. Le gros tuyau est en haut avec 6 voies sur le tablier central, le petit tuyau est en bas avec... 4 voies sur le périphérique. Le résultat est garanti en termes d'engorgement ! Plusieurs traitements sont possibles : soit en neutralisant la voie en trop puisqu'elle sert actuellement de stockage (fermer une voie faciliterait l'écoulement !), soit en élargissant le périphérique (en conservant son emprise qui est suffisante) jusqu'aux bretelles de sorties impactant le plus gros du flux.

Pour ma part, je milite depuis fort longtemps pour une solution technique appliquée depuis plus de 20 ans dans de nombreux Pays (elle fait notamment le bonheur des Canadiens) sans trouver d'écho auprès des décideurs. Cette méthode a été présentée à quelques membres du Conseil de développement : elle consiste à moduler les voies en fonction des flux de véhicules par un simple déplacement mécanique des glissières. Il ne s'agit pas d'une expérimentation mais d'une solution déjà mise en œuvre et évaluée favorablement. Elle est modulable et peu onéreuse. La période qui s'ouvre actuellement va nous obliger à privilégier les solutions souples et évolutives plutôt que les infrastructures lourdes.

À noter : « Aujourd'hui, pour le Pont de St Nazaire, le département a trouvé une solution proche de cette expertise avec un système de feux reprenant la logique précédemment évoquée, résolvant les problèmes de bouchons mais ne traitant pas le problème de la sécurité face à l'incivisme croissant des usagers. »

Le Pont de Bellevue

Il est apprécié par certains automobilistes sudistes comme une variante de Disneyland... Des parcours originaux et variés ravissent grands et petits : les trajets pour aboutir au pont se sont allongés, les voies aménagées permettent d'accélérer pour se terminer par un virage serré et finalement... une seule voie pour accéder au pont ! »

En conclusion et pour rester dans l'humour, j'ajouterais que pour le Chevalier Bretvin que je suis, parler de « bouchons » relève d'une certaine expérience pour ne pas dire d'expertise. Sera-ce suffisant pour être entendu ?