
Mobilité - Déplacements urbains

2 mars 2011



mesnardandre@wanadoo.fr



m.moussion@yahoo.fr



gmonplaisir@aol.com

Contribution d'André-Hubert MESNARD, Marc MOUSSION et Gérard BOURGOÏN

Le périphérique nantais

Remarques postérieures à la rencontre avec Jean-François Retière

Suite à nos questions préalables, posées en janvier 2011, et à la réunion du 15 février avec Jean-François RETIERE, Vice-Président de Nantes métropole assisté de ses services, nous pouvons dire que globalement nous sommes restés sur notre faim.

Sur les enjeux de fonctionnement, nous sommes étonnés et inquiets de voir que la priorité et la moitié de la programmation financière (14 millions TTC sur 28 millions TTC) sont absorbées pour la seule mise en place de la 2^e phase du système de gestion dynamique.

Nantes Métropole nous dit avoir une *"connaissance insuffisante des dysfonctionnements permanents et récurrents du périphérique"*.

Par définition, ce qui est permanent et récurrent semble facile à observer : les membres du Conseil avaient d'ailleurs relevé les mêmes points noirs sans aide particulière... Les bouchons clairement identifiés ne demandent qu'à être traités.

Nous avons le sentiment que le système ne s'attaque qu'aux effets sans s'occuper suffisamment des causes. Nous pensons aussi que l'observation par des caméras, aussi nombreuses soient-elles, ne nous renseigne en aucune manière sur les habitudes (origine et objet du déplacement) et ne permet pas d'améliorer à terme la prise en charge, en amont, des usagers qui pourraient se rabattre sur des solutions alternatives (covoiturage et lieux de prise en charge, cars Lila et cadencements, positionnement des parcs de stationnement... pourtant préconisées par Nantes Métropole).

Nantes Métropole nous dit que 60 % du trafic est constitué d'usagers locaux, connaissant parfaitement les itinéraires et les horaires des difficultés. Sur quels sondages s'appuie cette hypothèse ? Et si elle est vérifiée, pourquoi alors disposer d'un système très sophistiqué ne répondant qu'à 30 % de trafic d'échanges ?

Par ailleurs, la multiplication des panneaux, peu lus par les usagers habituels surajoutée aux difficultés croissantes d'observation liées aux contraintes de circulation intensive.

Que dire aussi du constat 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 ? Il faudrait, dans ce cas, logiquement traiter le réseau secondaire *avant* la mise en place du système.

Il nous apparaît clairement que la priorité des engagements financiers devrait être positionnée sur l'étude de résolution des anomalies les plus flagrantes, savoir :

— Porte de Gesvres :

Ajout d'une voie de circulation en direction et jusqu'à la Porte d'Orvault voir Sautron (sortie CHU) et séparation dès la Porte de la Chapelle de la voie en direction de Paris

— Porte d'Ar Mor :

Nous payons cash le manque d'appréciation de l'époque, pour ne pas avoir imaginé que faire croiser une pénétrante (VRQO) avec le périphérique, tout en développant les zones commerciales de part et d'autre, pouvait poser problème. C'est une étude qu'il faut lancer d'urgence, tous les paramètres sont connus.

— Pont de Cheviré :

L'étude doit effectivement porter sur la section comprise entre la Porte d'Ar Mor et la Porte des Sorinières. Sur cette section, des systèmes de transferts mobiles tels qu'ils existent aux Etats Unis, au Canada, dans l'île de la Réunion pourraient être envisageables.

Pourrait-on aussi recourir à une voie supplémentaire puisque le pont en est doté ?

— Pont de Bellevue :

L'afflux de véhicules en provenance de Poitiers (RN 249) n'a pas été traité (une seule voie en chicane comme aboutissement d'une double voie traitée en pénétrante). L'élargissement du Pont lui-même fait apparaître un tablier qui n'est pas au même niveau que l'ancien, ce qui nous prive de toute possibilité de basculement de l'un sur l'autre en cas d'accident majeur ou de répartition de flux en fonction de la demande !

Nous voyons avec plaisir que l'on parle, à défaut de la constitution d'une AOT, "*d'harmonisation des politiques de gestion*" et nous souhaitons que l'on réfléchisse à une idée depuis longtemps exprimée par le Conseil : la gestion des temps. Nous avons des exemples de mises en œuvre réussies depuis plusieurs années aux entrées et sorties d'établissements scolaires. C'est à développer.

La gestion de la vitesse nous semble un élément intéressant mais très sophistiqué à mettre en œuvre sur des sections très petites, où les usagers sont très mobilisés par l'observation de panneaux directionnels, véhicules nombreux, radars etc... Plus qu'à des phénomènes "d'accordéon", nous avons à traiter des bouchons compacts générés non pas par la vitesse, mais par les entrées et sorties fréquentes et les rétrécissements de voies.

Sur la question posée par un membre du Conseil concernant le bruit, il existe des enrobés spécifiques améliorant sensiblement les niveaux de Db, malheureusement... peu souvent préconisés par les Maîtres d'Ouvrage.

En résumé, nous craignons fort que les délais d'intervention sur ces points noirs identifiés s'allongent pour laisser place à "l'observation, la surveillance, l'information" du système de gestion en cours de déploiement. "Adapter la circulation à la fréquentation" sans travaux d'infrastructure restera un vœu pieux, l'accroissement inévitable du nombre de véhicules empruntant le périphérique et l'accroissement des bouchons nous conduisant à être en perpétuelle observation d'une asphyxie programmée.

Devrons-nous attendre le constat de l'impasse, tel qu'il est décrit dans l'article du journal Sud-Ouest rapportant les propos de Vincent FELTESSE, Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux ?

(Texte en annexe)

Un certain nombre d'autres observations sont à prendre en considération :

En ce qui concerne notre analyse commune et détaillée sur l'état des lieux du périphérique, ce n'est pas un procès d'intention, c'est un constat.

Prétendre que la situation d'inondation (section entre la Beaujoire et la porte de Gesvres), à caractère répétitif, de plusieurs jours, voire de plusieurs semaines (comme c'est déjà arrivé), n'est pas un problème urgent à solutionner laisse rêveur, alors qu'elle interrompt totalement le trafic du périphérique sur cette section et génère des bouchons monstres dans la ville à l'intérieur du périphérique.

Par contre, en ce qui concerne la section Nord, dépendant de Cofiroute, des études sont engagées pour réaliser des travaux d'ici 2015, mais lesquels ? Cette section, de par sa fonction, supporte le plus gros trafic et il est temps d'intervenir avant d'atteindre l'asphyxie totale.

Au cours de la rencontre du 15 février, il nous a été dit que Nantes Métropole a pris le pari de stabiliser le trafic du périphérique, et de ne pas augmenter sa capacité de façon à faire changer les comportements pour diminuer la part automobile dans les déplacements. Pour les mêmes raisons, il a été décidé d'augmenter les moyens pour diminuer la part de l'automobile en ville, à l'intérieur du périphérique.

Or, nous pensons que la fonction essentielle d'un périphérique est d'éviter le passage dans la ville pour le trafic de transit et pour le trafic de périphérie à périphérie. Parier sur la stabilité du trafic pour les 20 ans à venir n'est pas réaliste par rapport à la prospective d'accroissement démographique de l'agglomération de 100 000 habitants supplémentaires pour la même période, localisés pour 50 % à l'intérieur du périphérique et 50 % à l'extérieur du périphérique. Au bas mot, ce sera 50 à 60 000 véhicules à gérer en plus. Pour une bonne part, ils emprunteront le périphérique.

Regardons autour de nous : toutes les grandes métropoles de France et d'Europe augmentent la capacité du trafic de leur périphérique, car leur attractivité en dépend. Si on dissuade l'accès de la ville aux automobilistes, on dissuadera également les touristes étrangers de passer et de s'arrêter à Nantes.

On peut également s'interroger sur l'équilibre du développement entre le Nord et le Sud de l'agglomération, si on freine la mobilité entre les deux.

Le projet de lignes Chronobus pour améliorer l'offre des transports collectifs du péri-urbain à l'intra-urbain est intéressant, mais malheureusement ne solutionnera pas tous les problèmes, car manqueront notamment les déplacements en transports en commun de périphérie à périphérie.

Le périphérique est aussi un élément de structuration de la politique des déplacements du Grand Nantes

À l'image de ce que d'autres font ailleurs (par exemple Bordeaux, déjà citée) et pour retrouver la démarche nantaise, privilégiée il y a quelques années, d'un développement apaisé des divers modes de mobilité, il convient toujours de privilégier la fluidité, l'économie d'énergie, le confort et la gestion du temps des diverses parties de la population. Tous les déplacements doivent être facilités, à l'intérieur comme à l'extérieur du périphérique, comme pour les trafics de transit (Est-Ouest du centre de la France au littoral, Nord-Sud de Caen et Rennes vers le sud de la France et l'Espagne), et les déplacements de périphérie à périphérie à l'intérieur de l'aire urbaine, par le périphérique, comme par de futurs hypothétiques transports urbains périphériques. Dans cette optique, comment ne pas penser au-delà d'une meilleure gestion du périphérique, et au-delà de l'aménagement des portes et des accès aux ponts de Cheviré et de Bellevue, pourtant rapidement indispensables ?

Il faudra bien un jour ou l'autre penser à la réalisation d'une troisième voie, au moins, et dans un premier temps, pour la partie nord du périphérique, dans les tronçons les plus fréquentés, pour ne plus faire "la queue" entre les "deux oreilles", Nord Ouest et Nord Est du périphérique.

Pour résumer, tout pousse à l'accroissement du trafic, en l'absence d'un nouveau contournement nord de l'agglomération, routier et ferroviaire. L'impact de toute une série d'évolutions devra être évalué d'une façon réaliste et ne saurait être sous-évalué a priori.

Ces évolutions concernent :

- Le futur trafic de desserte de Notre Dame des Landes
- Le développement des 1^{ère}, 2^e et 3^e couronnes (démographie, logements, activités industrielles et commerciales, équipements divers, loisirs), allant de paire avec le grignotage des territoires ruraux
- Le développement des axes Rennes/Nantes et Nantes/Angers
- Le développement du trafic français et européen vers le (ou en provenance du) littoral et les ports
- Le trafic de l'autoroute des océans et de l'arc atlantique, vers Bordeaux et l'Espagne
- L'engorgement des lignes ferroviaires (tout particulièrement de fret) en l'absence de contournement nord ou sud
- Le développement des fonctions métropolitaines de Nantes (CHU, Université, technopole, tourisme, loisirs, grands équipements commerciaux tels que le MIN, ou les très grandes surfaces, développement de l'île de Nantes).

Il faudra d'ailleurs aussi, malgré le renforcement de l'autoroute périphérique, renforcer l'étoile ferroviaire sur l'aire urbaine et la desserte périphérique de ses stations et branches. Il faudra aussi penser à résoudre la question de l'accessibilité de l'île de Nantes, nouveau quartier central mal relié à la périphérie et... au périphérique.

Il ne s'agit pas de résoudre un simple problème de tuyaux. Il s'agit de structurer un projet territorial global pour notre territoire. C'est un projet politique essentiel pour 2030. Les limites de ce territoire peuvent être à géométrie variable, comme cela a été beaucoup débattu, mais avec dans tous les cas la caractéristique, d'être sinon centré, du moins bâti, autour de Nantes, du Grand Nantes, dont la fluidité doit être garantie. Quel que soit ce que l'on met dans ce projet territorial, il s'agit au moins d'une écriture commune d'un avenir envisagé collectivement, recueillant un assentiment, sinon général, du moins suffisant. Mais il y faut de l'ambition.

Pour cela il est bien essentiel d'avoir une vue et une vision des états actuels et futurs (en 2030) de la démographie, de l'économie, des modes d'occupation du territoire (agriculture, espaces verts et cours d'eau, logements, implantations industrielles et commerciales, infrastructures et équipements divers), de l'utilisation du temps, et donc de la mobilité.

Le périphérique est beaucoup plus que le débouché et la résultante de toutes ces évolutions, il en est la structure, l'ossature, voire la condition de leur réalisation.

ANNEXE

Article du quotidien Sud-Ouest du 21/12/10

Communauté urbaine de Bordeaux : Vincent FELTESSE reconsidère la problématique de la voiture

Hier matin, le président de la Communauté urbaine (CUB), le PS Vincent FELTESSE, a tenu une conférence de presse pour expliquer, à sa manière, « qu'il y a un retour de la question de la voiture dans l'agglomération ». Selon lui, « depuis l'annonce de l'abandon du projet de grand contournement par Jean-Louis Borloo, en juin 2008, on est tous partis sur les transports en commun et on a peut-être moins pris en considération la problématique automobile ». Bref, on avait oublié la voiture, et voilà que les bouchons la remettent sur le devant de la scène.

Ce retour du refoulé intervient au moment où la circulation a été particulièrement difficile à Bordeaux. L'automne a été rude pour les automobilistes, pénalisés par quelques chantiers mal placés. « Le réseau est particulièrement fragile, il est à la merci du moindre pépin », reconnaît Vincent FELTESSE, qui se souvient d'un « dimanche noir », en septembre : la conjonction de la fermeture du pont d'Aquitaine, des journées du patrimoine et d'un match au stade Chaban-Delmas avait entraîné une paralysie de plusieurs heures. Depuis dix ans, les transports en commun ont bénéficié d'investissements sans précédent. Le seul tramway a mobilisé environ 1,2 milliard d'euros. Dans le même temps, aucune route nouvelle n'a été créée dans le Grand Bordeaux, hormis les quelques kilomètres à faible débit de la « voie de desserte ouest », entre l'hôpital Pellegrin et le quartier de l'aéroport. La voiture a donc bien été oubliée.

Bientôt des péages ?

Il y a quelques semaines, le président du Conseil général, Philippe MADRELLE, avait déjà amorcé le retour du refoulé automobile : « il n'est pas responsable de faire croire qu'on peut se passer de la voiture ». Hier, FELTESSE a enchaîné : « nous devons mieux traiter les problèmes de circulation. Il faut qu'on nous laisse faire ce qui est prévu, notamment les 30 km supplémentaires de tramway. Le Conseil général doit mettre au point son ticket unique. La rocade doit être bouclée en 2x3 voies. Tout cela doit aller à son terme, mais cela ne suffit pas. Il faut mettre en place une autorité des mobilités et être plus radical : ne pas céder à la fascination du tout transports en commun et n'avoir aucun tabou sur d'autres solutions ».

Parmi celles-ci : les péages urbains ou l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence de la rocade aux heures de pointe. Autres solutions évoquées : la réorganisation concertée avec les entreprises des rythmes de travail, le covoiturage ou encore la quasi-gratuité des transports en commun à certaines heures.

Objectif : multiplier les initiatives pour « sortir de la logique du tuyau » qui entretient l'illusion qu'un seul système peut tout régler. Le président de la CUB veut aussi lancer un de ces « trucs » dont il a le secret (et qui se présente toujours sous forme de sigle) : un grand « MDV3R »... Cela veut dire « mode de vie, trois rocales ».

Les trois rocales

Mode de vie, cela signifie qu'il faut repenser la manière de se déplacer et les moyens que l'on utilise. Trois rocales, c'est le renforcement de trois contournements actuels ou futurs : la rocade des transports en commun (avec utilisation du chemin de fer de ceinture et création de voies nouvelles sur la rive droite), puis la rocade autoroutière actuelle (qui doit être portée à 2x3 voies partout) et enfin le projet de grand contournement ferroviaire de Bordeaux (qui n'existe pas à ce jour sur le Schéma national des itinéraires de transport).

« Nous avons beaucoup progressé dans le domaine des transports en commun. Nous devons maintenant aller plus loin dans l'intégration des différentes politiques ».

L'année 2011 devrait fournir plusieurs occasions de revenir sur le sujet. À commencer par l'assemblée générale de l'association Movable, qui aura lieu dès le 7 janvier. Cette association réunit les trois autorités locales responsables des transports : Conseil régional, Conseil général et CUB. En mars, les mêmes se retrouveront au sein du comité grands projets de l'agence d'urbanisme de la CUB (A'urba), en compagnie de l'État.

Enfin, la décision du gouvernement pour une subvention de 50 millions d'euros concernant la phase 3 du tramway de Bordeaux est attendue en début d'année. Cela ne concerne pas la voiture, mais si la subvention n'était pas au rendez-vous, ce serait un mauvais signe pour les transports dans le Grand Bordeaux.