
Mobilité et déplacements

11 avril 2011



Contribution d'André HERBRETEAU

andreherbreteau@orange.fr

Continuité et cohérence : deux caractéristiques de la politique des déplacements conduite dans l'agglomération nantaise

À la fin des années 1970, bien avant que n'existent les Plans de Déplacements Urbains, Alain CHENARD, alors Maire de Nantes, a impulsé des orientations stratégiques pour les déplacements dans l'agglomération nantaise :

- coup d'arrêt porté aux pénétrantes à caractère autoroutier, venant des 4 points cardinaux et devant permettre un accès rapide au cœur même de l'agglomération (devant le Château des Ducs de Bretagne) assuré ainsi d'une asphyxie aux heures de pointe
- réalisation en substitution d'un contournement, devenu une grosse quinzaine d'années plus tard le périphérique actuel
- développement, à l'intérieur de cette rocade, d'un réseau de transport en commun performant, doté d'un système innovant, le tramway moderne, qu'aucune ville française ne songeait à mettre en œuvre.

Cette stratégie, nouvelle et visionnaire, a été approuvée de façon quasi unanime par les élus de l'agglomération dont, parmi eux, Jean-Marc AYRAULT, alors Maire de Saint Herblain et aussi Vice-Président du Syndicat des transports publics, l'autorité organisatrice de l'époque.

On peut aujourd'hui mesurer, avec le recul nécessaire, combien ces orientations correspondaient aux principes essentiels des plans de déplacements urbains successifs, approuvés et mis en œuvre de manière consensuelle dans l'agglomération nantaise :

- recherche d'un meilleur équilibre entre les parts respectives des divers modes de déplacements, celle de la voiture particulière devant sensiblement baisser, sans qu'il soit question pour autant de trop la réduire, sachant qu'elle restera inéluctablement importante
- achèvement du périphérique, avec, à l'intérieur, restructuration des pénétrantes en boulevards urbains, plus sécuritaires, et multiplication des franchissements du fleuve permettant la diversification des itinéraires

- développement des transports collectifs (lignes de tramway 1, 2 et 3, successivement prolongées, ligne 4 de BusWay, futur réseau chronobus, etc...)
- partage de la voirie entre les divers modes de déplacement (TC, VP, deux-roues dont vélos, et piétons), en notant que le tramway, évidemment, se prête beaucoup mieux que le métro à ce partage ; et que dire du BusWay, qui en est l'illustration éclatante, résultant d'une décision courageuse de nos élus
- politique d'urbanisme favorisant celui-ci dans les secteurs bénéficiant d'une desserte de qualité en transports collectifs
- politique de stationnement, levier important en matière de déplacements, privilégiant le stationnement dans les centres en faveur des résidents et des déplacements occasionnels, et non des déplacements domicile-travail, multiplication des parkings-relais permettant l'intermodalité, en périphérie, en échange avec les axes lourds de transports en commun.

La liste n'est pas exhaustive, mais l'observation peut être faite d'une continuité, depuis 1989, dans l'application de ces principes cohérents entre eux.

Ces caractéristiques de continuité et de cohérence ont engendré une reconnaissance de l'agglomération nantaise, d'abord comme pionnière pour la mise en œuvre du tramway moderne, mais très vite aussi comme étant la première ville de France à avoir, grâce à sa politique de déplacements, réussi à inverser la part croissante de l'automobile (avant le premier PDU, sur une dizaine d'années, la part de marché de l'automobile était passée de 46 % à 59 %, et ce avec, sur la même période, une progression considérable du nombre de déplacements quotidiens dans l'agglo... bref, l'asphyxie guettait.

La reconnaissance de cette politique de déplacements s'est aussi concrétisée par :

- le fait que Nantes a été l'une des villes françaises ayant le plus grand nombre de fois eu accès au podium (or, argent ou bronze) du palmarès annuel national de la revue "Ville et Transport" (anciennement La Vie du Rail) ; c'est bien là une marque de continuité
- les innombrables délégations françaises et surtout étrangères venues, ces dernières décennies, se rendre compte de l'intégration du tramway dans la ville, voir comment le pari du BusWay a été réussi et, plus généralement, se faire expliquer la cohérence entre les différents volets de la politique des déplacements.

À l'automne dernier, un équipementier automobile, sur la base de critères contestables, a cru bon de décerner à Nantes la première place des villes encombrées, la lenteur de la circulation étant en partie attribuée à la place prioritaire accordée aux transports en commun ! Un démenti cinglant lui a en quelque sorte été apporté, quelques jours après, par le titre de ville verte européenne 2013, décerné à Nantes, notamment pour l'excellence de sa politique de transports...

Plus récemment, l'agglomération nantaise obtenait la première place, en France, pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et handicapées, là aussi, en partie, pour le réseau de transports collectifs, même si des progrès restent à faire pour certaines catégories de handicapés, en particulier les aveugles et mal voyants.

Cette énumération de marques de reconnaissance, quand même révélatrice, à mon sens, de la continuité et de la cohérence de la politique de déplacements de l'agglomération nantaise, n'a aucunement pour objectif de dire que la situation est idyllique.

D'ailleurs, comme a coutume de le réaffirmer Jean-Marc AYRAULT, Président de Nantes Métropole, en matière de déplacements, il ne faut jamais se reposer sur ses lauriers, ni relâcher l'effort. Les chantiers décidés ou prévus sont nombreux et plusieurs sont sans nul doute oubliés dans la liste ci-après :

- mise en œuvre progressive d'un réseau structurant de 10 lignes chronobus, s'appuyant sur un plan de circulation associé
- 1ère phase de la connexion des lignes de tramway 1 et 2

- tram-train Nantes-Châteaubriant et, plus généralement, valorisation de l'étoile ferroviaire nantaise : même si cela ne peut se faire qu'en partenariat avec la Région des Pays de la Loire, le Conseil Général de Loire-Atlantique et le concours des acteurs ferroviaires, SNCF et RFF, cette valorisation revêt en effet un grand intérêt par la multiplication des circulations ferroviaires sur les 6 branches de l'étoile, entre Nantes et des gares telles qu'Ancenis, Savenay, Clisson, Sainte Pazanne, Nort-sur-Erdre et Carquefou, au bénéfice des habitants des secteurs péri-urbains concernés
- création de nouveaux parkings-relais
- création de nouveaux franchissements à l'intérieur du périphérique
- plan-vélos
- co-voiturage, auto-partage
- etc...

Quant au périphérique, plusieurs membres du Conseil de développement ont souhaité que des améliorations lui soient apportées. Des adaptations sont certes nécessaires, qu'il faudra négocier avec les services de l'Etat. Mais celles-ci devront avoir pour but d'améliorer la fluidité du trafic sur cette infrastructure routière primordiale de l'agglomération, et non d'en renforcer considérablement l'utilisation par la circulation générale. En effet, si tel était le cas, le ballon d'oxygène apporté risquerait d'être très temporaire et aboutirait vraisemblablement à une aggravation de la situation, tant il est vrai que "la voiture a horreur du vide" et envahit très rapidement les espaces nouveaux qui lui sont offerts, sans résoudre les difficultés de congestion qui se posent.

Nous sommes tous favorables à une agglomération encore plus attractive. Mais il faut bien se rendre compte que c'est le lot de toutes les métropoles attractives de connaître, du fait même de leur attractivité, des problèmes de circulation importants, particulièrement aux heures de pointe.

Sans pour autant parvenir plus que d'autres à résoudre ces difficultés, Nantes Métropole doit continuer à faire preuve d'originalité, en s'efforçant de contribuer à les minimiser par la poursuite de la politique qu'elle conduit depuis longtemps.

La voiture assurera de toute manière la plus grande part du marché des déplacements. Celle-ci n'en doit pas moins être réduite au profit de solutions alternatives qu'il convient de multiplier, comme s'y emploie Jean-François RETIERE, Vice-Président chargé des déplacements.

Ce me semble être une condition essentielle au maintien et à l'amélioration de la qualité de vie que beaucoup reconnaissent à notre agglomération.