



chseguineau@gmail.com

## Contribution de Christophe SEGUINEAU

### Les 30 !

La mesure est tombée, plutôt soudainement, de manière éloignée de ce à quoi nous étions habitués.

Y porter un regard critique, donc de discernement, devient difficile puisque l'on s'inscrit dans le grand dessein d'aujourd'hui et demain, sauver la planète. Qui de sensé s'y opposerait ? Cela se fera d'autant mieux que l'acceptation sociale sera large, ce qui n'empêche nullement de fonctionner sur la base du principe de réalité.

Porter ce regard, donc, pour chercher à distinguer le bon du moins bon, sur les 30 km/h où la réduction drastique des voies automobiles reviendrait à remettre en cause cette légitime nécessité avant même d'avoir tenté de s'expliquer. Ce serait aussi prendre le risque d'être considéré comme faisant peu de cas de la vie des piétons et cyclistes, ce qui est tout à fait insupportable quand on est soi-même cycliste peu rassuré, bon marcheur en ville mais aussi automobiliste et utilisateur régulier de la TAN !

Ceci posé, cette mesure, prise rapidement semble-t-il, ne semble pas étrangère à l'effet d'aubaine lié au Covid, et après tout, pourquoi pas, l'histoire se fait souvent ainsi, par à-coups, mais encore, faudrait-il avoir en même temps quelques explications sur le présent et le futur de la mobilité métropolitaine et nantaise en particulier.

Si l'avenir de la circulation dans Nantes doit passer par un élargissement d'un plus grand centre-ville quasi exempt de voitures en vertu de la loi d'orientation et de mobilité (LOM), il faut le dire. Si l'avenir de la métropole doit passer par une croissance très raisonnée, voire une décroissance, avec les problèmes d'emplois à venir, il faut aussi le dire, car une telle vision ne sera pas propice à porter de grands projets de mobilité interurbains Nantes-St Nazaire et Nantes-Périphérie puisque l'on facilite de ce fait la vie des habitants, donc l'attractivité métropolitaine, et in fine la circulation. Mais il est difficile de prédire l'avenir, et le retard pris est toujours difficile et coûteux à rattraper.

Ce faisant, ne s'éloigne-t-on pas de l'incitation plutôt générale des gouvernements à passer à la voiture hybride, électrique voire à l'hydrogène ou au gaz puisque le but serait alors de quasiment supprimer ce moyen de transport de la ville, alors que nous étions en train d'admettre qu'en diminuer l'utilisation de façon raisonnée était positif ? C'est dommage. Est-ce bien raisonnable de vouloir aller si vite ? Socialement, humainement, économiquement ? Est-ce bien raisonnable de laisser croire que le vélo est LA solution, sauf à risquer de voir Nantes devenir ville de bobos sauvegardant leur qualité de vie, bobos, qui, à la limite, seraient peut-être prêts à accepter un péage urbain puisqu'ils vivent dans la ville ! C'est aussi oublier que, si le vélo est bon pour la santé, sa vulnérabilité reste celle du deux roues, moindre mais toujours réelle dans une circulation dite apaisée, étant

toutefois admis que statistiquement l'abaissement de la vitesse diminue très sensiblement les accidents avec vélos et piétons.

Est-ce bien raisonnable également de provoquer dès aujourd'hui des embarras de circulation coûteux en temps, en énergie, en pollution, en stress pour environ 6 % (12 % espérés en 2030, cf. plaquette « à Nantes Métropole, on aime le vélo ») de cyclistes, auxquels il faut rajouter des bus qui sont loin d'avoir le cadencement du tram, tel que sur le quai de la fosse ? Par contre, admettons que ces 6 à 12% ajoutés aux utilisateurs des transports en commun sont loin d'être négligeables.

Essayons de rester réalistes, les flux ne vont pas diminuer si vite que certains le souhaiteraient au nom de convictions écologiques tout à fait respectables. Alors, il faut vivre et améliorer le présent.

Essayons de rendre nos transports en commun encore plus performants, notre tramway en est un bon exemple, de rapprocher et connecter nos agglomérations périphériques par le rail, coûteux mais si confortable, de continuer à construire des parkings relais pour diminuer encore plus les flux automobiles vers la ville, où les vélos seront alors dans un environnement plus propice et mieux sécurisé. Même si les contraintes sanitaires n'y encouragent pas pour le moment, essayons de favoriser encore plus le covoiturage, Covoitan en est un exemple, au besoin par des radars de covoiturage bientôt en fonction à Paris et Grenoble, permettant ainsi de vérifier le nombre de passagers à bord.

Essayons de rendre les pistes cyclables plus lisibles, en évitant les incessantes et dangereuses discontinuités, plus sûres, d'éviter les fausses pistes cyclables à contre sens, réellement dangereuses pour tous les usagers, de séparer physiquement (plots ?) vélos et circulation automobile (bus et voitures). Ce travail est commencé, inachevé, imparfait. Il ne faudrait pas que les « 30 » le stoppent au prétexte que la diminution de la vitesse va résoudre tous les problèmes liés à l'utilisation de ces modes doux car, sans sécurité, on peut très vite passer du doux au brutal !

Pour conclure, et en espérant des aménagements structurants pour diminuer la circulation automobile vers la ville, il semble nécessaire de revoir dans certains secteurs tels que les quais, le partage de la voie entre circulation automobile, dont bus, piétons et vélos. Pour aborder humainement cette question, il faut essayer de se mettre à la place de ceux qui n'ont d'autres choix que de prendre, presque toujours ou occasionnellement, la voiture et qui méritent également de se voir éviter stress et fatigue, les travailleurs comme les seniors actifs pour lesquels la desserte des transports en commun est compliquée, ou qui, une certaine heure passée, ne s'y sentent plus en sécurité. À ce propos, l'abandon probable du parking sous-terrain de la petite hollande apparaît bien regrettable. Il permettait, notamment le soir, à des Nantais et habitants des communes périphériques de venir profiter de l'attractivité du centre-ville. C'est sans doute économiquement fâcheux car les commerces paient aussi des taxes et impôts pour toute la collectivité, et socialement clivant puisqu'une fois de plus ce sont les Nantais proches du centre qui bénéficieront de cette attractivité.

Quant aux 30, là encore, il faut lisibilité et discernement, étant supposé que la soudaineté de la mesure a prévalu et que l'enquête en cours portera ses fruits. Ainsi, des rues larges où ne passent pas de bus, mais, qui sont de vraies liaisons entre quartiers, comme le Boulevard de la Solidarité, pourraient rester à 50 en sécurisant au mieux les bandes cyclables, les rues transversales beaucoup plus étroites restant, elles à 30.

Évitons d'agir dans l'urgence, dans l'émotion, il n'y a pas que de mauvais automobilistes dangereux et pollués (Il apparaîtrait qu'au niveau mondial les transports représentent 24 % du CO2 dont 14% pour l'automobile : OF, 10 septembre dernier) et Nantes, par bonheur n'est pas particulièrement polluée. Il y a surtout beaucoup d'automobilistes contraints d'utiliser leurs voitures, tout comme il n'y a pas que des piétons et cyclistes vertueux et respectueux quand bien même ne pollueraient-ils pas ! Il y a avant tout des citoyens, ne les opposons pas une fois de plus les uns aux autres. C'est aussi cela une ville apaisée. Ces propos n'ont rien de novateur, mais s'ils peuvent aider à la réflexion, modestement, tant mieux.