



marc.lef@laposte.net

## Contribution du Collectif Transport

*Au nom du Collectif Transports, Marc Lefebvre livre ici une réflexion sur les aménagements de voirie post-Covid*

### Vélo ou auto Quels aménagements pour quelle métropole ?

#### Un débat déjà tranché

Quelle que soit l'appréciation de chacun sur la place du vélo, la question a été tranchée politiquement après moult consultations citoyennes et associatives suivies d'une décision largement majoritaire de nos élus métropolitains éclairée par l'avis du Conseil de développement.

Le déplacement des curseurs dans les parts modales au profit des modes doux dans le PDU\* ne condamne pas pour autant tout le monde à enfourcher un vélo. Pas plus qu'il ne pourra diminuer les déplacements automobiles, en valeur absolue, compte tenu de la tendance à l'augmentation de la population...

#### Les préludes au confinement

Rappelons que la pollution engendrée en grande partie par le trafic auto fut le prélude aux premiers « confinements » lorsque les capteurs de mesure de la qualité de l'air s'affolaient et que les femmes enceintes, les vieux, les asthmatiques, les jeunes enfants, les insuffisants cardiaques, les sportifs... étaient priés de rester chez eux. Ce qui fait du monde, même si Nantes ne fait pas partie des villes les plus touchées.

Rappelons également que, si les nouveaux véhicules plus « propres » devraient limiter les effets sur la pollution, ils ne régleront en rien les problèmes de bouchons. Face à ces constats, les citoyens réclament l'action des politiques, souvent à condition de ne pas contraindre leurs propres habitudes de déplacement, pour lesquelles certains n'ont d'ailleurs pas le choix !

#### Alternatives aux restrictions

Réaliser des aménagements sécurisés pour les modes doux dans le réseau viaire existant est impossible sans une nouvelle répartition de l'espace disponible au détriment des plus encombrants et polluants. Les derniers aménagements vont dans le bon sens. Les piétons et les cyclistes y trouveront leur compte. Et pour ceux qui ne peuvent, ou ne veulent pas, enfourcher un vélo en ville, la métropole propose une diminution de 20 % du prix des abonnements des transports en commun qui, eux aussi vont devoir bénéficier de nouveaux espaces de circulation afin d'améliorer le maillage du réseau.

Même si des corrections ponctuelles seront nécessaires, je pense par exemple au débouché des Boulevards de ceinture sur le quai de la fosse, les mesures prises récemment sont donc cohérentes vis-à-vis des objectifs fixés collectivement. Seront-elles suffisantes ?

### **Quelle métropole dans le monde d'après ?**

Si les aménagements récents dans le centre de l'agglomération ne semblent pas influencer fondamentalement sur le trafic en heures creuses, il pénalise indubitablement les navetteurs du quotidien et en particulier ceux franchissant la Loire. Quand on sait que 70 % des émissions polluantes dues aux déplacements sont produites en périphérie, dont l'étalement ne favorise pas les alternatives en transport en commun, on mesure les difficultés pour atteindre les objectifs de réduction de ces émissions.

Pas plus que les quelques restrictions d'espace pour la voiture dans le centre, l'incitation au covoiturage ne suffira face à l'augmentation prévisible du trafic généré par l'attractivité de la métropole, ce qui pose la question de la soutenabilité du modèle métropolitain.

- Faut-il continuer à encourager la concentration des activités sur la métropole ?
- Quel bilan du schéma de cohérence territoriale sur les polycentralités, le développement des villes périphériques, la répartition des activités et les déplacements sur l'aire urbaine ?
- Quel rôle pour les aménagements structurants notamment ferroviaires : étalement urbain en mode dortoir « vert » ou répartition des activités et des emplois ? Et quelle gouvernance pour définir ce rôle ?
- Comment répondre aux nouveaux usages apparus : espaces de travail partagé ? Où ? Gérés par qui ?

Autant de questions dont pourrait s'emparer le Conseil de développement.

*\* Objectif d'évolution des parts modales des modes doux dans le PDU à l'horizon 2030 : marche à pied, de 26 à 30 %, vélo de 3 à 12 %, transport en commun de 15 à 16 %*