

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT

DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES

Monsieur Jean-Marc AYRAULT
Président de la Communauté Urbaine
44923 Nantes Cedex 9

Nantes, le 10 décembre 2003

Objet :

**Concertation préalable à la réalisation de
nouveaux franchissements de la Loire
Premières observations du Conseil de Développement**

Monsieur le Président,

Le Conseil de Développement a été sollicité pour participer au grand débat qui s'ouvre pour la réalisation de nouveaux franchissements de la Loire. Il répond d'autant plus volontiers à cette demande qu'il a déjà fourni successivement des avis sur :

- l'élaboration du Plan de déplacements urbains,
- le schéma directeur des transports collectifs,
- le schéma directeur des continuités cyclables.

Avant de commencer, dès le début de l'année 2004, un travail de fond sur cette question, en coopération étroite avec l'Agence d'urbanisme, dans le but de fournir une contribution aux études qui seront engagées par la Communauté Urbaine, le Conseil a souhaité énoncer un premier questionnement et des observations aux Elus.

Ce questionnement succinct est issu des propositions déjà formulées par le Conseil et des réflexions émises par les membres, lors d'une première séance de travail sur ce thème. L'objet n'est pas de prendre position sur des options techniques, mais d'exprimer les interrogations qui sont celles des membres du Conseil, reflet de celles de leur environnement.

Cette réflexion nous conduit à formuler quelques observations d'ordre général :

- la ville est un espace de vie dans lequel chacun trouve sa place en se frottant aux autres. La diversité des habitants est grande et **la politique de gestion des déplacements est un des moyens pour que ce frottement social crée du lien plutôt que de la ségrégation**. Le partage et la solidarité sont donc des valeurs fondamentales qu'il faut garder en mémoire, y compris pour prendre des décisions en matière de déplacements,

Toute correspondance doit être adressée à :

M. le Président
Conseil de Développement
Tour Bretagne
44047 NANTES Cédex 1

Secrétariat du Conseil :
COMMUNAUTÉ URBAINE DE NANTES - AURAN

Tél : 02 40 99 49 36
Fax : 02 40 99 48 56

mail : conseildeveloppement.nantes@vnumail.com
www.nantes-metropole.com

- la décision politique consiste souvent à gérer des décalages et des contradictions sociales. En matière de déplacements, il y a nécessité de concilier une demande sociale, elle-même complexe, avec des contingences urbaines fortes en termes d'espace disponible, de qualité de vie, d'attractivité commerciale... Ce contexte appelle une politique globale cohérente et des décisions souvent difficiles qui nécessitent du temps, celui de l'explication et de la pédagogie, pour qu'elles soient partagées. **Une nouvelle culture de la décision s'élabore peu à peu sous la pression citoyenne et révèle que la manière de prendre une décision compte autant que cette décision elle-même,**
- la notion d'intérêt général est objet de discussions. Notre culture traditionnelle, marquée par un poids de l'Etat très important, nous conduit à raisonner en termes de conflits "intérêt général et intérêts particuliers". La complexité de la société actuelle, dont les pratiques se transforment et évoluent très vite, conduit à reconsidérer ce clivage. **Il apparaît des conflits entre plusieurs intérêts généraux, dont les défenseurs respectifs considèrent qu'ils ont une égale légitimité,**
- les actions "moralisantes" ont aujourd'hui peu d'effet sur les citoyens et c'est ce qui nous conduit à penser utile de dépasser le débat quasi-idéologique opposant les tenants de tel ou tel mode de transport et classant trop vite les bons et les mauvais citoyens. Cela obscurcit souvent l'observation de phénomènes plus importants comme ceux relatifs à l'évolution de la mobilité et donc des comportements sociaux, tel que cela apparaît dans l'enquête récemment réalisée par l'AURAN,
- Nantes est un grand centre urbain en voie d'atteindre le statut de Métropole et doit conséquemment faire face à de nouvelles contraintes. Elle grandit régulièrement et doit gérer les effets de son attractivité : toujours plus d'habitants mobiles qui se déplacent le plus souvent en voiture. La plupart des grands centres urbains en France sont confrontés à des phénomènes similaires et y apportent des solutions très comparables. **La spécificité nantaise réside cependant dans le fait que la Ville est partagée par un grand fleuve et de nombreuses rivières et que le cœur de l'Agglomération n'offre plus suffisamment de franchissements en comparaison avec la plupart des grandes villes de même nature.**

À ces observations générales, il faut ajouter la difficulté de traiter deux grandes contradictions :

Première contradiction :

L'automobile est un fait social qui dépasse de loin la seule nécessité du déplacement. C'est un instrument qui touche à l'autonomie, à la liberté individuelle, à la réussite sociale, à la séduction et nos concitoyens, notamment les plus jeunes soumis à l'influence forte des médias, effectuent majoritairement un choix en faveur de l'automobile. Celle-ci est porteuse de valeurs que l'on peut contester mais qui sont dominantes dans la société d'aujourd'hui.

La ville s'est cependant épanouie sur un espace donné que nous devons partager. Chacun sait que son accès est de plus en plus difficile du fait de l'augmentation du nombre d'automobiles. La forte extension de l'aire urbaine nantaise (plus de 700 000 habitants aujourd'hui), la motorisation grandissante des ménages font que la thrombose est possible.

Comment réussir à concilier un choix comportemental et social dominant avec les contraintes spatiales d'espaces urbains qui ont été déterminés bien avant la civilisation automobile ?

Seconde contradiction :

Des embouteillages se produisent selon les lieux et les heures et il est contre-productif de les nier. Ils touchent tous les habitants et en particulier ceux qui utilisent l'automobile pour leur travail ou du fait de leur mobilité réduite (âge, handicap...). Ils génèrent énervements, retards, conflits, agressivité et sont vécus comme des atteintes à l'exercice des droits et libertés individuelles.

Observons toutefois que les blocages se produisent à des heures bien déterminées. L'Agglomération est fluide pendant une très large partie de la journée. Toutes les grandes villes sont soumises à ces tensions plus ou moins fortes et nos visiteurs parisiens trouvent nos encombrements modestes en comparaison de leurs pratiques urbaines quotidiennes.

Comment ajouter dans les politiques publiques la dimension de la gestion du temps à celle de l'espace ?

Sur cette base et avant d'approfondir leur réflexion, les membres du Conseil ont souhaité formuler leurs premières observations sur les projets de futurs franchissements :

1- Franchissements et maillage urbain du cœur de l'agglomération

La Ville n'offre pas assez de franchissements et doit impérativement les accroître pour assurer une bonne respiration urbaine et renforcer les liens entre les quartiers. Cette irrigation de la Ville est indispensable pour lui conserver son attractivité.

Le barrage que constitue la Loire est bien connu à Nantes, il est préjudiciable aujourd'hui à tous les franchissements et surtout à celui des transports collectifs.

2- Franchissements ou ponts ?

Le vocabulaire a son importance. Les Ponts évoquent des ouvrages routiers, la notion de franchissement peut aller de la simple passerelle au tunnel. La demande sociale qui semble s'exprimer aujourd'hui est celle de la souplesse : la ville est à tout le monde et ses franchissements doivent répondre à cette exigence.

Il y a nécessité de réaliser des franchissements qui soient des liens entre les habitants, des "rues" urbaines dans lesquelles chacun trouve sa place, quel que soit son mode de déplacement.

3- Les transports collectifs ont besoin de franchissements

Les éléments fournis par l'Agence d'urbanisme montrent bien qu'il y a, à l'aval comme à l'amont, une faiblesse pour le passage des transports collectifs. Ce mode de transport a prioritairement besoin de franchissements du fleuve. Les Ponts Willy Brandt et Trois Continents, qui sont souvent engorgés par les voitures, n'ont rien prévu pour les transports collectifs, aboutissant finalement à un grand mécontentement.

4- Ponts, tunnels, navettes fluviales ?

La réalisation d'un pont à l'aval doit prendre en compte des contraintes fortes notamment au regard de l'activité portuaire. Elles doivent cependant être actualisées et ré-explicitées. La réalisation d'un ouvrage mobile sur un fleuve à fort courant pose à la fois des problèmes techniques et financiers. L'option navette fluviale pourrait constituer une première étape si les contraintes diverses devaient conduire à une priorité donnée à l'amont.

5- Franchissements et architecture

L'image des villes se fait pour partie sur des éléments visuels liés à l'architecture. Une grande attention sur les conditions esthétiques de la réalisation des ouvrages est nécessaire. L'intervention des esthéticiens, de plus en plus pratiquée dans les projets urbains, est souhaitable.

6- La coopération inter-institutions

Le débat actuel porte sur les franchissements à l'intérieur du périphérique. Leur réalisation et leur insertion dans un dispositif global de circulation, qui dépasse l'échelle de l'Agglomération, ne seront pas indépendants des réalisations extérieures et de leurs conséquences : projet de nouvel aéroport, de franchissements... Cela repose la question, souvent évoquée par le Conseil, du renforcement de la coopération inter-institutions sans laquelle les problèmes posés par la gestion des déplacements n'atteignent pas toujours le seuil de la satisfaction générale.

7- Rechercher des convergences

Il est difficile de dégager un consensus sur les choix en matière de déplacements, tant la question suscite des réactions passionnelles et passionnées qui font prendre position à chacun en fonction de sa situation personnelle. C'est un point sur lequel, avec le concours des élus et sur la base des travaux d'études et d'enquêtes de l'AURAN, le Conseil de Développement tentera de créer les conditions d'un débat serein et productif.

8- La gestion du temps

Bien que plusieurs propositions du Conseil de Développement aient été faites, la problématique de la gestion du temps n'est toujours pas retenue par l'intercommunalité. La vie urbaine et l'évolution sociale conduisent pourtant à traiter cette question qui consiste à s'interroger sur la problématique des temps d'usage des équipements plutôt qu'à la multiplication des infrastructures. Au-delà des cartographies des flux de transport, il faut mettre en parallèle une cartographie des temporalités.

Les rythmes de la vie d'aujourd'hui sont désynchronisés par rapport à ceux des générations antérieures et l'organisation sociale se répartit différemment dans le temps. La réalisation de nouveaux équipements doit intégrer cette donnée. La demande sociale d'une ville plus largement ouverte dans le temps (comme dans l'espace) est de plus en plus pressante. Elle doit conduire les élus à étudier cette question avec attention.

Voilà les premières observations dont je souhaitais vous faire part avant le Conseil communautaire du 19 décembre prochain en souhaitant qu'elles enrichissent le débat et constituent une aide utile à la décision. Dans cet esprit, une copie du présent courrier est adressée à l'ensemble des membres du Conseil de la Communauté Urbaine.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de mes meilleurs sentiments.



Le Président,
Jean-Joseph RÉGENT