

nantes-citoyennete.com

Le Conseil de développement de Nantes Métropole

Synthèse de l'évaluation du PDU 2000 - 2010

Contributions spécifiques des animateurs de la délégation "Territoires de vie quotidienne"

André-Hubert Mesnard

Gérard Bourgoïn

Marc Moussion

SEPTEMBRE 2009

Contribution d'André-Hubert Mesnard

En rappel : mes remarques viennent :

- après les nombreuses contributions des membres du Conseil de développement et les synthèses qui en ont été faites et communiquées (cf. en mai 2009 : "Paroles de citoyens", et "Évaluation du PDU 2000-2010 - Premiers éléments d'appréciation, Premières questions du Conseil de développement"
- après la présentation au Conseil de développement de l'enquête et de l'évaluation finale du plan de Déplacements urbains, faites par "Planète publique" le 07 septembre 2009
- et après les réunions de travail avec Jean-François Retière, Vice président de Nantes-métropole chargé des transports, accompagné des responsables des services concernés, avec Bernard Deniaud Vice-président du Conseil général, en charge des transports et avec les représentants de l'AURAN dont les prestations sont toujours essentielles car traduites en cartographies diverses.

Certains points me paraissent ressortir clairement de l'évaluation faite, pouvant ensuite orienter de futures propositions pour le futur PDU à venir :

Tout d'abord, les intervenants (y compris les personnalités ayant accordé des entretiens à l'Agence "Planète publique") ont souvent eu la plus grande difficulté à rester dans le cadre strict de la Communauté urbaine de Nantes, à l'origine de la commande et juridiquement concernée par le PDU. Pour parler de déplacements, le territoire pertinent est celui de l'aire urbaine qui ne cesse de s'étendre et même au-delà (trafics régionaux et nationaux).

Selon l'AURAN, les territoires de transports ont été multipliés par plus de 5 depuis 1960 et les territoires urbanisés par plus de 3 (sans doute par suite de l'étalement urbain et de l'extension des trafics, par suite aussi du mitage des territoires et du désordre foncier). Ont donc été signalées à de nombreuses reprises par les intervenants les nécessaires coordinations entre autorités organisatrices des transports, comme entre les politiques d'aménagement, d'urbanisme, de construction de logements et de transports. Ainsi se tiennent étroitement aménagement du territoire, urbanisme, PDU et programmes locaux de l'Habitat. Est-ce vraiment une surprise ?

Ceci étant dit, nous devons, tout d'abord, rester limités au niveau de la Communauté urbaine pour évaluer le PDU finissant, afin, ensuite d'en proposer un autre.

Au niveau des moyens de transport dans la Communauté, l'enquête confirme bien les bons résultats de la politique suivie en matière de transports en commun à travers le PDU : Ils sont satisfaisants, mais surtout à certaines heures (pas le soir et pas les jours de congés) et pour certaines fonctions (travail, scolaires et courses en ville). L'enquête fait apparaître l'importance de la desserte par les transports en commun, mais aussi de la desserte par une voirie rapide, ainsi que des conditions de stationnement dans le choix de la localisation résidentielle. Cependant, des

"actions prioritaires" (pour ne pas dire des critiques) sont demandées pour améliorer les transports en commun, à plus de 20 % sur les prix et la fréquence de passage, et à plus de 10 % sur le partage de la voirie, la structure du réseau, et la sécurité. Cela montre que, malgré le niveau élevé de satisfaction globale, Il reste à faire. Mais les résultats de l'enquête présentés au Conseil ne portent pas sur le degré de satisfaction (ou non satisfaction) des automobilistes : la durée des transports, les nuisances environnementales (temps perdu, qualité de l'air, bruit, fatigue...). Pourquoi ? Les questions posées sur le stationnement montrent que, même à l'intérieur de la ville, on trouve assez facilement du stationnement à proximité du domicile, et que l'utilisation de l'automobile pour aller travailler est largement fonction de la facilité de stationnement sur le lieu de travail ou près de ce lieu. On ne prend de transport en commun majoritairement que lorsque le stationnement est difficile. On ne peut donc pas dire que le transport en commun ait séduit l'automobiliste. D'ailleurs, les résultats du PDU sont très limités puisque la part de l'auto a peu diminué et celle des autres moyens de mobilité a peu évolué. Enfin, quand on a des vélos, on s'en sert peu (pas du tout pour : 50 % des interviewés, dont 70 % en périphérie et essentiellement pour des loisirs et du sport).

L'enquête ne distingue pas les différents quartiers de Nantes, alors que les remarques des membres du conseil ont insisté sur les problèmes spécifiques des quartiers ouest (au nord et au sud de l'estuaire), des quartiers est, et des communes périphériques. Il aurait peut-être été utile de dépouiller les résultats de l'enquête par grands quartiers et pas uniquement selon une logique concentrique par rapport aux boulevards de ceinture et à l'autoroute périphérique. On aurait vu apparaître la question des liaisons entre les deux rives de l'estuaire, aussi bien à l'intérieur du périphérique ouest qu'en aval. On aurait vu apparaître la question de la coordination des circulations de toute nature à la périphérie de l'agglomération et de quartier à quartier dans l'agglomération.

Certaines autres questions évoquées dans le PDU ne trouvent pas de réponse dans l'enquête : l'engorgement sur les ponts et aux entrées de Nantes, et le partage de la voirie (évoqué seulement à propos des actions prioritaires dans le domaine des transports publics), l'amélioration des transports urbains de marchandise, le service apporté (ou non) par les taxis, et ce que l'on pourrait en attendre...

Ceci étant, on partage les conclusions de l'évaluation finale du PDU par "Planète publique" : l'image des transports en commun est bonne mais "elle ne se traduit pas complètement par les comportements modaux". On partage aussi les priorités d'action avancées pour les transports en commun (cf. ci-dessus).

Quant aux "principaux résultats" sur la base des entretiens qui terminent l'évaluation finale de "Planète publique" présentée au Conseil de développement, ils soulèvent bien les grandes questions posées, qui seront d'ailleurs à prendre en compte par la suite, au point de vue de la pertinence du PDU, de sa cohérence avec les politiques d'urbanisme et d'habitat, et avec les politiques des autres AOT, et de son efficacité au regard de la mobilité, de l'accessibilité aux centralités, et de l'efficacité au regard du report modal. C'est une bonne introduction à la suite du travail demandé (la rédaction du futur PDU), qui rejoint les remarques initiales que nous avons formulées sur l'impossibilité de s'en tenir au seul périmètre de Nantes métropole.

Contribution de Gérard Bourgoin

L'intérêt d'intervenir, en tant que co-animateur de la Délégation, à la fin du processus d'évaluation, c'est que le propos permet d'économiser sur tout ce qui a été déjà écrit.

Je me contenterai donc de quelques compléments :

On peut exprimer des "regrets éternels" que l'on se soit contenté de faire une étude concentrique n'incluant pas les apports considérables de véhicules en provenance de l'aire urbaine et souvent bien au-delà !

Ces véhicules sont de plus très souvent à caractère professionnel (camions, fourgons...) et participent à l'activité économique de Nantes Métropole, à son engorgement parfois.

Cette étude ne répond pas complètement à la question posée : "Est-ce qu'on circule mieux à Nantes qu'il y a 10 ans ?" Pas beaucoup plus qu'à celle portant sur le bilan environnemental.

On peut émettre aussi un petit doute quant au panel de gens interrogés quand on regarde le pourcentage possédant 2 à 3 voitures... est ce réaliste et proportionné ?

La question de la gouvernance et de l'autorité unique, qui semble être un élément indispensable à l'élaboration de mesures cohérentes, devra s'abstraire d'un handicap certain à sa mise en l'œuvre : le souci de conserver son pré carré, parfois cultivé par quelques élus et responsables de services des différentes AOT en charge de ces problèmes ! Une réelle collaboration, basée sur l'écoute réciproque, devra constituer la règle.

Transports en commun

- Je mettrai un bémol à la satisfaction apparente concernant les transports en commun où les conducteurs de la TAN se plaignent d'agressions répétées (voir art. PO du 19.09.09).
- La suppression de projets de lignes transversales liée à la conjoncture économique se fera douloureusement ressentir avec l'accroissement prévisible du nombre d'usagers.
- De même avec l'abandon des extensions Navibus (Couëron-Indre-Le Pellerin...).

Le traitement des boulevards urbains est à repenser à la fois dans ses objectifs et dans sa mise en œuvre :

Le seul but de décourager les automobilistes de les emprunter ne fait que créer des bouchons favorisant les émissions de CO2.

C'est aussi oublier que les usagers (et ils sont nombreux) venant de l'extérieur et devant effectuer des déplacements successifs intra et hors agglomération dans la journée ne peuvent "déposer" leur véhicule dans les parcs relais. Ceux-ci sont d'ailleurs remplis dès l'aube par les utilisateurs n'ayant besoin que d'un trajet domicile travail.

Les trottoirs et aménagements plantés, s'ils ont satisfait l'aspect architectural, se sont souvent faits au détriment des pistes cyclables très dangereuses car empruntées en permanence par des

véhicules qui n'ont pas d'espace suffisant pour rouler. Ces trottoirs dispendieux en espace ne sont d'ailleurs d'aucune utilité puisque les piétons ne les utilisent qu'aux abords des arrêts bus. Les tourne-à-gauche sans stockage paralysent les flux montant et descendant avec un seul véhicule, chaque franchissement s'accompagnant de la suppression de la piste cyclable.

Le covoiturage

Il n'est pas besoin d'être devin pour comprendre que la demande la plus forte viendra des territoires les plus éloignés et que les études menées par le Conseil Général sur de futurs aménagements mériteraient de prendre en compte les parcs existants dans les communes, inoccupés en dehors des WE, et de développer une collecte à partir du réseau Lila, ceci ayant l'avantage par rapport à de nouvelles créations coûteuses, de pouvoir se moduler en fonction de la demande future et en tenant compte de son aspect évolutif.

Le périphérique

On ne fera pas l'économie d'une étude réaliste d'un élargissement à 3 voies dans certaines zones, en oubliant de focaliser les esprits sur le pont de Cheviré qui, soit dit en passant, permet un franchissement aisé à 50-60 km/h sans arrêt depuis les travaux le limitant à 2 voies de circulation, les bouchons ayant lieu bien en amont du pont de part et d'autre (échangeurs Sorinières et Atlantis).

Pourquoi est-ce si compliqué de comprendre que le débit est fonction de la dimension et de la vitesse, pas de la nature de l'ouvrage ? Et dans le cas présent, on peut faire l'impasse de la pente... ce qui est encore plus simple qu'en hydraulique.

Tout nouveau projet hors assiette du tracé actuel, implique des réserves foncières ou des acquisitions dont on voit tous les jours qu'elles ont l'avantage de repousser la faisabilité aux calendes... voire à d'autres mandats ! (ex : Ancenis-Clisson en milieu rural).

Contribution de Marc Moussion

Suite à nos échanges concernant nos travaux sur l'évaluation du PDU, je propose une liste des principaux points sur lesquels le PDU 2000-2010 apparaît insatisfaisant ainsi que les points thématiques à proposer et à développer pour les prochains PDU :

L'objectif fondamental du PDU 2000-2010 était de préserver les acquis de la période précédente et de les conforter avec le fléchissement de la voiture au profit du transport public et des modes doux.

Globalement, le développement du réseau des transports en commun, malgré ses imperfections (manque de fréquences aux heures creuses et jours fériés et une certaine insécurité des passagers dues aux agressions de la petite délinquance à certaines heures) et la mise en œuvre d'une politique de déplacements doux en conservant le partage de la voie publique avec la voiture peuvent être considérés comme une réussite.

Cependant, un certain nombre de points restent insatisfaisants :

- Le traitement des pénétrantes, en particulier la pénétrante sud Loire en provenance du vignoble continue de générer des bouchons qui ne sont pas sans conséquence sur la pollution et les émissions de CO²
- Les parcs de stationnement de dissuasion en tête de lignes du réseau de transport en commun sont insuffisants et saturés, ce qui conforte l'automobiliste à continuer en voiture vers le centre
- Le périphérique de dimension insuffisante par rapport à ceux des autres métropoles comparables, est trop souvent saturé et ne facilite pas les déplacements de périphérie à périphérie pour lesquels le réseau de transport en commun est relativement dépourvu
- Les communes Est de l'agglomération (Carquefou, Sainte-Luce, Thouaré et Mauves) qui ont connu une forte croissance démographique, sont insuffisamment desservies par le réseau des transports en commun qui doit être grandement amélioré
- Le Navibus sur la Loire est un succès, alors que le Navibus sur l'Erdre est un total échec. Cet échec doit être analysé pour permettre de le repenser et le transformer en succès comme sur la Loire
- La distribution des marchandises en ville est un problème insuffisamment appréhendé et qui devra faire l'objet de solutions innovantes et imaginatives (ex : Tramway Cargo)
- La part des Taxis dans les moyens de déplacement est trop insuffisante.

Pour le prochain P.D.U., il conviendrait de prendre en compte les éléments suivants :

- Compte tenu qu'il apparaît selon un certain nombre de données que la population périphérique de l'aire urbaine tend à égaler celle de la ville elle-même, il convient de dépasser le périmètre juridique de la Communauté Urbaine pour appréhender les perspectives de flux de déplacement et les moyens de tout ordre pour y faire face, notamment l'inter-modalité des moyens de transport.

Cette conception nécessite une étroite coopération et coordination entre Nantes Métropole, le Département et la Région en matière d'urbanisme, d'habitat et donc de moyens de transport.

- Les infrastructures ferroviaires doivent être largement prises en compte pour structurer le développement des nouveaux territoires urbains.
Dans ce sens il convient de continuer à revaloriser l'étoile ferroviaire nantaise aussi bien en milieu urbain (l'Île de Nantes) qu'en milieu péri-urbain.