

Conseil de développement de Nantes-Métropole Délégation « Territoires de vie quotidienne »

Contribution d'Alain-Louis GOURDY

Habitat et mobilité : la nécessité impérieuse de mieux coordonner les projets.

Les thèmes de réflexion retenus lors de la réunion du 10 décembre dernier sont judicieusement choisis car très complémentaires et surtout intimement liés dans leur impact sur la vie quotidienne de chacun d'entre nous.

Ils traitent du suivi du Schéma de Cohérence Territoriale et des évolutions de l'aire urbaine qui conditionnent directement l'urbanisation et la mobilité qui en résultent, de la qualité de vie qui en découle, du suivi et de la gestion des risques du territoire qui la préserve.

Pour ma part, je m'attacherai plus particulièrement, ainsi que je l'ai évoqué en séance, à ce qu'une large réflexion soit menée sur l'organisation des transports collectifs et individuels dans le périmètre de l'aire urbaine en y intégrant les données de l'habitat et les projets d'urbanisation. Le territoire de l'aire urbaine me paraît en effet être le niveau pertinent pour l'avenir quelque soit l'échéance, même s'il dépasse largement les limites administratives de la Communauté urbaine. Il faudra cependant que le territoire de l'aire urbaine soit clairement arrêté et expliqué.

Je suis conforté dans mon propos par la parution récente des données démographiques fournies par l'INSEE qui confirment l'étalement urbain et notamment la création d'une « troisième couronne urbaine » autour de Nantes.

Des communes rurales plus éloignées intègrent l'aire urbaine nantaise qui s'approche à près de 50 km de celle de Rennes. Cela s'explique évidemment par la croissance ininterrompue du coût du foncier dans l'agglomération et ces communes rassemblent logiquement les catégories les plus modestes de l'accession à la propriété. Cette situation a pour inconvénient majeur de favoriser le mitage de l'habitat c'est-à-dire l'implantation dispersée des habitations individuelles qui est générateur de coûts en matière d'équipements collectifs et de fonctionnement pour des communes qui ont peu de ressources... Mais aussi pour les nouveaux habitants qui ne l'appréhendent pas à prime abord mais après quelques années à leur dépend notamment en terme de charges de transport et de gestion du temps.

Un principe ne me paraît pas assez pris en compte dans les projets d'urbanisme. Il faut promouvoir en priorité l'habitat nouveau à proximité des systèmes de transport en site propre dans les villes et les bourgs car l'inverse va devenir l'exception compte tenu du coût engendré et des difficultés de réalisation.

La mobilité des citoyens au sein de cet espace est cependant une des clés du développement économique et donc de l'emploi pour l'agglomération nantaise mais également pour les Communes « satellites » qui peuvent apporter une valeur ajoutée industrielle complémentaire.

En fait, les enjeux de la mobilité vont bien au-delà du simple transport de personnes ... ! Ils s'appliquent aussi au dynamisme économique, à l'intégration sociale, à la santé et impactent directement le développement durable.

Les conditions de mobilité influencent en effet directement la qualité de la vie quotidienne des habitants de toute l'aire urbaine (facilité d'accès à leur travail ou à l'école, gestion du temps, budget familial et bien entendu environnement humain).

A titre d'exemples, la réouverture de la ligne ferroviaire Nantes – La Chapelle sur Erdre – Châteaubriant en 2010/2013 va incontestablement avoir une incidence importante sur l'urbanisation des communes desservies. Il en sera de même pour les communes desservies par le tram-train à destination du futur Aéroport de Notre Dames des Landes.

Ces derniers projets même s'ils font - et feront peut-être au sein même du Conseil de développement – encore débat, alors que cet aéroport international est un projet national déclaré d'utilité publique, sont incontournables pour l'économie régionale et l'aménagement du territoire local. Il en va de l'attractivité du Grand Ouest et bien entendu de l'agglomération nantaise sur le plan européen sinon mondial. Cette infrastructure lourde sera génératrice de nouvelles activités économiques à proximité de son site et concourra au développement de ce secteur. Ce dossier méritera d'être développé ultérieurement.

Les nouvelles dessertes par tram-train vont permettre de développer d'une manière significative les échanges avec Nantes et l'Agglomération et alimenter directement son propre réseau.

Il semble judicieux de réfléchir en priorité à l'optimisation de l'utilisation de l'étoile ferroviaire nantaise qui est une chance pour la mobilité dans l'aire urbaine.

Le tram-train doit être le moyen privilégié sur cette étoile. N'oublions pas qu'il peut circuler en ville comme le tramway moyennant certaines adaptations et venir de loin... (plus de 100 km dans certains cas en Allemagne), en facilitant extraordinairement la vie des habitants de la banlieue mais aussi celle de ceux de l'agglomération.

Dans le domaine des déplacements, des améliorations importantes ont été apportées sur les réseaux de transport dans la décennie par les Autorités organisatrices notamment la Région et la Communauté urbaine et de nombreux projets sont en cours de préparation. Un point exhaustif devra être fait.

De plus, les plans de transport sont de plus en plus sophistiqués pour être performants et ne peuvent être remis en cause facilement.

Le transport individuel est et restera complémentaire du transport collectif qui par nature est un transport de masse à l'exception de transport spécifique dit de proximité destiné par exemple aux personnes handicapées. Les pôles d'échanges doivent être favorisés.

La multimodalité et la complémentarité demeurent la pierre angulaire du transport public de la vie quotidienne d'autant que celui-ci, il ne faut pas l'oublier, relève légalement et réglementairement de trois Collectivités, la Communauté Urbaine, le Conseil Général et le Conseil Régional qui se partagent la majeure partie de son financement en fonction de leurs compétences respectives.

La contribution financière des Collectivités locales Autorités Organisatrices (Conseil Régional, Conseil Général de Loire Atlantique, Nantes Métropole) est élevée – nous parlerons chiffres plus tard !- tant au plan de l'exploitation des réseaux qu'au niveau des investissements.

Il s'agit là d'une complication qu'il ne faut pas ignorer même si le dialogue est permanent. Cela ne suffit pas toujours à trouver la bonne solution. Le compromis immédiat n'est pas forcément la solution du futur ! Tout cela est connu de beaucoup d'entre nous.

Il y aussi le dossier complexe des franchissements de la Loire et quelques autres dossiers routiers.

Nous sommes à la croisée des chemins entre la volonté de prévoir un système le mieux adapté à nos concitoyens dans le cadre des nouvelles données environnementales notamment qui coûtera indubitablement et les arbitrages financiers qui vont privilégier les investissements les plus efficaces compte tenu de la diminution des ressources.

Notre délégation devra donc recenser les projets d'infrastructures d'une part, les projets d'amélioration des systèmes actuels notamment en terme d'exploitation d'autre part, anticiper les besoins des populations sur la base des projets d'urbanisation et imaginer des services de qualité capables de convaincre puis de fidéliser les usagers.

Il est nécessaire que cette réflexion soit portée par le plus grand nombre d'acteurs et d'utilisateurs en complément des avis des spécialistes des déplacements.

Notre Conseil doit proposer des projets concrets, donc aller le plus loin possible dans la finalisation des besoins et des propositions.

Il n'est pas interdit d'identifier des solutions en complément de l'existant, d'abord en l'utilisant mieux même s'il faut l'adapter et le moderniser.

Faisons appel au bon sens que nous avons trop tendance à trop considérer comme simpliste!

Soyons donc imaginatifs mais gardons nous d'ajouter un peu plus de complexité à un système qui doit tenir compte en fait de très nombreuses données techniques souvent contraignantes et de prévisions socio-économiques imparfaites.

D'où la difficulté de l'exercice et le défi que nous devons relever dans notre réflexion afin que notre Conseil apporte aux élus de Nantes Métropole des propositions de qualité qui puissent à la fois les étonner et les convaincre de leur intérêt public !