
Saisine Plan de déplacements urbains

28 avr. 09

Contribution du Collectif Transport

EVALUATION DU PDU

Dans le cadre de **l'évaluation du PDU** et de la demande de questions spécifiques que pourrait formuler le Conseil de Développement, le Collectif Transport souhaite voir creuser les points suivants :

- ⇒ Maîtrise de l'urbanisation
- ⇒ Politique de stationnement
- ⇒ Ligne de rocade
- ⇒ Inter modalité et harmonie entre les réseaux

Maîtrise de l'urbanisation

Nous n'insisterons pas sur le principe même de maîtrise de l'urbanisation pour lequel nous avons déjà milité lors de l'élaboration du précédent PDU et qui semble désormais partagé par tous les acteurs (au moins dans le discours). Densifier et **varier logements et activités** le long des TCSP sont des conditions indispensables pour une organisation efficace des transports en commun.

- ⇒ Certains aménagements participent de cette volonté : ZAC de la Solvardière à St Herblain (prolongement ligne 1 vers F.Mitterrand), aménagement de la « Grande Ouche » à Bouguenais (prolongement ligne 2), ZAC de la Bottière/Chesnaie (ligne 1).
- ⇒ D'autres aménagements résultent davantage d'une densification guidée par un marché, au gré des opportunités foncières libérées le long des lignes de tramway. La plupart du temps, il s'agit d'une densification dans le secteur privé, répondant avant tout à des plus-values foncières et prenant peu, voire pas du tout en compte, les aspects de mixité sociale.
- ⇒ Enfin certaines réalisations constituent des contres exemples. Vertou, vante à la fois sa « *rurbanité* » tout en réclamant des transports « de masse » (train, prolongement du BusWay) alors qu'elle figure parmi les plus mauvais élèves de l'agglomération en matière de logement social.

L'évaluation pourrait donc porter sur 3 points :

1. *Y a-t-il eu des exigences de la part des élus de NM de densifier et varier l'urbanisation là où la collectivité investissait massivement dans un TCSP ? Si oui, ont-elles été honorées ?*
2. *Quelle mixité sociale génère la densification d'opportunité foncière le long des axes de TCSP ?*
3. *Quel est le montant de la plus-value foncière privée générée par l'investissement public ?*

Pour le Collectif Transport, ces questions valent en même temps piste de réflexion pour l'élaboration du prochain PDU. On peut d'ailleurs y ajouter une question dont on mesure de plus en plus l'actualité en période de crise et de restrictions de subventions gouvernementales. Il s'agit des pistes de financement des aménagements de transports collectifs par une partie des plus-values réalisées sur les opportunités foncières générées par ces aménagements.

Politique de stationnement

Un des leviers d'une politique efficace de transports en commun dans les grandes agglomérations concerne la limitation du stationnement automobile. Nantes en a joué et continue de le faire. Il s'agit de « fermer les robinets » de trafic en incitant les automobilistes à laisser leur voiture dans les P+R aux entrées de l'agglomération. Si leur fréquentation est simple à mesurer, l'origine de leurs occupants l'est moins et pose donc la question de l'étalement urbain dont l'évaluation serait intéressante.

Une autre politique de limitation du trafic automobile en ville concerne le nombre de places de stationnement automobile autorisées lors de la construction de logements dans le secteur desservi par les transports en commun

Y a-t-il eu des exigences des élus communautaires sur l'application de règles en la matière et si oui ont-elles été suivies de résultats ? Ces règles pourraient-elles être plus restrictives ?

Pour le Collectif Transport le problème prend également toute son importance lorsqu'il s'agit des stationnements privés sur l'espace public entrant en concurrence avec les bus et leur progression sur la voie publique. On touche là, en général, au stationnement des résidents, considéré souvent comme un droit au bas de chez soi. Ce stationnement est pourtant un frein puissant pour la vitesse, la régularité et la ponctualité du trafic du réseau bus. Le maintien de quelques « droits » de stationnement suffit à pénaliser fortement une ligne et la rendre peu attractive pour les usagers qui l'empruntent régulièrement.

Le schéma directeur des transports collectifs avait listé un certain nombre d'actions de limitation de stationnement en en donnant les impacts sur les temps de parcours et les gains de fréquentation induits.

Une évaluation de ce qui a été réalisé dans ce domaine et son impact pourrait éclairer sur la nécessité de creuser dans cette voie (rapport entre le coût de suppression de places de stationnement et gains de productivité pour l'exploitant des lignes de bus).

Lignes de rocade

Le précédent PDU affichait une volonté de sortir de la structure d'un réseau maillé essentiellement de façon radiale pour amorcer des possibilités de liaison de quartier à quartier. Un simple coup d'œil sur une carte du réseau permet de constater qu'on en est encore loin. La ligne 70 que l'exploitant a eu toutes les peines du monde à certifier (NF) circule sur la 1^{ère} ceinture. Selon le PDU en vigueur, la ligne 25, sur la 2^{ème} ceinture, devait être supplantée par une ligne 5 (axe lourd en TCSP). Enfin, une succession de lignes diverses devrait constituer une troisième ceinture mais qui est tellement illisible, pour le moment, qu'elle décourage qui n'est pas expert dans le réseau.

L'évaluation pourrait porter sur le potentiel des déplacements de périphérie à périphérie et l'attractivité de la réponse actuelle en terme de réseau.

Inter modalité

L'inter modalité commence à être prise en compte :

- ⇒ À travers les différents titres combinés de transport (SNCF/TAN, Lila, Atlanter, Métrocéane, parfois avec certaines incohérences (le coût annoncé de l'abonnement Lila devenant moins cher que celui de la Semitan).
- ⇒ À travers certains aménagements de pôles, avec des réponses plus ou moins développées : gare de Chantenay (des bus mais peu de trains), gare de Vertou, des trains, un garage à vélo sécurisé mais peu de bus, gare de Pont-Rousseau, des trains, un garage à vélo sécurisé, des tramways etc.

Elle reste très embryonnaire si on la compare avec ce qui se fait dans certaines villes Européennes qui l'ont prise en compte depuis longtemps en particulier pour les stationnements vélo aux abords des stations.

L'évaluation pourrait porter sur la réponse des usagers en fonction du « bouquet » de solutions inter modales offertes en un lieu.