

Saisine Plan de déplacements urbains

3 décembre 2009

Contribution d'Henri FAVRE

Un Plan de Déplacement Urbain ou l'expression des attentes économiques, sociales, environnementales, culturelles, locales, régionales, nationales, internationales ?

Le canevas de réflexions présenté à l'ouverture du débat de l'assemblée du 18 novembre permet de répondre largement à la saisine de la Communauté Urbaine.

Je me contenterai donc de n'aborder qu'un nombre limité de facettes de ce sujet. En matière d'organisation des transports, les techniques modales et les infrastructures qu'elles nécessitent modèlent pour plusieurs décennies les paysages urbains et ruraux. Elles constituent une part très importante des budgets des collectivités, des familles et de nombreuses activités économiques. Elles peuvent et doivent être porteuses de recherches, d'innovations - *techniques, environnementales, tarifaires, énergétiques* - d'emplois industriels pour les constructeurs et de services pour les gestionnaires et les exploitants.

En tant que Conseil de développement, notre responsabilité première est d'exprimer le vécu et les aspirations des personnes vivant ou transitant dans l'agglomération, d'anticiper les évolutions des comportements. Nous devons nous poser la question : "quelles fonctions sociétales doit assumer ce PDU ?" plutôt que "quel PDU voulons nous ?" Nos propositions doivent alimenter la créativité des techniciens et faciliter le débat public, à initier par les élus, pour éclairer et motiver leurs choix.

Un PDU au bénéfice de qui ?

Le plan de déplacement est et sera naturellement utilisé au quotidien par les habitants de l'agglomération, mais il doit être également facilement accessible, lisible et efficace pour celles et ceux qui viennent régulièrement ou occasionnellement dans l'agglomération.

Les ouvrages en voie d'achèvement à l'Est vont permettre un remodelage du maillage du réseau de la SEMITAN et faciliter les liaisons entre le Sud-Est et le Nord-Est de l'agglomération. Des travaux de même nature doivent être programmés rapidement à la pointe Ouest de l'île, en maintenant impérativement la zone d'évitement.

Mais Nantes n'est pas une oasis urbaine dans un désert rural. Ce PDU doit donc s'articuler harmonieusement, dans une démarche multimodale, avec les autres réseaux de transports publics départementaux et

régionaux pour fluidifier les échanges avec les territoires péri-urbains. L'établissement d'une liaison tram/train entre Nantes et Châteaubriant va dans ce sens. Eu égard aux distances séparant les deux villes, une solution train/tram circulant à des vitesses supérieures et offrant une meilleure interopérabilité avec l'ensemble du réseau de RFF, me paraîtrait mieux adaptée.

Le réseau de la SEMITAN doit-il "attendre" les usagers en périphérie de l'agglomération ou "aller les chercher" sur leur lieu d'habitation ?

Le maillage du réseau devrait être complété par un service "à la demande" permettant aux personnes dépourvues de moyens autonomes d'accéder à des lieux de services non desservis par le réseau classique. Nantes assume déjà des fonctions métropolitaines et affiche une ambition internationale. Les équipements existants ou prévus sur l'île de Nantes (Hôtel de la région, Palais de justice, laboratoires, établissements hospitaliers, universitaires, médiatiques, culturels, festifs, sportifs, Machines de l'île, hypermarché, Maison des syndicats, etc...) généreront de plus en plus de flux échappant aux règles classiques des "échanges pendulaires".

La création à Nantes d'une gare multimodale capable d'accueillir TGV, TER, TRAIN/TRAM, utilisant largement les infrastructures ferroviaires existantes et interconnectée avec les gares de Doulon (la liaison existe déjà) et Chantenay (la liaison de surface nécessitera la construction d'un ouvrage plurimodal en pointe de l'île et la réutilisation des espaces libres de l'ancien tracé Nantes/Savenay au pied de la butte Ste Anne) est nécessaire. En outre elle "soulagera" l'actuelle gare de Nantes-Orléans et elle constituera une réponse alternative à la sécurité des circulations des matières classées dangereuses et à un éventuel blocage du tunnel de Chantenay). Cette création permettra d'étoffer les liaisons directes avec le Pays de Retz et d'assurer des liaisons avec le futur aéroport de Notre Dame des Landes, via Doulon, La Chapelle sur Erdre.

Un volet transport du fret et de la messagerie adossé à ce PDU apporterait des réponses d'avenir :

- à l'irrigation de l'hinterland du grand port atlantique Nantes/Saint-Nazaire
- aux fonctions logistiques que se doit d'assumer une métropole,
- à la régularité des approvisionnements en produits alimentaires et en marchandises diverses des commerces du cœur de l'agglomération.

Une voirie au service de qui ?

La réponse spontanée à cette question est de dire que les chaussées et les trottoirs servent à la circulation et aux déplacements.

La réalité est plus complexe : chaussées et trottoirs sont établis au-dessus des réseaux d'eau, d'électricité, de gaz, de télécommunications, d'égouts. En certains points, la ville de Nantes ajoute sa touche personnelle : affluents de la Loire, *Gué Robert*, *Erdre*, *Chézine*, et un tunnel ferroviaire de plusieurs kilomètres. La maintenance ou le renforcement de ces équipements viennent de temps à autres perturber les conditions de circulation.

Pour notre plaisir et celui des touristes, des tronçons de trottoirs se transforment en terrasses de restaurants ou de cafés. D'autres sont des espaces de chalandise, ils deviennent parfois des lieux de vente. Cela n'est pas sans conséquences sur les continuités piétonnes.

Les ravalements des façades, les réhabilitations d'immeubles, la restructuration de quartiers, engendrent systématiquement une interruption de circulation sur les trottoirs, voire dans les rues. Cette situation pose avec force les conditions de circulation et de stationnement pour les véhicules des artisans, des entreprises du bâtiment et de leurs fournisseurs.

Certains trottoirs ont une largeur réduite qui permet le passage du chien et de sa laisse, mais pas celui de son accompagnateur. D'autres sont déformés par la vigueur de la végétation ou des actes d'incivisme, générateurs de flaques qui se transforment selon les conditions météorologiques en pédiluves ou en

patinoires. Dans certaines communes, en périphérie notamment, il n'y a pas systématiquement de trottoirs entre les îlots pavillonnaires et le centre ville.

Bien qu'en moindre quantité que dans d'autres villes, il faut de temps à autre éviter quelques déjections canines. Parfois, il faut faire du "gymkhana" entre les poubelles, les dépôts divers et variés, les stationnements abusifs, les bornes, les poteaux et autres supports de signalisation. La rue est fermée, de temps à autre, pour la réalisation de manifestations commerciales, culturelles, sociales.

Le développement des services à la personne à leur lieu d'habitat, les achats par internet suivis de la livraison à domicile, doivent conduire à repenser, pour ces nouveaux besoins professionnels, des emplacements gratuits et à durée limitée au pied des immeubles.

Quelques rues du centre ville sont aussi le théâtre de la misère sociale d'aujourd'hui et "servent d'habitat" à plusieurs centaines de personnes. Le PLH, en cours de préparation, doit, indépendamment d'autres mesures pour éliminer l'exclusion et la marginalisation, apporter rapidement des réponses pour l'hébergement décent de nos concitoyens.

L'usage de la voirie pour ses fonctions premières de circulation et de déplacement est complexifié par :

- la diversité modale : voitures particulières, bus, tramways, véhicules utilitaires, deux roues, etc...
- le différentiel de vitesse : entre 15 et 50 Km/h selon les véhicules,
- la multiplicité des causes : accès aux écoles, aux lieux de travail, aux centres commerciaux, sportifs, culturels, aux services publics et privés etc...

L'organisation du stationnement est également un élément déterminant de la fluidité et de la sécurité des circulations. Les parkings-relais sont une réponse positive en périphérie, les parking-silos le sont en centre ville, mais l'évolution des modes de vie et de la dépendance ponctuelle ou de longue durée doit conduire à essaimer et semer les "arrêts minutes".

Pour répondre aux rythmes de déplacement des scolaires, des personnes à mobilité réduite, des salariés, des touristes, mais aussi à ceux liés à l'allongement de la durée de vie, un soin tout particulier doit être apporté à la réalisation des cheminements sur les trottoirs et au franchissement des rues. L'implantation de bancs (dans certaines villes, à Edimbourg notamment, des plaques nominatives fixées sur les dossiers facilitent l'identification des lieux de rendez-vous et perpétuent la mémoire d'anciens habitants du quartier), d'espaces de détente et de jeux, d'aires de rencontres, de sanisettes. Ces mobiliers urbains sont autant d'éléments permettant les rencontres, le dialogue, la mixité intergénérationnelle et sociale. Le parcours idéal, pour un piéton, serait celui où il ne rencontrerait aucun ressaut pour franchir une rue ou accéder à un transport public.

Est-ce une utopie ou simplement l'amélioration de la convivialité urbaine ?