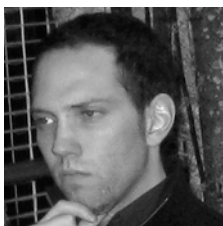


Saisine Plan de déplacements urbains

28 janvier 2010



Contribution de Yoann CHAGNAUD

Osons un projet de déplacements urbains ambitieux sur l'île de Nantes à la hauteur des aménagements urbains en cours

Nous sommes en train d'échanger sur le PDU à l'échelle de la métropole nantaise, bien qu'il y ait un enjeu très important sur la réflexion autour de la gestion de l'aire urbaine et des différentes polarités, permettez-moi une contribution plus concentrée sur le « projet Île de Nantes ». J'aimerais ainsi rêver d'un projet ambitieux, unique en Europe, et qui pourrait devenir un beau « projet d'île verte en cœur de métropole ». En 10 ans, nos modes de vies vont évoluer, alors anticipons.

Le PDU qui va être adopté va rythmer la politique des déplacements urbains pour les 10 prochaines années. Le contexte en 2000 n'est pas le même qu'en 2010 et nous sommes face à une urgence d'autant plus importante à prendre en compte quant à nos objectifs planétaires de réduction des Gaz à Effet de Serre (GES). Les transports contribuent à hauteur de 26 % des émissions de GES dans notre pays, aussi en zone urbaine, la voiture est 2 fois plus émettrice qu'un bus et 65 fois plus qu'un tram. Dans les embouteillages, la consommation d'un véhicule de gamme moyenne peut doubler et atteindre 16 litres au 100 km. Outre les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) qui augmentent à cause de la circulation urbaine, nous avons les oxydes d'azotes (Nox) et autres particules fines et un niveau de fond en ozone (O₃) qui viennent occasionner une pollution atmosphérique, avec des impacts maintenant prouvés sur la santé. Ces rejets polluants, seraient responsables chaque année de la mort de près de 10 000 personnes (cancers divers, maladies respiratoires) en France, selon un rapport de 2004 de l'Agence française de sécurité sanitaire environnementale (Afsse). Nous pourrions également évoquer le bruit occasionné par ce flux de voitures en heures de pointe (fatigue, stress).

Face à la nécessité de réduire nos GES qui nous incombe et le simple bon sens de devoir offrir à nos concitoyens un espace urbain plus sûr et plus sain, le PDU 2010-2020 doit être plus ambitieux en annonçant des objectifs précis. Selon l'étude de l'AURAN, la circulation en voiture a baissé de 4,6 % et l'utilisation des transports en commun a augmenté de 1,1 % entre 2002 et 2008, donc si nous prenons les 10 ans du PDU

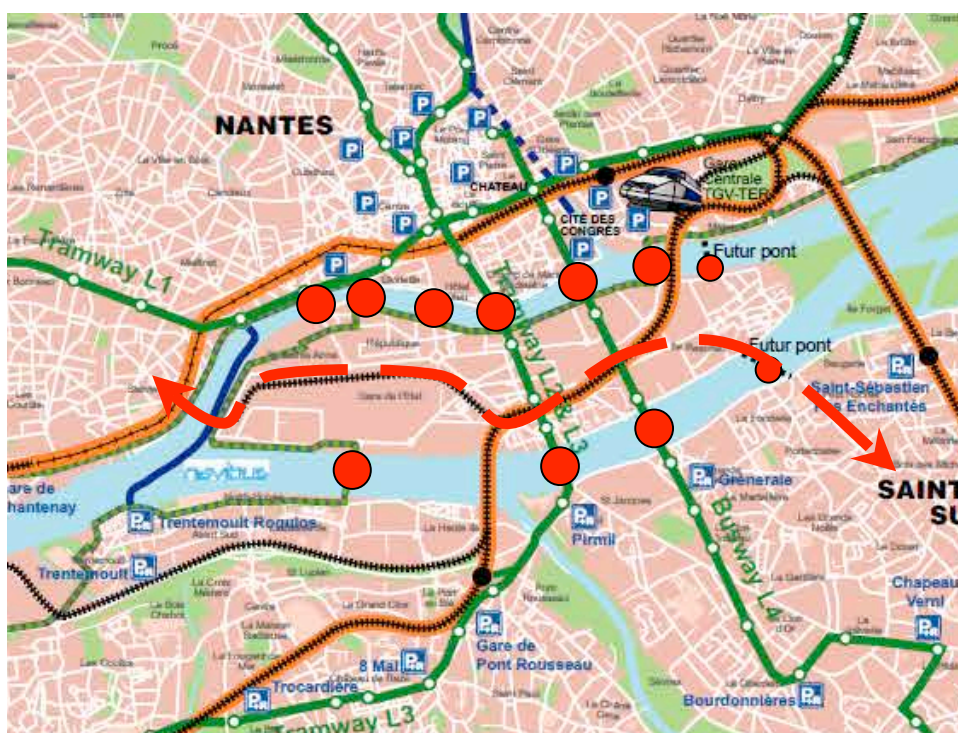
2000-2010, nous pouvons estimer à 5% la baisse de l'utilisation de la voiture et une augmentation de 2% de l'utilisation des transports en commun. N'y a t'il pas un risque de stagnation de ces chiffres entre 2010 et 2020 avec entre autres l'augmentation de l'aire urbaine de Nantes et potentiellement davantage d'habitants s'étalant sur la métropole nantaise, en raison des prix de l'immobilier à Nantes ?

Je pense ainsi qu'il faudrait annoncer des objectifs de réduction plus à la hauteur de l'urgence et faisant appel au bon sens. **Une réduction de 10, voir 15 % de circulation de voitures en centre ville est réalisable. Une augmentation de 5 à 10 % de l'utilisation des transports en commun est également nécessaire et envisageable.** Ces objectifs devront être suivis régulièrement durant ces 10 années par le biais d'indicateurs et de baromètres complets (circulation ; pollution ; acceptabilité sociale). Il serait donc intéressant pour atteindre ces objectifs d'être plus ambitieux et clair sur la politique des déplacements urbains en lien avec le projet « Île de Nantes ». De nombreuses villes en Europe annoncent des projets de décongestion, de réduction de la pollution, à travers l'instauration de péages urbains ou projets sous différentes formes selon les caractères de chaque ville. Je vous laisse prendre connaissance en fin de contribution d'un tableau que j'ai réalisé après une petite veille concernant les projets finis et en cours, et avec le maximum de données que j'ai pu trouver. Ainsi, je propose d'étudier et d'inscrire dans le PDU 2010-2020 l'étude éventuelle d'un test de péage urbain pour décongestionner l'Île de Nantes et aussi annoncer le projet d'une zone à faibles émissions de GES, transmettant un message politique et humain fort.



Sur cette première carte, extraite du site de l'AURAN, nous voyons bien les possibilités de traverser du Sud au Nord par le biais de la ligne 2, la ligne 3 et la ligne 4. De nombreux parcs-relais se sont développés aux extrémités et le long de ces lignes. L'instauration d'un péage sur l'île permettrait de réduire en partie les nombreux passages inutiles entre le Nord et le Sud car les lignes de transports en commun le permettent. D'autant plus que l'argent récolté permettrait d'une part le financement d'une ligne 5 et également l'augmentation de la fréquence des Bus et des Tramway/Busway avec la décongestion de l'Île. Bien évidemment, un système de péage le plus équitable possible sera à envisager (exemption de certaines catégories de véhicules, de certaines situations de covoiturage ou auto partage, ou de certains citoyens).

Carte prospective d'un péage urbain « Île de Nantes »



Futur ligne de tramway (ligne 5)	
Points de passage du « péage »	

Il est évident que l'idée d'un péage urbain n'est pas bien acceptée, mais il faut se poser la question et ne pas s'arrêter à un simple grondement. Les élus ont des pressions de part leur position « électorale », devant faire face aux critiques des citoyens et des opposants, tandis que beaucoup d'automobilistes circulant en villes ne veulent pas être une nouvelle fois taxés. Et pourtant, face à ces réticences fortes, nous voyons se développer dans de nombreux pays voisins des péages urbains, qui n'étaient pas les bienvenus au début mais qui au final sont acceptés et appréciés. La France ne doit pas être une fois de plus à la traîne, comme c'est le cas concernant les énergies renouvelables. La Grande Bretagne, la Norvège, la Suède, l'Allemagne, l'Italie, et bien d'autres multiplient les expériences. Que ce soit un péage urbain de zone, de cordon, comme dans la majorité des pays, ou bien des initiatives nouvelles comme en Allemagne où une vingtaine de villes interdisent l'accès en centre urbain aux voitures les plus polluantes (Diesel et autres) par un système de pastilles de couleurs. Ce « gros mot » qu'est le péage urbain sera mieux accepté par un accompagnement pédagogique et sociologique, ainsi que volontariste et audacieux, pour promouvoir un projet innovant et unique en faisant de notre île de Nantes une île verte, sans trop de pollution, en cœur de métropole. Londres, Berlin, Hanovre, Cologne, Stockholm et bien d'autres suivront rapidement leur exemplarité, toutes ces villes ont instauré des « zones environnementales » ou « zones à faibles émissions polluantes ».

Une telle proposition devra être accompagnée également d'un plan dynamique de diversification des transports en commun et transports doux. La création d'une ligne 5 traversant l'île de Nantes doit être remis à l'ordre du jour. Cette ligne permettrait l'apparition de nouveaux points d'intermodalité.

Ce PDU 2010-2020 doit annoncer des objectifs clairs et ambitieux afin de réduire la circulation de véhicules polluants en centre ville et ainsi rendre nos déplacements plus faciles, plus fluides, moins coûteux en terme d'impact économique et écologique.

Le 28 septembre 2009, le Sénat a voté un amendement autorisant les agglomérations françaises de plus de 300 000 habitants à tenter l'aventure « péage urbain » pendant 3 ans. Inclus dans la loi Grenelle II, la mesure pourrait entrer en vigueur. Mais certaines villes n'ont pas attendu pour étudier le projet, comme Paris ou Lyon. Nantes a la chance d'avoir une « Île merveilleuse » (ça aurait pu être le titre d'un roman de Jules Verne !). Alors tentons d'écrire l'avenir d'une métropole européenne verte et dynamique. Proposons l'étude d'un tel projet qui permettrait de placer Nantes à la pointe des initiatives françaises en terme de déplacements urbains. Nous avons été des précurseurs pour le tramway et les transports en commun, retrouvons un certain élan de dynamisme et de provocation en souhaitant une Île de Nantes, non plus un simple lieu d'embouteillages et de passages, mais un cœur où l'on respire et où l'on se déplace sans crainte des voitures et de leur carapace.

Les métropoles et villes européennes ont-elles été conçues pour la circulation automobile ? Il est urgent à mon avis de rendre nos centres urbains plus vivables, et sécurisant pour les transports doux, moins pollués et parler enfin d'un réel mix-modalité, en faisant tomber les circulations en voiture en dessous des 50 % et en augmentant à plus de 20 % l'utilisation des transports en commun. L'intermodalité se met en place mais favorisons davantage l'expansion de grappes de griseilles autour de l'île de Nantes, île verte, afin de faciliter cette intermodalité et le franchissement de la Loire.

Nom de la Ville	Population de la Ville	Année de création	Superficie	Baisse de la circulation en voiture	Hausse de la fréquentation transports publics	Baisse de la pollution	Prix / passage	Horaires hebdomadaires
Singapour	4 300 000	1975 puis 1998	7,2 km ²	60%			0,3 à 2 euros	
Bergen (Norv.)	252 918	1986	- de 10	10%	8,50%		0,65 euros	6h à 22h
Rome (It.)	2 730 125	1989		10%	6%			6h30 et 18h
Bologne (It.)	373 745	1989 puis 2005	3,2 km ²	25%	10%		5 euros / jour	7h à 20h
Oslo (Norv.)	578 870	1990	40 km ²	20%			2 euros	permanen t
Trondheim (Norv.)	168 988	1991	- de 10	10%	8%		0,8 à 2 euros	6h à 18h
Kristiansand (Norv.)	76 066	1992	- de 10					
Melbourne (Aust.)	3 689 700	2000						
Stavanger (Norv.)	110 000	2001	- de 10					
Durham (Ang.)	41 000	2002	- de 10				2,5 euros	10h à 16h
Londres (Angl.)	7 684 700	2003 puis 2007	21+17 km ²	15%	14% aux heures de pointe (7h-10h et 16h-18h)	16% de CO2 en moins par rapport à 2002	12 euros / jour	7h à 18h
Florence (It.)	366 488	2004	- de 10	20%			1 euros / jour	
Tonsberg (Norv.)	38 393	2004	- de 10					

Gênes (It.)	611 476	2005						
Stockholm (Suè.)	825 057	2006 puis 2007	34,5 km ²	22%	10%	14%	1 à 2 euros	6h30 à 18h30
Valletta (Malte)	6 300	2007	- de 10				0,8 à 6 euros	
Milan (It.)	1 303 314	2007	8,2 km ²	14%		15% et objectif de 30% de maladies pulmonaires en moins	2 à 10 euros	7h30 à 19h30
Dublin (Irl.)	505 739	2008						
Berlin (All.)	3 426 525	2008	88 km ²	Système de pastilles selon le degré de pollution de la voiture + "zones environnementales", délimitées en ville. Diesel : avt 97 (pas de vignette), de 97 à 00 (rouge), de 01 à 05 (jaune), depuis 06 (verte) ; ESSENCE : avt 93 (pas de vignette), depuis 94 (verte)				
Cologne (All.)	993 509	2008						
Hanovre (All.)	519 619	2008						
Stuttgart, Dusseldorf, Dortmund, Munich, Fribourg, Karlsruhe, Mannheim etc. (All.)		2008-2012						
Bristol (Angl.)	416 400	2010-2015	- de 10				4,8 euros / jour	7h à 10h
Cambridge (Angl.)	108 979	2010-2015	- de 5					
Copenhague (Dan.)	1 167 569	2010-2012						
Göteborg (Suè.)	506 083	2010-2015						
Leeds (Angl.)	429 243	2010-2015	- de 10					
Amsterdam (P-B)	765 005	2010-2015						
Helsinki (Fin.)	565 000	2011						
Manchester (Ang.)	432 474	2013	- de 10				6 euros / jour	
Bruxelles (Bel.)	954 040	en réflexion						
Graz (Aut.)	250 099	en réflexion						
Paris (Fr.)	2 193 030	en réflexion						
Lyon (Fr.)	472 330	en réflexion						
Nantes (Fr.)	289 000	2015	3,37 km	<i>Projet d'île verte "zone environnementale protégée", "zone à faibles émissions de GES"</i>				

Ce tableau pourrait être complété, amélioré, mais il permet déjà d'avoir une vue globale des initiatives de villes, classées selon la date de l'instauration du péage urbain et distinguant leur population. Ces villes sont souvent annoncées comme exemplaires et visitées par nos élus, il est temps de monter dans le wagon de ces villes durables.