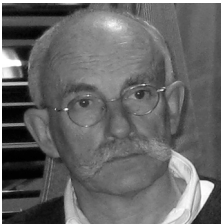


Saisine Plan de déplacements urbains

28 janvier 2010



Contribution de Marc LEFEBVRE, Collectif Transport

Précisions du Collectif Transport à l'issue de la réunion du 21 janvier sur le thème : "forme du territoire, périmètre de l'action publique et mode de gouvernance en matière de mobilité"

Sur l'aire de référence

Dans nos « propositions pour le PDU à l'horizon 2020 » nous écrivions que l'aire métropolitaine n'était évidemment pas la plus pertinente quand on évoque la question des déplacements qui concernent, de fait, toute l'aire urbaine. Pour autant, le PDU sur lequel le conseil de développement doit faire des propositions reste bien celui de Nantes Métropole. C'est pourquoi, nos propositions se sont limitées aux compétences de cette autorité. Nous avons d'ailleurs souligné que l'aire métropolitaine, englobée dans l'aire urbaine, ne devait pas se restreindre à l'aire « intra périphérique » largement mieux pourvue aujourd'hui que les communes extérieures, même quand elles se situent dans le territoire de référence (si les réponses peuvent être différentes en matière d'offre de déplacement alternatif à la voiture, la même attention doit être apportée aux usagers des communes les plus éloignées, tant en terme d'accès à la ville centre, qu'en terme de liaison entre elles).

Sur l'articulation entre autorités organisatrices

L'importance de la cohérence entre les différents modes de déplacement et différents réseaux qui gravitent, dans, et autour de l'agglomération centrale, et l'apparente carence de structure de concertation entre les différents acteurs dans ce domaine, nous semble militer en faveur **d'une instance regroupant les autorités organisatrices de transport en commun circulant sur le territoire métropolitain**. D'autant que, même le SCOT, ne couvre pas la totalité de l'aire urbaine, en étant privé de toute sa partie Sud-Ouest. Notre proposition ne vise pas à définir précisément cette structure et encore moins à ajouter des lourdeurs administratives dans l'élaboration de projet déjà complexes. Il nous semble, en revanche, que le Conseil de

Développement doit pointer dans ses propositions, l'absolue nécessité que les élus se dotent d'un outil de concertation, dans lequel les usagers auraient leur place, et permettant la cohérence des déplacements dans et hors des limites métropolitaines.

Sur l'étoile ferroviaire

L'utilisation de l'étoile ferroviaire est emblématique de cette nécessité de cohérence qui nous semble faire défaut aujourd'hui.

- ⇒ Dans l'**articulation des différents réseaux**, locaux, départementaux, voire nationaux
- ⇒ Sur une réflexion au sujet de l'**usage envisagé des axes créés** ou renforcés (desserte de nouvelles villes dortoirs, ou pôles d'activités décentrés ?)
- ⇒ A propos de la **densification des logements et des activités** sur de nouvelles polarités constituées autour des gares (existantes ou à créer) de l'étoile ferroviaire, tant dans le périmètre métropolitain (Vertou ? St Sébastien ?) qu'au-delà de ses limites
- ⇒ Sur la **synchronisation** entre ; la mise en place de modes de déplacements alternatifs et de la densification urbaine (île de Nantes... train-tram vers châteaubriant)

Sur l'aménagement des territoires autour des axes de TC

Dans l'aire métropolitaine, qu'il s'agisse de l'utilisation de l'étoile ferroviaire ou tout autre axe lourd de transport en commun, le Collectif Transport souhaite que le Conseil de Développement insiste sur l'**obligation de transcription d'engagements forts au travers des PLU et PLH** par les maires des communes concernées. Afin d'assurer cohérence et retour sur investissement public, ces engagements (conditionnant les investissements) doivent concerner l'aménagement des territoires autour des gares :

- ⇒ engagement de **densification urbaine**
- ⇒ engagement de **diversification des activités**
- ⇒ engagement **d'organisation des multi modalités** centrée prioritairement **autour des modes doux (vélo, marche à pied)**

La maîtrise du foncier est évidemment un atout incontournable dans ces aménagements. Tous les outils permettant cette maîtrise doivent être mobilisés. Si le privé a sa carte à jouer au service d'un aménagement concerté, et à plus forte raison en période de vaches maigres, il nous semble qu'une partie des plus values engendrées par l'investissement public doit y revenir pour financer ce qui génère ces plus values.