

Saisine Plan de déplacements urbains

2 février 2010



Contribution de Jean RENARD

Réflexions sur les priorités du PDU

Nous ne pouvons que nous féliciter de la mobilisation des membres du conseil de développement quant aux réflexions, suggestions, initiatives à transmettre aux autorités.

Il reste à savoir si nos remarques seront prises en compte ou bien si tout ou presque est déjà bouclé comme certains le laissent entendre. Ma longue expérience depuis 1996 dans le cadre de la démocratie participative me rend un peu perplexe. Mais soyons positifs et continuons le combat.

Il y aura de notre part un gros effort à faire pour faire connaître nos propositions en les classant selon un ordre logique et en fonction de ce qui nous semble essentiel. Je fais confiance à nos animateurs.

Nous ne doutons pas de la bonne volonté de nos élus, à l'écoute des citoyens. Nous ne doutons pas non plus de la qualité des techniciens chargés de proposer aux élus des solutions à la fois efficaces et peu coûteuses pour les deniers publics.

Il n'empêche. Il peut arriver que la société civile, que nous représentons le mieux possible et bénévolement, puisse suggérer des solutions alternatives aux choix des élus et des techniciens, notamment en anticipant sur les évolutions du corps social et des besoins des habitants.

Nous devons, nous disait Jean Joseph Régent, être audacieux, impertinents et utopiques.

C'est à ce titre que j'interviens afin de rappeler les questions qui fâchent. Les autres, celles qui font consensus, et qui traduisent les réussites, n'ont pas besoin d'être soulevées. Il faut les ranger dans les satisfactions. Par exemple, le retour du tramway, pourtant décrié en son temps par une forte minorité des représentants politiques de notre territoire. Rappelons nous les combats des années 1980.

Les questions qui fâchent ou qui interrogent, pour être plus soft, sont les suivantes, je laisse à chacun le soin de les compléter.

1° Celle des transports collectifs dans l'île de Nantes. L'urbanisation de l'île mérite attention sur ce plan. Sur les schémas du PDU de 1990-2000 figurait le tracé d'une ligne 5 de tram traversant l'île avec un pont à l'amont un autre à l'aval pour rejoindre les boulevards extérieurs. Qu'en est-il aujourd'hui ? Alors même qu'est apparu depuis, le projet de construire un hôpital, aspirateur à véhicules s'il en est ! On peut craindre le pire sur le phasage, comme disent les spécialistes, qui conduit à construire l'équipement avant ou sans un transport en commun de grande capacité. Ne renouvelons pas l'erreur, soulignée à plusieurs reprises par notre conseil, de l'hôpital nord sans ligne de tramway, lequel en revanche dessert des grandes surfaces commerciales proches.

En outre, construire un tel équipement sur une zone dite « faiblement » inondable interroge. Que signifie ce qualificatif de faible au regard de l'atlas des zones inondables habitées et du plan de prévention aux risques (PPR) de Nantes ?

Les membres du conseil sont nombreux à s'interroger sur cette question des mobilités dans l'île. Plusieurs solutions ont été proposées quant à l'aval de l'île et au lien avec la rive nord (pont ouvrant ou non, tunnel, télécabines, pont transbordeur). On souhaiterait un large débat citoyen.

2° Celle de l'étoile ferroviaire. C'est un autre marronnier soulevé dès 1996 par la CCA et repris par le conseil à maintes reprises. Ce qui choque, ce sont les retards et attermolements, chacun se renvoyant la balle parmi les collectivités. S'il est besoin d'une autorité unique, c'est bien sur cette question. Au rythme actuel de réalisation, l'urbanisation sera achevée avant la mise en route de l'étoile ferroviaire.

Rappelons pour mémoire que l'idée d'utiliser cette étoile, fruit de l'histoire ferroviaire de notre région qui nous a été rappelée il y a quelques années par le directeur régional de la SNCF, avait été émise au début des années 1960 par André Routier-Preuvost père.

Un demi-siècle plus tard, nous avons simplement une ligne Nantes-Vertou et le début de la construction de Nantes-Nort sur Erdre, mais rien de décidé sur l'axe Carquefou-Bouaye, passant par le cœur de l'île de Nantes et desservant l'actuel aéroport !

En outre, la ligne qui devrait aller jusqu'à Châteaubriant ne sera pas reliée directement à la ligne Châteaubriant-Rennes.

3° La question de l'autorité unique des transports. Si elle est impossible à mettre en place, il faudrait à tout le moins inventer une structure type ACEL regroupant les différentes collectivités qui pourrait faire d'utiles propositions et faciliter les questions d'intermodalité, de cadencement entre TER, Lila et Semitan.

4° Avait été également évoqué par la CCA la mise en place d'une politique volontariste des temps dans la ville. Nous avons proposé un bureau des temps. L'objectif étant d'étaler au mieux les pointes de trafic et les engorgements. Un tel projet se devait aussi d'améliorer les ouvertures des services publics aux citoyens, notamment les salariés.

Il allait de pair avec l'idée émise par G. Bourgoïn, l'un des membres actifs du conseil, de faire varier les flux des entrants et sortants sur les ponts de l'agglomération, en évitant de placer au milieu de ces derniers des murs de béton interdisant de fait de pouvoir modifier les flux. Des exemples nombreux à l'étranger montrent l'intérêt de cette technique. Où en sommes nous, tant pour gérer le temps que les espaces ?

5° Plus délicate et plus utopique est la question du stationnement.

En d'autres pays il est considéré comme inconvenant de permettre le stationnement des véhicules sur la voie publique. Même à Paris, sur de grands axes, tout stationnement est interdit. Pourquoi ne pas en faire autant à Nantes ? Cela libérerait des surfaces qui pourraient être réservées à des voies cyclables en site propre et donc sécurisées.

Supprimons, par étapes, tout stationnement dans la ville et rendons aux rues et avenues ce pourquoi elles ont été faites, faire circuler des véhicules.

D'autant que garer son véhicule devant ou à proximité de chez soi sur la voie publique n'est pas un droit, c'est une tolérance.

6° D'autres questions mériteraient notre attention, celle du péage urbain, celle de l'extension à toute la ville du stationnement payant en attendant la suppression de tout stationnement comme évoqué ci-dessus, celle des taxis, et notamment des taxis collectifs de type minibus, pouvant prendre ou déposer les clients à la demande, les navibus et leur multiplication, celle des parkings dits de rabattement. Mais aussi se souvenir que la loi impose la réduction des gaz à effet de serre et que nous devons suivre les prescriptions des lois récentes et du Grenelle de l'environnement en la matière des mobilités dans la ville. (Voir les contributions très riches de Y. Chagnaud et de B. Fritsch). En tous ces domaines, il serait utile d'examiner ce qui se fait ailleurs et de faire des propositions ambitieuses, pertinentes, voire dérangeantes ou utopiques.