
Saisine Plan de déplacements urbains

9 février 2010



Contribution d'André-Hubert MESNARD

Essai de présentation et de classement des diverses préconisations pour le prochain PDU (document provisoire)

Chacun y retrouvera sans doute ses propositions, au nombre d'au moins une quinzaine. Mais il peut y avoir des oublis importants, voire des erreurs à corriger. Ce document essayant de répondre aux demandes de plus en plus pressantes de clarifier nos objectifs, au sein de la délégation « Territoires.. ». Des rapprochements et croisements sont à faire avec les remarques et propositions des autres délégations, et des autres groupes de travail (développement durable, rayonnement, PLH...), même si ces derniers ont été largement représentés par les auteurs des propositions prises en compte ici.

Cette présentation est en quatre points, concernant successivement : le cadre général, les principales préconisations, les propositions touchant aux structures et aux institutions, et enfin quelques mesures phares, à prendre sans doute sans trop tarder, pour symboliser la volonté, l'esprit d'innovation de la métropole et ajouter à son attractivité.

I- Le cadre général de nos propositions

Les objectifs principaux des plans de déplacement urbains, apparus avec la loi sur l'air de 1982, sont de **permettre la mobilité dans un contexte que l'on qualifie à présent de « développement durable » (économie, écologie, solidarité..).**

Les remarques semblent converger sur la **nécessité de dépasser le cadre métropolitain actuel** dans nos propositions, pour considérer l'aire urbaine qui s'étend de plus en plus (beaucoup plus de cent communes) et qui a pour caractéristique de regrouper les communes développant des relations, régulières et majoritaires avec la métropole (40 % au moins ?).

Une autre remarque a porté sur la **nécessité d'une perspective à long terme** (20 à 30 ans), perpétuellement mise à jour, pour une vision opérationnelle, de planification (SCOT et au-delà) et de programmation, foncière tout particulièrement. D'autant plus que le court terme (5 à 6 ans) semble déjà bien engagé par des « coups partis » (chronobus, plan vélo, étoile ferroviaire, délégation de services publics en

cours, programme d'équipements de la métropole, déménagements programmés de certains grands équipements publics...).

Au-delà de la mobilité et de la durabilité, ou encore de la mixité urbaine (objectif de la loi SRU), **doivent être considérés, étudiés, préconisés : les temps et horaires des parcours (bureau des temps déjà préconisé par le précédent conseil) ; les axes prioritaires (pour piétons, vélos, voitures, transports en commun..) ; les franchissements des obstacles à la circulation, les contournements possibles et la suppression des obstacles causes d'engorgements...**

La sécurité, le confort et l'urbanité sont garants de la durabilité et de l'attractivité des différents modes de transports et de leur coexistence paisible. On doit les rechercher a priori à travers l'observation et la diminution des accidents, du stress, des pollutions. Y concourent la signalisation, l'accueil, l'information, les haltes, l'aménagement des espaces multimodaux, (qui en eux-mêmes doivent être attractifs et confortables). Enfin la recherche et l'aménagement de la **proximité urbaine** sont des buts en soi : Pourquoi se déplacer si certaines choses sont bien aménagées à proximité les unes des autres : logements, écoles, commerces, services à la population, loisirs. Cela pour les diverses catégories de la population qui n'ont ni la même disponibilité, ni la même mobilité, ni le temps ni les moyens de se déplacer loin. Ainsi, en croisement avec le programme local de l'habitat devront être repérés, comme cela se fait dans certaines agglomérations déjà, des quartiers et **îlots de localisation aisée** de certaines populations (handicapés, personnes âgées), îlots qui pourront faire l'objet de réservations foncières ciblées au sein même de quartiers urbains mixtes et actifs (la réglementation de l'urbanisme le permet), pour éviter toute ségrégation.

Le plan de déplacement urbain doit ainsi repérer et desservir la **spécificité de certains espaces** : quartiers, communes périphériques, ville centre, périphérie, grande couronne, ainsi que leurs dessertes. Certains **lieux spécifiques** sont au départ ou à l'aboutissement de nombreux trajets, ils créent des flux et ils doivent faire l'objet d'études spécifiques, sur tous les plans, (étude de l'intermodalité, de l'accessibilité, du stationnement...). Ce sont les hôpitaux, les gares, le port, l'aéroport, les grands parcs publics, les grands équipements culturels, les lieux de rassemblement festifs ou autres...

II- Préconisations diverses mais importantes

Prendre en compte sérieusement les **innovations technologiques** justifiées, (souvent d'ailleurs déjà banalisées ailleurs) : Trolleybus, téléphériques, ponts transbordeurs, services fluviaux, métros aériens... Donc ne pas oublier la troisième dimension, aérienne ou souterraine, au moins par endroits (croisements d'axes, traversées de rivière ou de fleuve, volonté de superposer voiries et activités, dans des espaces très denses...).

Accepter des expérimentations lorsqu'elles sont possibles (plan de circulation, règlements, stationnement). Canaliser, limiter ou interdire progressivement la circulation et le stationnement dans certains quartiers, d'une façon évolutive, si l'accroissement des flux et de la pollution le nécessite. Mais ne pas hésiter à revenir en arrière en cas d'échec prouvé ou d'évolution favorable de la mobilité. Mais l'évolution des données de la circulation est incertaine, au vu des exemples des très grandes agglomérations (avec cependant certaines constantes, comme le fait pour beaucoup de renoncer à avoir une voiture, ou à s'en servir en centre d'agglomération). Peut-on traiter spécifiquement certains axes ou certains quartiers, pollués ou obstrués ? Peut-on **expérimenter le péage urbain**, désormais autorisé par le législateur pour les grandes agglomérations. Peut-on envisager l'expérience du péage urbain sur l'île de Nantes, à l'image de la City de Londres ?

D'ailleurs, à plus d'un titre, **l'île de Nantes pourrait être l'image innovante de la métropole nantaise** (téléphérique reliant les deux rives, éco-quartier, machines culturelles, centre de la création artistique et d'architecture...). Le CHU projeté, le Marché d'intérêt national, la gare d'Etat, la bourse du travail, et surtout les quais du fleuve en font un lieu tout à fait essentiel, symbolique et pittoresque de la métropole. Les transports et les déplacements urbains doivent y faire l'objet d'une politique globale de planification et de programmation digne du nouveau cœur de la métropole nantaise : Un PDU spécifique pour l'île de Nantes ?

III- Structures, infrastructures, et nouvelles institutions nécessaires.

« L'étoile ferroviaire » autour de l'agglomération nantaise doit être gérée et aménagée d'une façon organisée, jusqu'aux limites du département, et en coordination avec les départements et régions voisines. Comme le port, l'estuaire, la Loire, l'Erdre, l'aéroport (ou les aéroports), ce sont des structures d'intérêt supra métropolitain.

Avec quels outils organiser cette « métropolisation du département » ? Toute une série de moyens institutionnels peuvent être envisagés, d'une façon concomitante ou progressive. Ce peuvent être : l'extension de la métropole (communauté urbaine), une conférence des intercommunalités de l'aire urbaine, une conférence des autorités organisatrices des transports (Région, départements, SNCF, RFF, métropole de Nantes-Saint-Nazaire, et autres intercommunalités concernées), Syndicat mixte de l'aire urbaine, une Association communautaire de la Loire-Atlantique (à l'image de L'ACEL pour l'estuaire)...

Ces institutions auraient l'initiative, ou seraient associées à **l'élaboration de directives** (Directive territoriale d'aménagement de l'estuaire de la Loire à actualiser) et de **schémas pour l'aire concernée**, (super SCOT, encadrant des SCOT et Schémas de secteurs). Elles pourraient s'élargir avec l'extension de cette aire urbaine. Suivant la hiérarchie des et de règles d'urbanisme les plans locaux d'urbanisme devraient être cohérents avec les prescriptions de ces documents plus larges.

Grâce à ces schémas et plans à long terme il y aurait cohérence entre les grandes infrastructures (étoile ferroviaire et autres équipements structurants énoncés ci-dessus et prévus au PDU) et les politiques d'aménagement, d'urbanisme, de logement (PLH), ou encore de protection de l'environnement (espaces boisés, zones protégées diverses, grands sites, littoral).

On doit souhaiter une synchronisation entre ces politiques et une programmation volontaire dans le temps, par exemple à travers une politique de réserves et d'acquisitions foncières provisionnées très en amont des réalisations opérationnelles.

IV- Quelles mesures phares ?

À prendre rapidement, en plus de celles qui sont déjà annoncées voire programmées (par des « coups partis ») :

Extension des zones 30 – Péages – Téléphérique (Sainte-Anne – Ile de Nantes – Rézé) – Ligne 5 de l'île de Nantes – Bus périphériques et liaisons circulaires intra et extra périphériques ?

Mesure et traitement des quartiers et des axes les plus pollués (plan vitesse, stationnement, instauration de lignes de trolleybus, circulations sur la Loire...) - Organisation des trafics lourds en ville et en périphérie (axes, aires de stockage..) - Eventuelles expérimentations.

Pour la suite : Prévoir une programmation dans le temps : À 5 ou 10 ans d'abord, puis pour 10 à 20 ans à suivre. Suivi régulier du PDU (révision éventuelle, ou mise à jour, tous les deux ans ?), et programmation et planification glissantes, avec débats, (referendums), consultation des CCQ et bien entendu, élections venant rythmer la vie politique.

Le Conseil de développement se propose d'être le lieu d'une évaluation permanente, en collaboration avec les services, et en liens avec les élus, saisis en premier et en dernier ressort.