

Saisine Plan de déplacements urbains

26 février 2010



Contribution de Jean RENARD

PDU : Retour sur quelques fondamentaux de bon sens

Avant de faire parvenir aux élus de l'agglomération les propositions du conseil de développement, je reviens quelques instants sur des points que je souhaite voir introduire dans notre avis.

La simple application des lois promulguées depuis une dizaine d'années et les préconisations du Grenelle de l'environnement obligent à réviser fondamentalement nos modes de déplacements. Le rapporteur de la délégation A.H. MESNARD l'a dit avec force. Je le suis entièrement. Il faut en être conscient. Il faut diffuser auprès des citoyens ces obligations nouvelles. Il faut que nos élus traduisent concrètement ceci dans les choix qu'ils doivent faire, même si cela doit aller à l'encontre de nos habitudes. C'est un préalable à rappeler d'entrée de jeu et le conseil de développement doit s'y conformer dans ses propositions. Toute proposition allant à l'encontre ne doit pas figurer.

Il faut dire aussi la gêne éprouvée dans nos réflexions par bon nombre d'entre nous par le fait que beaucoup de décisions des techniciens sont déjà entérinées par les élus. Il suffit de lire la presse locale qui fait état de lignes de chronobus, de retards dans la ligne 5, voire son enterrement, de réalisations diverses et variées actées jusqu'en 2014 ou 2016. À quoi servons-nous alors, quand on nous demande des avis et propositions sur le plan de déplacement 2010-2020 si tout est déjà dans les tuyaux (c'est le cas classique bien connu des coups partis) ?

Cela conduit bon nombre de membres du conseil à un sentiment de frustration. On souhaiterait pouvoir donner un avis et faire des propositions plus à l'amont des choix afin que nos solutions longuement discutées et argumentées au sein du conseil soient peu ou prou prises en compte, ou à tout le moins évoquées lors des choix effectués par les élus.

Cela revient à nous demander comment faire passer concrètement dans le PDU 2010-2020 nos préconisations qui résultent de réflexions de bon sens. A moins que nos propositions anticipent les choix à plus long terme ?

Il n'empêche. La prise en compte insuffisante par les techniciens et élus de celles-ci risque de désespérer la bonne volonté des citoyens. Je pense par exemple à la non prise en compte du temps et pas seulement de l'espace dans les choix et décisions. Il y a des attentes des usagers qu'il faudrait mieux prendre en compte. Nous sommes souvent les passeurs des expressions des citoyens en étant à l'écoute de ce qui se dit dans nos différentes associations que certains représentent dans le conseil. Je pense en particulier au sentiment d'insécurité des déplacements en deux roues non motorisés, aux horaires d'ouverture des services publics, aux questions de cadencement, de rabattement, d'intermodalité des transports en commun.

Un exemple évocateur parmi d'autres du gaspillage des deniers publics. On a multiplié dans l'agglomération des salles de rencontre de types divers et variés. Chaque élu veut chez lui et à proximité des salles qui sont de fait dédiées à des activités spécialisées et qui sont vides les trois quarts du temps. Ne pourrait-on pas les utiliser pour différents usages sur toute la durée du jour et de la nuit ? La mutualisation ne serait elle pas qu'un vain mot ? Une utilisation plus rationnelle des équipements publics demande simplement de l'imagination. On parle de lycées et de collèges ouverts sur la ville et les associations. Voilà un bel exemple à mettre en œuvre. On me dit que ce sera le cas du futur lycée de Clisson. Bravo. Exemple à suivre.

L'anticipation doit être le maître mot de nos réflexions. Ici aussi quelques exemples évocateurs :

Il y a à prendre en compte un effet de seuil quant à l'utilisation de l'automobile. C'est ainsi qu'à Paris le nombre de ménages sans voiture est désormais largement majoritaire. Déjà à Nantes la part des ménages sans voiture est beaucoup plus élevée que dans les communes périurbaines de deuxième couronne (le record du pourcentage de ménages ayant deux voitures ou plus est détenue dans le département, le sait-on, par la commune de Casson qui n'est plus qu'un immense dortoir pour classe moyenne !). N'y a-t-il pas un seuil au delà duquel les ménages abandonnent la possession de véhicules ? Et si oui où en sommes nous à Nantes et peut-on savoir ce qui se passe ailleurs ? La prise en compte d'un tel constat peut modifier en profondeur les rapports à l'automobile.

Autre exemple qui a des effets sur les déplacements. En 1970, un projet d'aéroport a été évoqué au nord de Nantes. Il aurait été raisonnable que les POS puis les PLU prennent en compte ce projet, en réservant d'une part des espaces pour les voies de desserte (routes, voies ferrées existantes mais non utilisées), et d'autre part les zones d'exposition au bruit. De même, on aurait pu penser que les élus, les techniciens et les administrations en tiennent compte dans la répartition des droits à construire (anticiper c'est aménager). Qu'en a-t-il été en réalité ? Elus, techniciens et administrations ont chacun leur part de responsabilités. Et aujourd'hui on s'étonne dans les sphères locales du pouvoir des doutes exprimés par des citoyens face à ces impérities devant cet équipement !

Troisième exemple de la nécessité d'anticiper. Aujourd'hui on rétablit la ligne ferroviaire Nantes-Châteaubriant (malencontreusement fermée faute d'anticipation en son temps). On doit s'en féliciter. Prend-on les mesures adéquates pour éviter une urbanisation anarchique comme celle que l'on a laissée faire autour du projet aéroportuaire ? Il suffit d'examiner les dynamiques à l'œuvre pour y répondre. Mais a-t-on mis en place un outil d'observation de la dynamique des localisations ? Les promoteurs et leurs affidés eux ont anticipé.

Encore un autre exemple d'anticipation dont on pourrait localement s'inspirer. À Montpellier, une fois le choix des tracés des tramways retenu, et bien avant la mise en place de ce transport, les voies ont été affectées à des lignes de bus anticipant le futur équipement.

Pour une éventuelle ligne 5 et le réseau de transport dans l'Île de Nantes on pourrait s'inspirer de cet exemple. Ne renouvelons pas l'erreur du CHU nord, non desservi par le tramway.

Enfin pour le « fun », comme disent les jeunes, quelques idées iconoclastes.

Un essai de péage urbain dont le périmètre est à définir. Afin de faire un test. Pourquoi pas dans l'île ?

À quand des taxis collectifs avec arrêt à la demande comme dans bon nombre de grandes métropoles du sud ? Ce, notamment, dans le périurbain proche, en lien avec les terminus des transports en commun.

À quand un bilan chiffré du bicloo ? je lis dans la presse qu'à Barcelone, certes une ville d'une autre dimension que la nôtre, il y a 6 000 vélos en libre service, 440 stations, 190 000 abonnés (oui cent quatre vingt dix mille !) et 13 millions de trajets par an.

À quand l'interdiction totale du stationnement rue de Strasbourg afin d'utiliser l'espace laissé vacant pour une splendide voie réservée aux deux roues ?

À quand la fin de la tolérance du stationnement privé sur l'espace public. Est-ce que le maintien de ces voitures ventouses sur les espaces publics est soutenable à terme ? Voir ce qui se passe et qui se fait ailleurs en la matière.