



jeromedyon@laposte.net

Contribution de Jérôme DYON

PLU, PDU et transition énergétique

Consubstantiels du fonctionnement urbain, les déplacements motorisés sont aujourd'hui une source majeure de consommation d'énergie, encore essentiellement fossile pour longtemps (si tant est que l'électricité n'en soit pas). L'automobile est aussi fortement consommatrice d'énergie grise (environ l'équivalent en carburant de 25 000 km pour chaque véhicule semblerait-il).

Un enjeu majeur de la transition énergétique étant de faire baisser la consommation d'énergie, les déplacements motorisés sont un terrain évident d'action, avec un gros potentiel de gain.

L'action individuelle est bien sûr souhaitable à grande échelle : rouler avec des véhicules plus sobres, adopter des comportements plus économes au volant et réduire son nombre de déplacements pour ce qui de l'usage de l'automobile, indispensable à beaucoup, mais aussi prendre les transports en commun, faire du covoiturage, se mettre au vélo ou à la marche à pied quand c'est possible, télétravailler... Mais, la part de l'automobile ayant déjà été minorée sensiblement par l'action de Nantes Métropole depuis une vingtaine d'années, le gain à en attendre désormais n'est peut-être pas si important compte tenu des besoins incompressibles d'automobile pour ceux habitant à l'écart de leurs destinations quotidiennes, sans alternative jouable attractive.

La contrainte à l'usage de l'automobile n'étant pas une option au delà d'une limite peut-être déjà atteinte, seul un affaiblissement de la demande de déplacements pourrait être en mesure de provoquer la baisse de la circulation automobile nécessaire à l'atteinte des objectifs d'une transition énergétique réussie.

La civilisation urbaine occidentale du XXe siècle, à savoir l'étalement pavillonnaire et le zonage séparant l'habitat des zones d'emplois, de consommation et de loisirs, alliés à la généralisation de l'automobile pour tout un chacun ou presque -l'un et l'autre se renforçant mutuellement- est clairement en cause pour la situation non soutenable environnementalement et par ailleurs si peu qualitative pour l'usager (navetteur et autres coincés dans les bouchons et dépensant une part outrageusement haute de leurs revenus pour y être).

L'idéal serait de reconcentrer l'urbanisation en secteurs polarisés permettant à beaucoup de résidents de vivre au quotidien sans prendre de véhicule, voire de les inciter à ne pas en posséder... Une mixité fonctionnelle et sociale intégrant habitat dense, offre commerciale et de services importante et variée, emplois complémentaires (tertiaire, artisanat) et équipements publics (école, sport, culture, ...) y est nécessaire, pour une population d'environ 5 000 personnes dans un rayon piétonnier de 300 à 500 m autour d'un espace public fédérateur et d'un cœur commerçant (petit supermarché, commerces divers, services, ...). L'agglomération pourrait ainsi être maillée en quartiers à forte identité et vie quotidienne active, bien reliés les uns aux autres par des transports en commun.

Pour l'heure, la forme dominante est à l'étalement pavillonnaire et aux grandes zones commerciales et d'activité en périphérie, que l'automobile permet de faire vivre. Les quartiers historiques, et même les centres-bourgs, souffrent de cette concurrence, contre laquelle seule l'option d'une offre complémentaire de stationnement semble encore logique. Mais hors du centre de Nantes, nulle part la densité est associée à la mixité fonctionnelle. Trop souvent, les nouveaux quartiers sont sans commerce ni services ni emplois même à long terme, mais dont on vante pourtant une qualité de vie... paysagère. Jamais on ne parle de masse critique pour que vive la vie quotidienne sans être tributaire de la voiture.

Une révolution urbaine devrait donc être menée pour passer outre les habitudes et conservatismes, et vite, bien au-delà des tentatives pourtant déjà appréciables de limiter l'étalement urbain par une réglementation alliant une maîtrise du foncier et une densification accrue, voire des restructurations là où c'est jouable et surtout tenable économiquement.

Tout ceci est bien sûr à travailler, à détailler... Merci de vos avis, idées, ajouts que demandent un débat vivant !

En tout cas, ce pourrait et devrait être l'objet du futur PLUM et d'une politique urbaine ambitieuse pour en soutenir financièrement les débuts opérationnels, Nantes pouvant trouver là le relais de modernité qu'elle cherche pour tenir sa place reconnue en France et en Europe.