

## Synthèse du Groupe de travail "PLUM/PDU/PLH" du 13 février 2017

---

### **Animation : Michel Juvet**

Suite à la saisine du Conseil de développement pour la révision du PDU métropolitain et après l'audition du 25 janvier de Bertrand Affilé, Vice-Président de la métropole chargé des transports, le groupe de travail a débattu des premiers éléments de réponse susceptibles d'être apportés.

Sur la base d'un diaporama (annexé au présent compte-rendu) résumant à la fois les questions posées par Bertrand Affilé, les principales propositions du Conseil pour le PDU antérieur et quelques suggestions de pistes de réflexion pour le nouveau PDU, les débats du groupe ont porté sur :

- un retour rapide sur ce qui a été réussi en matière de gestion de la mobilité et sur ce qui a échoué
- ce qui a manqué ou n'a pas été anticipé
- quelques thèmes de réflexion décalée à mettre en exergue pour répondre à la saisine.

De ces échanges, plusieurs éléments ressortent :

#### – **Une concertation écourtée**

Les délais de concertation sont un peu contraints compte tenu des enjeux de déplacements dans la vie des habitants. Cette concertation aurait gagné à être engagée en même temps que celle ouverte pour le PLUM. Si elle correspond à un souci de cohérence dans la prospective urbaine, l'empilement des procédures PLUM/PDU/PLH est aussi une source de confusion dans les échanges avec les habitants.

#### – **Une métropole qui doit gérer les conséquences de son attractivité**

Le territoire s'est développé et sa population a augmenté. Cette situation favorable génère aussi une difficulté, celle de l'augmentation du trafic automobile, faute d'offre suffisante de transports publics en amont de la métropole et de son cœur d'activités.

La métropole est en quelque sorte victime de son succès. Le fonctionnement du périphérique doit être réexaminé au regard du développement de la population des communes hors Nantes métropole.

Ce constat conduit à la nécessité de s'interroger sur les coopérations institutionnelles entre collectivités et plus globalement sur les conditions de la gouvernance de la mobilité du territoire.

#### – **Un réseau de transports collectifs à conforter**

##### – **Les réussites**

- La qualité du réseau de transports collectifs et notamment du tramway et du Chronobus

##### – **Les insuffisances**

- Une offre insuffisante le soir et la nuit (notamment après 22h)
- Des conditions de sureté qui peuvent freiner la fréquentation du réseau
- Une pédagogie encore trop faible pour développer la fréquentation
- Un fonctionnement de parkings-relais contrasté : succès dans certains lieux, insuffisamment utilisés dans d'autres
- Une connexion insuffisante des réseaux entre eux (notamment entre les lignes 1 et 2 du tram) et entre les communes à l'extérieur du périphérique

– **Des modes dits "doux" à développer**

– **Les réussites**

- Une pratique du vélo renforcée quand l'équipement est adapté (exemple de l'axe vélo Nord/Sud)
- Une présence du vélo plus importante au cœur de l'agglomération
- Un développement conséquent de la marche à pied

– **Les insuffisances**

- Une cohabitation vélo/piétons parfois difficile
- Des zones dites "apaisées" qui peuvent être insécurisantes faute de signalétique adaptée
- Une pratique du vélo encore faible par rapport aux objectifs affichés
- Une sécurisation de la pratique à améliorer
- L'offre de bornes électriques pour les vélos électriques... comme pour les voitures.

**Il faut analyser la faible progression du vélo (évolution de la part modale de 2 % à 3 %) par rapport aux investissements réalisés. Il faut aussi comprendre l'augmentation significative de la part modale de la marche à pied (de 21 % à 26 %).**

– **Une étoile ferroviaire insuffisamment optimisée**

L'exploitation de cette étoile reste encore insuffisante alors qu'elle est un puissant outil d'aménagement du territoire. Même si les dessertes se sont améliorées, il reste beaucoup à faire en matière de connexions, d'optimisation d'horaires. Sur ce thème, les associations d'usagers ont formulé des propositions, pas toujours prises en compte.

– **La métropole comme outil de travail**

Un certain nombre de professions ont besoin d'une ville fluide pour exercer leur métier. Qu'il s'agisse des taxis, des artisans ou encore des commerçants, l'accès et le stationnement ont besoin d'être facilités. C'est aussi un des éléments de l'économie de la ville et de son attractivité.

Le partage de l'espace public, globalement opéré pour développer les transports publics, doit prendre en compte cette demande professionnelle particulière.

– **Mobilité et urbanisme : l'impact des grands projets urbains sur la mobilité**

Aménagement urbain et mobilité sont liés et c'était le sens de la proposition du Conseil en 2010 de réaliser systématiquement une étude approfondie de mobilité pour tout projet urbain quelle que soit sa taille.

A-t-on avancé sur ce point ? Y a-t-il des études de mobilité pour les grands projets urbains (Mellinet, Champ de manœuvres, Bas Chantenay...) ? Pour la desserte des équipements ?

Que sait-on de l'évolution du temps de trajet domicile/travail ? Quid de l'amélioration de la desserte des communes périphériques entre elles ?

– **L'anticipation urgente**

– Les véhicules autonomes pourraient être mis en service dans des délais plus courts qu'on ne l'imagine, le numérique révolutionne la gestion de la mobilité, le transport à la demande à toute heure se développe... Ces évolutions annoncent des bouleversements marqués par une grande rapidité et une visibilité assez floue. Les plans de déplacements, tels qu'ils sont conçus, correspondent-ils encore aux besoins de décideurs qui doivent faire preuve d'adaptation permanente ?

– S'agissant de l'offre TC, comment l'adapter aux nouveaux usages ?

– Comment mieux analyser l'interdépendance des modes de déplacements par une approche systémique ?

– **La gouvernance de la mobilité : un besoin de co-construction...**

Les politiques publiques de mobilités font intervenir des maîtres d'ouvrage et des exploitants de réseaux variés. La coordination/coopération entre ces acteurs n'est pas toujours optimale. La proposition du Conseil en 2010 visant à mettre en œuvre un outil de concertation-action reste d'actualité.

Il n'est pas nécessaire de créer un outil administratif de plus mais de développer des coopérations fines et ciblées entre tous les acteurs et notamment les usagers. La co-construction des politiques de mobilité à l'échelle de l'aire urbaine reste à inventer (voir à ce sujet la récente contribution de Jean-Bernard Lugadet, au titre de l'ANDE).

– **Le stationnement**

Souvent parent pauvre des politiques de mobilité, le stationnement est un élément essentiel. L'évolution de la réglementation, la possibilité de déléguer sa gestion constituent des occasions de redéfinir l'action des collectivités sur ce thème.

La question du stationnement est d'abord celle de l'espace, de son occupation (ou de sa libération) et de son partage. Au-delà de la voiture, du deux-roues, du vélo et de la place qu'ils occupent dans l'espace public sans être utilisés, c'est une manière de reconsidérer l'aménagement de la voirie et du paysage urbain.

Le stationnement concerne aussi l'occupation de l'espace privé : de grands parkings privés de bureaux, (ex des 350 places de la Tour Bretagne en plein cœur de la ville) ou d'équipements de périphérie sont loin d'être occupés en permanence. Comment utiliser les outils technologiques d'aujourd'hui pour mutualiser ces espaces et éviter les réponses publiques classiques en termes d'infrastructures nouvelles ?

– **La gestion des temporalités**

C'est le leitmotiv des propositions du Conseil de développement. L'éclatement du travail, la désynchronisation de rythmes de vie, la ville tendant vers le 24h/24... autant d'éléments qui rendent nécessaire d'intégrer la gestion du temps dans les politiques publiques. Ce n'est pas un gadget technico-politique, c'est un moyen de rationaliser les investissements dans un contexte financier assez contraint.

– **Le péage urbain**

La politique de stationnement constitue en soi une forme de péage urbain. Faut-il aller plus loin dans la réglementation des accès ? Est-ce encore un sujet tabou à Nantes, notamment pour des raisons sociales ? Le péage est-il un moyen de libérer la ville pour ceux qui en ont besoin pour travailler ?

– **Les non-dits de la mobilité : sécurité, perception de l'espace public**

La gestion de la mobilité ne repose pas que sur des flux transférables de manière mécanique d'un mode à un autre pour permettre d'assurer un équilibre urbain. Il faut aussi intégrer dans le PDU des éléments qualitatifs :

- le besoin de sécurité accrue : la presse locale a récemment fait état d'une croissance des insécurités et incivilités dans les transports collectifs en 2016 de 25 % par rapport à 2015. C'est un frein majeur à l'utilisation des TC. Par ailleurs, l'éclairage public des stations est jugé insuffisant (ex de la Souillarderie)
- la perception "genrée" de l'espace public : l'attitude traditionnelle des urbanistes consiste à considérer qu'un espace ou un équipement est conçu pour tous sans distinction. La réalité est plus subtile, les femmes, les enfants, les personnes âgées portent une appréciation souvent très différente, notamment sur les aspects de sécurité, d'éclairage, de praticabilité
- le confort, la propreté : les transports publics ne sont pas utilisés qu'en fonction du classique rapport itinéraire/régularité, la pratique du vélo est très liée aux conditions de sécurité.

– **La nécessaire modestie dans les objectifs**

Les objectifs fixés au PDU pour 2030 apparaissent très... ambitieux, en part modale comme en volume. Cela peut nuire à leur crédibilité. C'est particulièrement vrai pour la voiture "conducteur" et le vélo. La diminution de la part de la voiture "passagers" ou sa stagnation en volume apparaissent également surprenantes au regard des évolutions sociétales. Les projections sont-elles établies sur des données quantifiables ou uniquement sur la volonté politique ?

– **Le renouvellement de la pensée sur la mobilité**

La "pensée" globale sur la politique de la mobilité, telle qu'elle a fondé la coopération intercommunale à Nantes, a besoin d'être renouvelée pour tenir compte des exigences du temps présent. Cette "pensée" doit s'appuyer sur une réflexion intégrant l'évolution globale des modes de vie et surtout les innovations technologiques, pour dépasser la seule juxtaposition de mesures et projets spécifiques, si utiles soient-ils. Cette pensée sur la mobilité n'est pas que l'affaire des experts et de la multiplication des procédures, elle suppose la redéfinition d'un projet plutôt que des "plans"

**Prochaine séance de travail :**  
**Mardi 14 mars – 18h00 - dans les locaux du Conseil (13è étage)**

# Révision du PDU

Saisine du  
Conseil de développement  
de Nantes métropole

Groupe de travail du 13 février 2017

## Contexte

- Révision inscrite dans un ensemble de procédures de planification (PLUM/PDU/PLH) avec un PADD commun et une approbation conjointe
- Conseil saisi pour une contribution attendue pour mi-avril
- Démarche ouverte par l'intervention de Bertrand Affilé, VP de la métropole chargé des transports et déplacements

# Les questions posées par Bertrand Affilé

## La stratégie

- ⊙ Répondre à une demande de déplacements qui progresse ?
- ⊙ Transporter plus de personnes avec moins de voitures ?

## Les échanges avec la métropole

- ⊙ Accessibilité de la métropole en amont du territoire ? Alternatives à la voiture ?
- ⊙ Organiser l'intermodalité en amont du périphérique ? en amont de la métropole ?
- ⊙ La voiture comme transport collectif de demain dans le périurbain ?

3

# Les questions posées par Bertrand Affilé

## L'attractivité métropolitaine

- ⊙ Accessibilité du territoire ? Répondre à la saturation aux heures de pointe ?
- ⊙ Répondre à la demande de déplacements au coeur métropolitain ? Quelle contrainte sur la voiture ?
- ⊙ Ambition pour la logistique urbaine ?

## Les pratiques différenciées des territoires

- ⊙ Inciter à la voiture partagée ? Place de la voiture stationnée ?
- ⊙ Les TC face aux besoins de déplacement de tous les territoires ?
- ⊙ Comment atteindre les 16 % de part modale TC (aujourd'hui 15 %) ? Où développer l'offre ?

4

# Les questions posées par Bertrand Affilé

## La proximité

- Augmenter marche et vélo et intégrer enjeux de santé publique ?
- Voirie partagée/partition de la voirie ? Comment et à quels coûts ?
- Quelle politique de stationnement ?
- Prendre en compte la sécurité, préoccupation des habitants pour tous les modes ?

## Les impacts

- Diminuer les émissions de GES ? Accompagner l'innovation technologique sur des véhicules ?
- Réduction des émissions de polluants et des nuisances sonores ? Etendre les zones de calme ?
- Évaluer l'efficacité des politiques publiques engagées ?

5

## Retour sur les propositions du Conseil pour le PDU précédent

### Le besoin d'anticipation

- La culture de la mobilité dans l'urbanisme
- L'anticipation des comportements
- La gestion des temporalités
- Les réflexions à approfondir (3ème dimension de la mobilité, rapport individuel/collectif, numérique)

### La gouvernance de la mobilité

- Un outil de concertation/action à l'échelle de l'aire urbaine

6

## Retour sur les propositions du Conseil en 2010

---

### Optimisation et développement de l'existant

- Objectif : 1h maxi d'un point à un autre de la métropole quel que soit le mode
- TC : site propre, contournement, navettes fluviales...
- Dépasser la guerre des modes (fluidité, partage, périph)
- Nouveau souffle vélo, marche à pied (plan piétons)
- Taxis et transports à la demande
- Distribution des marchandises (fleuves, tram, vélo...)

### L'apaisement de l'espace urbain

- Expérimentations, zones 30, code de la rue, péage urbain sans tabou...

7

## Retour sur les propositions du Conseil en 2010

---

### L'étoile ferroviaire structurant un nouveau territoire de vie

- Schéma directeur du ferroviaire
- Densifier autour des gares
- Maintenir les voies existantes
- Tunnel de Chantenay

### L'île de Nantes comme cas d'école de la mobilité

- Problématique du nouveau cœur métropolitain, référence en matière de mobilité ?

8

## Comment répondre à la saisine PDU

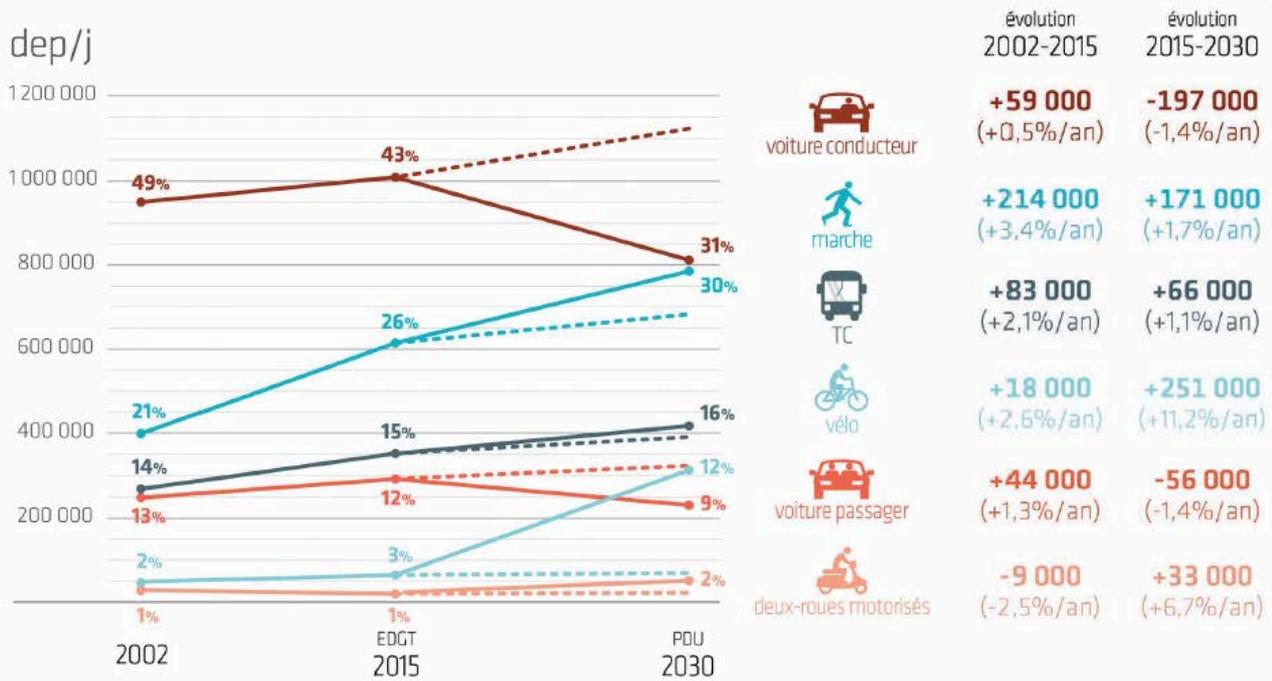
- ◉ Dans un délai contraint, aller à l'essentiel
- ◉ Ne pas réinventer l'avis du Conseil sur le PDU antérieur dont l'essentiel est toujours pertinent
- ◉ Apporter une valeur ajoutée en traitant les sujets décalés
- ◉ Valoriser les contributions reçues

9

## Des éléments de réflexion décalée

- ◉ Quid de Plans de long terme et de la fixation d'objectifs chiffrés 2030 peu crédibles au regard des moyens engagés ou des tendances constatées ?
- ◉ Plus de personnes et moins de voitures ? À quelle échelle de territoire agir ?
- ◉ Quel impact réel de l'évolution de la part des TC, du vélo, de la marche à pied ?
- ◉ Le péage urbain est-il toujours tabou ?

10



11

## Des éléments de réflexion décalée

- Stationnement : exemple de liaison PLUM/PLH/PDU ? Règles de construction et de stationnement ? Politique tarifaire plus contraignante ? Mutualisation des espaces publics privés ?
- Perception des femmes, des personnes à mobilité réduite, âgées, des enfants... ? Espace public conçu pour des personnes actives en bonne santé ?
- Les non-dits de la mobilité : sûreté, incivilités, propreté, ponctualité... ? Quelles actions ?

12

## Des éléments de réflexion décalée

- Évolution des comportements : leçons de morale ou valorisation des bénéfiques/habitants ("La vertu avance plus vite lorsqu'elle chevauche l'intérêt")
- Rapport individuel/collectif. Quelles réponses à une demande de ville individualisée ?
- Évolution technologique : véhicules autonomes, nouveaux services, gestion individuelle de la mobilité... quelle anticipation possible ?

13

## Des éléments de réflexion décalée

- Gestion des nouvelles temporalités urbaines : le leitmotiv des politiques publiques. A quelle échelle agir ?
- Hiérarchisation et partage de la voirie : quel type d'espace public pour quelles échelles de territoire ?
- Développement de la marche et du vélo : quels moyens pour les ambitions affichées ?

14

## Échéances du groupe PLUM-PDU-PLH d'ici avril

---

- Le 13 février, un approfondissement des thèmes décalés proposés et ceux à compléter
- D'ici le 14 mars : appel à contributions
- Le 14 mars : débattre d'un premier projet de contribution
- En avril : finaliser le projet de contribution compte tenu des avis émis

15

## Le questionnement du 13 février

---

Éviter le débat d'experts et aller à l'essentiel pour :

- Faire un retour rapide sur la période passée et identifier :
  - ce qui a été réussi et ce qui a échoué
  - ce qui a manqué et n'a pas été anticipé
  - ce qui est émergent
- Réagir sur les thèmes décalés proposés et si besoin les compléter

16