



m.moussion@yahoo.fr

Contribution de Marc MOUSSION

Commentaires à propos du Plan de Déplacements Urbains

En mai 2009, suite à une saisine de Nantes Métropole, le Conseil de développement a organisé un groupe de travail sous l'égide de la Délégation "Territoires de vie quotidienne", qui a rédigé un document d'évaluation du PDU 2000-2010.

Ce document abordait un certain nombre de thèmes dont certains sont toujours d'actualité aujourd'hui, à savoir :

Sur la question financière

On s'inquiétait déjà du devenir de la situation financière de notre collectivité urbaine qui annonçait des investissements différés, notamment en matière de transports collectifs.

Aujourd'hui, la situation financière des collectivités territoriales ne s'est pas particulièrement arrangée du fait de la diminution des dotations de l'État. En ayant recours à la hausse de la fiscalité locale, cela a permis de maintenir un certain investissement pour créer des lignes Chronobus, renouveler une partie du parc autobus, commander de nouveaux Busway plus grands et envisager de lancer la procédure pour le renouvellement d'une partie du parc de Tramway jusqu'à la Babinière. Mais le projet de rebouclage des lignes 1 et 2 de Tramway est toujours différé sans calendrier. Le projet de deux nouvelles lignes pour la desserte du site du nouveau CHU a dix ans devant lui pour aboutir. Certes, le financement de l'investissement des infrastructures nécessaire au développement de la Métropole doit se poursuivre, mais sans démesure vis-à-vis du budget métropolitain et sans recourir à une hausse fiscale insupportable pour le contribuable.

Sur la question ferroviaire

On affirmait que l'étoile ferroviaire devrait être demain le poumon et le cœur des systèmes urbains et interurbains nécessaires à une grande politique de mobilité, sans oublier le point névralgique des gares. On osait également lever le voile de l'omerta sur les problèmes de sécurité posés par le tunnel de Chantenay.

Aujourd'hui, la ligne de tram/train Nantes-Châteaubriant a enfin été réalisée et connaît un certain succès. Il en est de même pour celle de Nantes-Clisson. La voie ferrée Nantes-Pornic a été refaite et permet une meilleure desserte des gares péri-urbaines de cette ligne avec un succès pour Bouaye, pour laquelle une navette de ramassage pour les communes périphériques a été mise en place. Cependant, les haltes prévues dans l'île de Nantes, sur cette ligne, ne sont restées qu'à l'état de projet.

Pour les lignes Nantes-Ancenis et Nantes-Savenay, il semble qu'il soit difficile d'augmenter le cadencement du fait de la saturation de ces lignes. Une navette de ramassage avait été mise en place du bourg de la Chapelle Basse Mer, à la gare de Mauves, mais devant son insuccès, elle a été supprimée. Quant à l'arrêt demandé en gare de Sainte-Luce, c'est toujours l'Arlésienne !

En ce qui concerne la ligne Nantes-Carquefou, elle a purement et simplement été déclassée et obstruée.

Les liaisons de périphérie à périphérie sans passer par la gare d'Orléans, restent un vœu pieux et ne sont toujours pas envisagées pour demain. L'optimisation de l'étoile ferroviaire a fait des progrès en huit ans, mais il y a encore du chemin à faire.

En ce qui concerne la nouvelle gare de Nantes, le projet est sur les rails et sa réalisation va commencer. À terme, cela va permettre d'accueillir le double de passagers et de modifier les usages. Mais quid de la gare Routière associée à la nouvelle gare ?

Enfin, on ose maintenant parler des problèmes de sécurité posés par le tunnel ferroviaire de Chantenay. Depuis, deux exercices de sécurité ont été réalisés et se sont avérés révélateurs. Si quelques travaux d'amélioration ont également été réalisés, le risque potentiel majeur demeure, à savoir : déraillement/incendie.

Sur la question du bassin de vie

On évoquait le fait que le périmètre du PDU est contraint par les limites administratives, alors que les enjeux du déplacement dépassent largement le territoire de Nantes Métropole. C'est à l'échelle du bassin de vie qu'il faut traiter la mobilité quotidienne.

En effet, le PDU est contraint au périmètre des 24 communes de Nantes Métropole, alors qu'il est fortement impacté par les flux quotidiens et pendulaires de toute l'aire urbaine de Nantes (ce sont les communes de première, deuxième et troisième couronnes et au-delà dont 40 % de la population vient travailler tous les jours sur le territoire de Nantes Métropole). Pour ces populations, l'offre de transport en commun est moyenne, faible ou inexistante. La plus grande partie de ces populations n'a pas d'autre solution que l'automobile à usage individuel ou en co-voiturage.

Si on peut ralentir l'étalement urbain, il paraît très difficile de pouvoir l'arrêter et de ce fait limiter la croissance démographique de l'aire urbaine.

C'est pourquoi il sera nécessaire que la gouvernance de la mobilité s'étende à une coopération inter-collectivités qui puisse avoir une vision d'ensemble pour appréhender et gérer la problématique. De plus, la gestion de cette question dans son ensemble ne peut pas être séparée du lien urbanisme-transport-logement.

Au Japon, quand on pense au développement de l'urbanisme, on implante d'abord les moyens et équipements de transports publics dans la zone concernée et on construit autour. En France, on construit d'abord et on se pose, après, la question de savoir comment on va desservir la zone. Ce sont deux méthodes différentes à méditer.

Sur la question de la gestion du périphérique et du risque de saturation en général

On avait pris bonne note que le périphérique est géré par les services de l'État, qu'il est l'outil majeur de la gestion des déplacements intra-muros ainsi que de périphérie à périphérie et que le transit ne représente que 10 % du trafic. Ce n'est pas pour autant qu'il ne présentait pas des dysfonctionnements que nous avons dénoncés et que je rappelle dans ma contribution du 18 mai 2016.

Comme tous les Nantais peuvent le constater, aujourd'hui le périphérique est de plus en plus saturé et dès qu'il se bloque pour une raison ou pour une autre, l'asphyxie de la circulation intra-muros est assurée.

Comme l'a annoncé la presse et Nantes métropole en mai et septembre 2016 : *"Le périphérique nantais n'est plus vraiment adapté au trafic d'aujourd'hui. Aux heures de pointe, il sature. Certaines sections accueillent jusqu'à 100 000 véhicules par jour. Avec le développement de l'aire urbaine, le trafic a augmenté en dix ans jusqu'à 28 % sur certains secteurs. Pour éviter l'engorgement, l'État a lancé un vaste programme d'études et de travaux avec la Région des Pays de la Loire, le Département 44 et Nantes Métropole. L'objectif est d'optimiser le fonctionnement de l'anneau nantais à moyen et long terme. Certaines actions ont déjà donné des résultats, comme la création d'une troisième voie en périphérie extérieure sur le Pont de Cheviré".*

D'autres chantiers sont engagés à court terme dont le périphérique nord, la Porte de Gesvres, la Porte de Rezé (pour être au rendez-vous du nouveau MIN) et le phénomène d'inondation du Gesvres. Pour la solution qui va être apportée pour régler ce dernier problème (supprimer les buses situées sur la piste cyclable longeant le périphérique Est au niveau de la Porte de La Chapelle, pour faciliter l'écoulement du ruisseau et réduire le risque d'inondation), on a le droit d'être très réservé sur l'efficacité totale. En effet, le mal est plus profond pour ce qui est de l'instabilité du sol sur lequel repose la chaussée. Il aurait fallu battre des pieux pour trouver le dur à cet endroit et on en a fait l'économie.

Pour le plus long terme, d'autres aménagements sont envisagés : élargir le pont de Bellevue, ouvrir les bandes d'arrêt d'urgence à la circulation à certaines heures, avec gestion dynamique et créer des voies à l'entrecroisement entre portes. Les coûts détermineront probablement les choix. C'est l'avenir de la Métropole et de son aire urbaine qui en dépend.

Sur la question de l'utilisation des cours d'eau

On constatait que les navettes fluviales constituaient un moyen efficace et original de transports publics et on se posait la question de savoir comment les développer pour en faire un élément à part entière du réseau et pourquoi l'expérience sur la Loire a été une réussite et celle sur l'Erdre un échec.

Selon les spécialistes, le succès remporté par la navette fluviale sur la Loire vient du fait qu'elle assure une fonction de passeur pour la traversée du fleuve entre le Quai de la Fosse et Trentemoult. Malgré une très longue interruption, ce service a existé dans le passé et a laissé une forte empreinte avec l'Histoire des Roquiots dont quelques exemplaires existent encore.

En ce qui concerne l'échec sur l'Erdre, il s'agirait d'une erreur de conception du service qui a été pensé plus comme une fonction touristique qu'une fonction de transport de passagers. Le service a été abandonné, le bateau a été vendu et l'histoire est terminée.

Lors de l'audition du 21 mars dernier d'Alain Boeswillwald, Directeur Général de la Semitan, il a été évoqué que la possibilité de nouvelles expériences de transport fluvial sur la Loire était limitée au développement du Bas Chantenay et au transfert du CHU sur l'île de Nantes. Mais on a pu constater qu'il n'est pas très favorable pour tenter de nouvelles expériences sur la Loire compte-tenu des contraintes d'exploitation qui ne favorisent pas ce modèle économique.

Si le développement du transport fluvial sur la Loire semble plutôt sombre, il n'en est pas de même du transport fluvial de fret dont l'avenir semble plus prometteur.

En effet, selon l'article de Ouest France du 25 mars dernier, il a été décidé que Nantes Métropole participera à hauteur de 60 000 euros par an, pendant cinq ans, au financement d'un service de transport fluvial de fret par barge, entre Nantes et Saint-Nazaire. Le marché a été attribué à l'entreprise "Compagnie Ligérienne de Transport" et la mise en place pourrait se faire début 2018. Des marchés ont été identifiés en colis lourds, en transports de déchets ménagers et déblais de démolition.

Si les transports de sable et les transports pétroliers jusqu'à Bouchemaine ont été abandonnés, la Croisière Fluviale continue de remonter la Loire Amont jusqu'à Bouchemaine avec le paquebot Loire Princesse. Comme quoi le transport fluvial de fret serait encore possible sur la Loire Amont avec des barges à tirant d'eau et tirant d'air adaptés, sous réserve que les différents acteurs et décideurs le veuillent vraiment.

En ce qui concerne l'Erdre aujourd'hui, le transport fluvial de fret par péniche a complètement disparu et certaines péniches ont été réhabilitées en habitations fluviales stationnées le long des quais bien que certaines naviguent encore entre Nantes et Redon en mode touristique.

L'Erdre est plutôt dédiée maintenant aux bateaux restaurants qui naviguent entre Nantes et Sucé, ainsi qu'aux différents loisirs nautiques tels que le canotage, la voile ou le moto nautisme.

Enfin, sur la question du stationnement

On a dit que c'est un outil majeur, mais complexe, de la gestion de la mobilité et qu'il y avait nécessité de réexaminer la question dans son ensemble, à la fois du point de vue des parkings-relais, du stationnement des résidents, mais aussi de l'accueil des touristes.

La suppression progressive et continue des places de stationnement en centre-ville dissuade fortement l'automobiliste de s'y aventurer. Cependant, pour les résidents, le nombre de parkings publics n'est pas en adéquation et pose problème. De plus, un grand nombre d'usagers péri-urbains laissent leur voiture toute la journée et plus dans les quartiers plus éloignés où le stationnement n'est pas réglementé. C'est donc sur les habitants de ces quartiers que se pose le problème, sans parler du comportement incivique et anarchique de certains parents d'élèves qui ne respectent pas les sorties de garage pendant plus d'une demi-heure à chaque heure d'entrée et de sortie des classes.

Les nouveaux modes de consommation et de service augmentent considérablement les besoins de demandes de stationnement temporaire et rendent de plus en plus difficile la vie de ces prestataires.

Le manque de stationnement en périphérie du centre peut avoir un effet néfaste pour les commerces du centre-ville et un effet dissuasif sur l'attrait touristique. Ce sont des éléments à mesurer pour les prendre en compte.

Les parkings-relais de périphérie sont pour un grand nombre saturés et d'autres pas. Cela mériterait d'être repensé.

Conclusion

La courbe de croissance de la population de Nantes Métropole est fortement ascendante puisqu'on prévoit plus de 75 000 habitants supplémentaires d'ici 2030, soit plus de 700 000 habitants du fait que, selon l'INSEE, Nantes Métropole comptabilisait 619 000 habitants en 2014.

Ces chiffres ne tiennent pas compte de la croissance de l'Aire Urbaine de Nantes qui devrait être proportionnelle.

Pour Nantes Métropole, la répartition de sa population était de 50 % pour la Commune de Nantes et de 50 % pour les 23 communes périphériques. La politique de densification urbaine devrait permettre de ralentir l'étalement urbain et de faire face au logement de cette population supplémentaire. Les mêmes causes produisant les mêmes effets, les problématiques de mobilité seront donc de plus en plus prégnantes pour les années à venir.

Or, les différentes questions évoquées sont des éléments importants de la mobilité et devront nécessairement être prises en compte par le PDU, à savoir :

- Le financement des investissements est nécessaire et indispensable et doit être maintenu, mais il doit rester supportable pour le contribuable
- L'Étoile Ferroviaire n'est pas de la compétence du PDU, mais son optimisation ne peut que contribuer à alléger les flux pendulaires automobiles sur le territoire de Nantes Métropole et on se doit de l'optimiser
- Les flux provenant de l'aire urbaine impactent fortement la mobilité de Nantes Métropole. C'est pourquoi il est indispensable qu'il y ait concordance entre le développement de l'urbanisme et du logement sur ce territoire avec le développement de l'organisation des transports en commun, en complément des flux automobiles. C'est du ressort d'une coopération indispensable entre les différentes parties prenantes pour la gouvernance sur cette question
- Le périphérique fait enfin l'objet d'une attention particulière à court terme et à plus long terme. Mais dans le futur, il sera non seulement nécessaire d'augmenter sa capacité avec une troisième voie constante dans chaque sens pour éviter les goulots d'étranglement mais aussi de prévoir son délestage avec de nouveaux franchissements sur la Loire
- Si le transport fluvial de passagers ne présente pas de perspectives séduisantes pour le moment, il n'est pas dit qu'à plus long terme son usage ne devienne nécessaire pour soulager la congestion de la circulation urbaine
- La gestion du stationnement est un maillon central de la mobilité et mériterait une optimisation de gestion
 - o Un meilleur usage des parkings publics à caractère réservatif qui sont inoccupés pendant des créneaux horaires quotidiens nocturnes
 - o Être plus sévère vis-à-vis des voitures ventouses qui dépassent la durée légale du stationnement dans les zones périphériques à caractère non réglementé
 - o Protéger les entrées de garage des particuliers situés à proximité des écoles et verbaliser les contrevenants inciviques
 - o Préserver l'attractivité du centre-ville et organiser l'accueil des touristes de façon à ne pas les faire fuir. Le problème du stationnement devra impérativement être pris en compte dans le projet de réaménagement de la place de la Petite Hollande notamment.