

Saisine Plan de déplacements urbains

10 fev.09

Contribution d'Henri BOURGEAU

Le Conseil de développement est appelé à donner un avis sur le PDU, dont le texte vient de nous être transmis par le secrétariat du Conseil de développement (avis de la Conférence consultative d'Agglomération – CCA, texte du PDU 2000-2010).

La lecture de ces textes appelle, au regard de ce qu'un individu moyen peut connaître de la situation actuelle en matière de déplacements, quelques remarques générales, puis une série de remarques plus ponctuelles.

REMARQUES GENERALES

Il est intéressant de voir comment, parmi les prévisions du PDU, certaines se sont révélées exactes à l'usage, certaines ont été peu ou pas mises en œuvre à ma connaissance, et enfin certaines réalisations ont été faites auxquelles le PDU n'avait pas songé ou qu'il n'avait formulées que sous forme de points d'interrogation.

Cette constatation d'un simple usager de la Ville de Nantes fait apparaître que pour nous tous, membres anciens et nouveaux du Conseil de développement, un besoin important d'information existe : avant de pouvoir donner un avis sur le PDU 2000-2010 et les 42 actions qu'il comportait, il est indispensable que nous sachions où en est la réalisation. Il serait utile qu'un travail de mise à niveau, qui pourrait avoir lieu dans le cadre de la délégation « Territoires et vie quotidienne », soit entrepris sur l'état de réalisation du PDU 2000-2010.

Il serait souhaitable qu'elle ait lieu sous la houlette de spécialistes ayant une bonne vue d'ensemble. On peut notamment penser à l'AURAN, d'autant plus que cette Agence est la rédactrice du texte.

Préalablement à la mise au point du PDU, la CCA, précurseur du Conseil de développement, avait donné un avis de 16 pages qui se reflète en de nombreux endroits du PDU. Toutefois, certains éclairages de la CCA n'ont pas été repris tels quels et sont toujours d'actualité. Par exemple, l'influence importante des choix globaux d'aménagement du territoire urbain sur les déplacements n'est qu'implicite. La modernisation de l'image des transports est en bonne voie, mais les efforts de pédagogie active restent timides. L'anticipation des besoins futurs – par exemple en matière de concentration des établissements de santé ou de contrôles des déplacements de poids lourds – n'est pas entièrement prise en compte, sans parler de la gestion du temps réclamée depuis longtemps sans grand succès par le Conseil de développement.

REMARQUES PONCTUELLES

On trouvera ci-dessous un certain nombre de remarques ponctuelles sur les 42 actions du PDU, qui n'engagent que leur auteur et surtout font apparaître qu'au niveau d'un seul individu, retraité habitant de l'hyper-centre et utilisant surtout la marche à pied pour ses déplacements (avec une dose correcte de transports publics dans l'agglomération et une dose faible de trajets en voiture vers l'extérieur de l'agglomération), la connaissance de l'ensemble des potentialités offertes par les transports nantais est faible.

Préambule

Après avoir présenté le cadre juridique du PDU, *document stratégique*, le préambule esquisse trois hypothèses de « dosage » des modes de transports individuel et collectifs. Parmi ces trois hypothèses, il a choisi l'hypothèse 2. Question : en 2009, quelles sont les *courbes réelles* d'évolution constatées ?

5 grands objectifs

La page 43 énumère et détaille les 5 objectifs généraux autour desquels s'articule le PDU. Par contre, le *programme d'actions proposées* ensuite (p. 48-49) a un caractère plus concret. Ce n'est qu'après avoir évalué les 42 actions que l'on pourra dire dans quelle mesure les 5 objectifs ont été atteints. Dans mes commentaires ci-dessous, je n'évoquerai que les points qui me posent problème.

Développer l'offre alternative à la voiture

Cette partie fait apparaître (actions 1 et 2) la question très importante du *maillage* du réseau de transports nantais. Alors que des percées significatives ont été accomplies pour remplacer les *pénétrantes* routières par des axes de transports en commun, surtout vers le Sud (Busway, train de Vertou), on attend toujours le *bouclage* entre les trams 2 et 3, annoncé puis reporté.

Parmi les annonces figure aussi *la ligne 5*, dont on peut déduire certains éléments à partir du « plan Chémétouff » ainsi que des plans d'aménagement du GPV Malakoff-Pré Gauchet. Mais tout ceci ne couvre qu'un quart (Est et Sud) du tour de la ville, de la gare Sud au quai des Antilles. Les aménagements de la ligne de *bus 70* ne semblent pas progresser de façon à rendre cette ligne comparable à une ligne en site propre, et on ne voit pas encore où serait exactement la *connexion* avec la *ligne 5*.

L'action 2 parle d'une *deuxième ceinture* de boulevards au Nord (Churchill/Terre/Massacre/Grootaers/franchissement de l'Erdre/Haluchère) : où en est-on ? Elle parle aussi d'une « liaison de rocade à rechercher au sud de la Loire » : même question.

L'action 3 en « remet une couche » en souhaitant de « axes forts Bus » en site propre, notamment un axe lourd est-ouest passant par l'île de Nantes (allusion probable à la ligne 5 ?)

Au Nord, en matière de pénétrantes, l'axe route de Rennes n'est pas en mesure d'accueillir le prolongement de la ligne 4 Busway annoncé en son temps. Par contre, les préparatifs du train-tram Nantes-Châteaubriant semblent en bonne voie.

L'action 4 se contente de constater « un certain nombre de manques » pour le Nord-Est et le Sud-Est (celui-ci comblé par le train de Vertou, mais qui ne va pas encore à Clisson).

Toujours en matière ferroviaire, l'action 6 parle de la station métropolitaine Baco/CHU, maintenant abandonnée (on avait aussi parlé de la faire en sous terrain sous le parking Gloriette). De même l'action 6 mentionne la liaison transversale Carquefou/Rezé/Bouguenais dont on n'entend plus du tout parler.

Enfin, l'action 7 dit qu'une réflexion a été engagée sur l'aménagement du pôle transmodal constitué par la gare SNCF. J'ai l'impression que cette réflexion se poursuit toujours depuis dix ans. Les seuls changements notables que je constate sont l'apparition de TGV à deux niveaux, le concept de Métrocéane et l'offre remarquable des bus LILA à 2 € dans tout le département. Ils ont tous pour effet d'augmenter le nombre d'usagers, mais pas d'aménager des facilités transmodales. C'est ainsi que le nœud central « Commerce » mentionné dans l'action 8 est lui aussi toujours plus surchargé.

L'action 9 parle d'un projet « monétique services » commun à plusieurs partenaires des transports. En fait, l'usage du porte-monnaie électronique a diminué pour se circonscrire pratiquement aux seuls parcmètres. Par contre, il y a eu un progrès en matière de compatibilité billettique entre les différents réseaux.

L'action 10 est bien ambitieuse en prévoyant la réalisation complète du *schéma des circulations douces* en 2010. On voit bien que, par exemple, les continuités cyclables sont loin d'être réalisées.

En tant que piéton, que de hiatus pour rallier un point du centre à l'autre : certains passages rectilignes ont même été supprimés pour ne pas gêner la circulation des voitures (essayez d'aller en ligne droite de la Petite Hollande à l'arrêt du tram Médiathèque). Même problématique dans l'action 15 (*charte du partage de la voirie*).

L'action 10 continue en disant que ce schéma comportera une « *signalisation* uniforme, cohérente et incitative ». A cet égard, un piéton se doit de signaler le cas ultra bizarre du Cours de 50 Otages. Une tradition non écrite veut que les parties de ce cours revêtues de dallage soient des passages pour piétons, alors que les parties goudronnées sont pour les véhicules. Un automobiliste non Nantais ne dispose d'aucune signalisation précisant ce point (seul panneau : limitation à 30 km/h). Quant aux piétons Nantais, ils usent et abusent de cette facilité en forçant les véhicules à s'arrêter quand le feu est vert pour les véhicules (angle Commerce). Je n'ai jamais vu un policier intervenir pour faire respecter le feu de circulation. Dans ce cas, on peut se demander pourquoi il y a un feu, et il est étonnant qu'il n'y ait pas plus de victimes humaines de ce système. Idem pour la cohabitation entre trams et piétons le long des 50 Otages : le trottoir « convivial » est un facteur de stress permanent pour les conducteurs de tram, et de risque mortel pour les piétons distraits ou malentendants.

L'action 12 quant à elle évoque deux domaines dans lesquels je n'ai pas vu de réalisations à Nantes : les *stationnements sécurisés pour deux-roues* et l'expérimentation de *systèmes de consignes vélo* suivant un modèle à Karlsruhe.

L'action 13 préconise une large consultation entre les *exploitants de transports publics* et la *profession des taxis* pour répondre à des demandes spécifiques. Où en est-on ?

L'action 17 concerne le *retraitement de certains échangeurs et tronçons* du Périphérique et énumère une liste des points prioritaires. Ont-ils été retraités ? De même, le *jalonement directionnel* du Périphérique visé à l'action 18 est-il achevé ?

L'action 19 évoque la question du *grand contournement de l'agglomération nantaise* dans l'hypothèse de la création de l'Aéroport Notre-Dame des Landes. Il semble qu'à part au Haut Comité de la Protection civile, auteur d'une remarquable contribution⁽¹⁾, on ne parle plus guère de ce contournement.

Créer de nouveaux franchissements

L'action 20 évoque les nouveaux franchissements en amont et en aval du centre. Pour l'*amont*, c'est en train de devenir une réalité. Il n'en est pas même pour l'*aval*, où pourtant il serait logique que la ligne 5 rejoigne Chantenay où elle pourrait établir la jonction avec l'actuelle ligne 70. Mais cette liaison pose des problèmes sérieux d'aménagement et d'urbanisme, puisqu'elle devrait traverser le bas Chantenay, objet d'un enjeu paysager important (ce pourrait être une entrée symbolique de Nantes) dans une zone qui fait l'objet d'études globales non encore abouties⁽²⁾. Il rencontre de nombreuses oppositions, notamment en restreignant encore un peu la portion maritime de la Loire, sans compter celle que soulève l'idée d'un important personnage Nantais consistant à détourner par là vers Saint-Nazaire les TGV pour éviter l'actuelle gare SNCF et le tunnel sous Chantenay.

L'action 20 évoque aussi d'éventuels *nouveaux franchissements à l'extérieur du Périphérique*. A l'amont, on n'en entend plus parler. A l'aval, on en a beaucoup parlé, mais jamais un projet unanime n'a émergé, si bien que le Conseil général semble y avoir renoncé.

L'action 21 a heureusement trouvé une concrétisation partielle : les navettes fluviales existent maintenant, celle de la Loire rencontrant un franc succès⁽³⁾. La question qui se pose maintenant est celle de son *prolongement vers la Loire aval*, demandé par les communes concernées.

La *problématique du renforcement des liaisons est/ouest au travers de l'Erdre*, évoquée par l'Action 22, semble avoir trouvé une solution –non encore réalisée– en ce qui concerne le tram. Par contre, la question d'un *franchissement fixe réservé aux modes doux et au transport public* ne semble plus d'actualité.

Améliorer la sécurité et l'accessibilité dans les déplacements

L'action 23 parle de *communication en direction des jeunes*. C'est une bonne idée, et il faudrait notamment attirer leur attention sur les problèmes des *personnes handicapées ou âgées*. Il serait intéressant d'avoir connaissance de la *charte de partage de la voirie*, si elle existe, et de ses modes de diffusion.

L'action 25 parle des déplacements des PMR. Il faudrait aussi penser aux *analphabètes* (signalisation par logos) et aux *étrangers* (textes brefs et clairs).

Organiser le transport des marchandises en ville

L'action 26 est intéressante. Y a-t-il eu *harmonisation des plages horaires* entre les communes ?

Les actions 27 et 29 sont complémentaires, quand on pense au modèle que nous avons vu à La Rochelle où la dissuasion des poids lourds est combinée avec la livraison par des véhicules propres et silencieux. Une étude a-t-elle été faite pour l'implantation d'un tel système dans l'hyper-centre de Nantes ? Si oui, quelles en sont les conclusions ? Le *schéma de circulation des poids lourds* existe-t-il ?

L'action 28 ouvre des perspectives intéressantes, notamment le *transport des marchandises par voie d'eau*, une perspective à laquelle le Port (PASN) réfléchit actuellement. Un obstacle semble être le tirant d'air des ponts fluviaux (6 m en théorie) auquel il faudrait adapter d'éventuelles barges.

Pour l'instant, la SERNAM est toujours à la Gare de l'Etat : quand est-il envisagé de transférer le trafic marchandises de la Gare de l'Etat au Grand Blottereau ?

Les *groupes de concertation* prévus par l'action 30 pour sensibiliser les communes et les professionnels aux enjeux du transport de marchandises ont-ils été mis en place ? Quels en sont les résultats ?

⁽¹⁾ Contribution du Haut Comité Français pour la Défense Civile et Économique des Pays de la Loire : Aéroport de Notre Dame des Landes, l'environnement physique - Janvier 2009

⁽²⁾ Contribution d'Henri Bourgeau : Réhabilitation du Bas Chantenay et notamment du site des carrières des Brasseries de la Meuse - Janvier 2009

⁽³⁾ Contribution d'Henri Bourgeau : Le point sur les Navibus - Février 2009

Utiliser le stationnement comme un outil de maîtrise de la circulation

L'idée générale de ce chapitre est bonne, et elle commence à se diffuser dans l'esprit des Nantais, au fur et à mesure de l'amélioration de l'offre de transports publics.

L'action 31 mentionne le *schéma directeur des parcs relais* (P+R) et cite le chiffre ambitieux de 6 000 places en 2010. Où en est-on en 2009 ?

Où en aussi est le travail d'*adaptation des normes modulées de stationnement* cité dans l'action 32 en ce qui concerne les constructions neuves, d'une part en locaux d'activité, d'autre part en logements ?

Il y a un progrès dans les mesures évoquées par l'action 34, puisqu'on commence à parler de chasse aux véhicules ventouses et au parking anarchique. Existe-t-il un *chiffrage* permettant de suivre l'évolution de cette problématique ?

Informier sur l'ensemble des possibilités de transport

Il s'agit là d'une des priorités de Nantes Métropole, mais on sait combien il est difficile de mettre en œuvre des mesures qui relèvent de plusieurs autorités. Les actions 35, 36, 37, 38 et surtout 39 (*plan de communication pluriannuel sur le PDU*) forment un tout sur lequel il serait utile d'avoir une information globale.

Suivre et évaluer le PDU – La mise en œuvre du PDU

Ici aussi, il s'agit d'un ensemble : les travaux des *comité de pilotage, groupe technique partenarial, observatoire du PDU* (actions 41 et 42) ne semblent pas très connus du public.

Il serait bon d'avoir un aperçu de leur fonctionnement et de leur impact.

En ce qui concerne l'action 40, existe-t-il des données sur l'évolution de la *pollution atmosphérique* au cours de la période 2000-2009 ?

La partie finale du texte (p. 117-118) se concentre sur les aspects de financement et annonce en filigrane la création de la TPU et de la Communauté urbaine. Il serait intéressant de connaître les chiffres réels par année du financement de la période 2000-2010 au regard des prévisions du PDU, pour voir si l'effort prévu par celui-ci a bien été maintenu au long de la période. De même, le suivi du *chiffrage de l'articulation thématique* envisagée serait intéressant à connaître pour comparer la progression des différents thèmes à l'intérieur de l'enveloppe globale.