



Le référentiel départemental de la mobilité du Conseil Général

Contribution au débat

Le 9 novembre, la CCEG reçoit un courrier du Conseil Général sollicitant un avis de sa part pour le 31/01/2011 sur un référentiel départemental de la mobilité.

Le 17 novembre, le Bureau Communautaire de la CCEG décide d'y répondre mais également de transmettre ce document au Conseil de développement pour avis.

Le 15 décembre dernier le Conseil d'administration du Conseil de développement décide de répondre favorablement à cette sollicitation en proposant aux adhérents de réagir aux documents par écrit.

Un groupe de travail issu des groupes Déplacements et Schéma de secteur sont chargés de réaliser une synthèse des contributions, de préparer la rencontre entre le Conseil Général et les élus de la CCEG du 13/01/2011 et de proposer une contribution au débat pour les élus de la CCEG en vue du Conseil Communautaire du 26/01/2011.

Membres du Conseil de développement ayant participé à la rédaction de cette contribution :

CIVEL	Jean Claude
HIBERT	Bertrand
LEGRAND	Gérard
MADOUAS	Hervé
MARTIN	Alain
MENET	Didier
PËTERMANN	Jean Louis
TENDRON	Daniel
SAUTEREAU DU PART	Roger

INTRODUCTION

La mobilité n'a de sens que par les activités offertes entre des immeubles distants. Le déplacement ne vaut qu'à travers l'activité : travail, formation, loisir, commerces, activités personnelles.

Le constat réalisé par l'AURAN est celui d'une dilatation des déplacements : plus loin, plus souvent, plus longtemps. Cette dilatation est possible parce qu'il existe un moyen économique, libre et rapide de se déplacer : l'automobile.

Face à cette offre coexiste des transports économiques mais contraints dans les distances maximales possibles (marche, vélo) et dans les trajets et horaires (pour les transports en commun).

Le territoire Erdre & Gevres sera impacté de façon significative par des éléments structurants cités dans le document. : Tram-train Nantes Châteaubriant, Aéroport NDDL, Axe Ancenis-Bouvron, Ligne LGV Nantes-Rennes.

D'autre part, l'évolution démographique implique de s'adapter à des besoins de déplacement de personnes qui ne pourront plus être équipées mais qui conserveront ces besoins de déplacements. Le vieillissement de la population implique donc de trouver des alternatives. Mais il est en de même pour les jeunes, les handicapés, les sans-permis pour qui, sans alternative réelle, la liberté de se déplacer n'existe pas réellement.

L'étude de l'AURAN met en exergue l'importance du temps. La rapidité et la liberté qu'offre la voiture est donc son plus grand atout. La preuve en est que le coût augmentant son utilisation ne se réduit que très rarement.

La multimodalité passe donc par des déplacements individualisés en début et fin de parcours si possible doux (marche ou vélo), facilement accessible au point d'entrée sur un réseau de transport collectif fluide et régulier. Le transport collectif est multiple : covoiturage, car, bus, tram, train. La multimodalité implique la desserte des zones d'habitation, des zones de formation mais aussi celle des zones d'activité.

Les principes des politiques du Conseil Général

Les polarités doivent être encouragées. Le conseil de développement souscrit à ce principe général et entend ici que le Conseil Général souhaite renforcer les pôles structurants et non Nantes Métropole. (Nort sur Erdre et Treillières-Grandchamp, sur notre territoire)

Dans cette volonté de polarité, le conseil de développement retrouve son souhait de voir apparaître des activités et des emplois dans les pôles structurants qui ne doivent plus être considérés comme des cités dortoirs périurbaines où la voiture est une extension de la maison vers le lieu de travail.

Privilégier le **contournement des bourgs** est une nécessité lorsque la sécurité des personnes est en jeu, ceci permettant une fluidité du trafic et l'économie d'une nouvelle structure routière.

L'anticipation des besoins futurs doit être mesuré à l'aune du développement durable : la route (et les parkings) et le fer (dans une moindre mesure) ne doivent pas rogner à nouveau sur les terres agricoles, les zones humides ou les quartiers d'habitation. Les infrastructures existantes doivent être privilégiées.

Le transit de marchandise est l'exemple même du développement durable notamment pour notre territoire qui bénéficie d'un outil de développement sous-utilisé : le port de Saint-Nazaire devrait être un des atouts majeurs du développement durable notamment en favorisant le transport propre de conteneur, alimentant le territoire local et national en produits d'importation mais aussi en capacité de débouchés de nos produits industriels et agro-alimentaires, ce qui devrait apporter activités économiques et emplois en Loire-Atlantique et au delà.

La coordination des acteurs de la mobilité (AOT & transporteurs) est un axe effectivement prioritaire parce qu'il encourage la coordination de la mobilité donc la fluidité des transports organisés. Ceci va effectivement dans le sens de faciliter la multimodalité donc la possibilité d'alternatives.

Les illustrations : contributions au débat

Les comités d'usagers :

Le Conseil de développement ne peut que souscrire à de nouveaux modes de gouvernance impliquant des citoyens. Cependant, il se pourrait que les citoyens puissent se montrer très sceptiques sur la prise en compte de leurs propositions/alternatives si l'on se réfère au retour d'expérience du Débat Public sur le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes.

La liaison Ancenis-Bouvron :

Quel est l'intérêt d'une 2x2 voies sur un axe non saturé (sauf lors des grands WE d'affluence, quelques jours dans l'année) ?

Il nous semble plus pertinent d'orienter les moyens vers l'amélioration de la sécurité par des contournements de centres-villes (Les Touches, Nort, Héric, Fay et Bouvron) et de sécurisation de hameaux plutôt que d'établir une « autoroute » de contournement de Nantes.

(Cet exemple ressemble d'ailleurs à une luxueuse opération de déviation d'une métropole rejetant ses congestions sur une zone rurale bien éloignée.)

Ce tronçon (RN 137 – Bouvron) ferait double emploi avec le barreau sud (NDDL) distant de quelques kms et puisque « sans accès riverains » (Schéma de secteur p108), il n'a aucun intérêt pour les bourgs mais uniquement pour le transit A11.

Nonobstant, pourquoi engager des tronçons au lieu d'envisager le projet globalement ? Ces tronçons sont-ils dus à un manque de vision globale, à des problèmes de financement ou à la volonté de limiter les oppositions à un projet majeur ?

Réaménagement de la route donnant la priorité aux transports collectifs :

Les exemples cités semblent cohérents avec les principes retenus. Cependant une réelle évaluation doit être menée afin de valider que les minutes gagnées produisent un réel appel d'air vers le mode de transport collectif. Ce genre de réaménagement devrait être une préoccupation de court terme et étendu à l'aire urbaine.

Un nouveau franchissement de la Loire :

Ce projet nous semble extrêmement coûteux pour produire un effet de décongestion momentanée du trafic routier pendant 4 heures par jour. Le coût de la décongestion est donc à mettre en face de la proposition d'une alternative en transport en commun. Un débat permettrait de définir le rôle réel de ce pont.

Une plateforme logistique à Savenay :

Cette structure est un outil de continuité du développement du Port de Saint Nazaire. Elle permettrait un développement local certain si elle cadrait réellement avec le Port.

La liaison ferroviaire rapide Nantes-Rennes :

Le Conseil de Développement s'interroge sur la pertinence de cette liaison (pour les passagers de l'interurbain et/ou pour les utilisateurs de l'aéroport).

- Liaison NDDL/Nantes : trop courte pour une LGV et double emploi avec le tram-train prévu à l'ouverture.
- Liaison NDDL/Rennes : Sans infrastructures nouvelles, dans un contexte de finances publiques difficile, la rationalité économique doit être recherchée. Une desserte régulière par route (cars) permettrait de desservir la gare de Rennes en utilisant les réseaux existants, et surtout en préservant le foncier et les ruptures du territoire.

Si cet équipement devait se faire il n'aurait de sens que dans une perspective plus large d'aménagement du territoire. Ce point en fait donc un enjeu national.

Une desserte en transport collectif pour NDDL :

Le Conseil de développement s'oppose fermement à une desserte de l'aéroport en transport routier et prône au contraire la mise en place d'une ligne tram-train comme prévu dans l'enquête d'utilité publique.

Quelle cohérence entre cette liaison routière et les principes énoncés dans le référentiel de mobilité ?
Quelle cohérence avec les engagements du SCOT et du Schéma de Secteur Erdre & Gesvres ?

Exemples :

- SCOT : le pôle structurant Treillières-GDF est conditionné au transport multi modal (Tram-train)
- Schéma de secteur : « relier et structurer le territoire par le transport ferroviaire »

Quelle cohérence avec les conclusions de l'enquête d'utilité publique du commissaire enquêteur ?

« Concernant les liaisons de fer, la commission prend acte des dates annoncées dans le dossier : liaison tram-train à l'ouverture du futur aéroport (2012) et liaison TDV Rennes-NDDL à l'horizon 2025 » (extrait).

Quelle cohérence avec les enjeux environnementaux de Grenelle 2 et Kyoto ?

Le Conseil de développement s'interroge sur l'évaluation réalisée de l'option préconisée par le Conseil Général sur le temps de parcours (37 minutes !!!!). Quelle est l'estimation du nombre de passagers et des inconvénients engendrés par la rupture de charges ?

Appuyons-nous sur les études réalisées par le Syndicat-Mixte du projet d'aéroport concluant à la rentabilité de cette ligne (La Chapelle sur Erdre – NDDL).

En outre, la gare de La Chapelle sera construite en tenant compte de cette liaison, et l'emprise existe déjà.

Le Conseil de Développement imagine favorablement même un prolongement jusqu'à Blain. On appuie d'autant plus cette option qu'elle irrigue le territoire avec les différents arrêts prévus.

Par conséquent, un tram train s'avère indispensable et marquerait aussi une volonté de changer les mentalités et non pas de les suivre.

Une desserte en transport collectif des zones d'activités :

Cette initiative est effectivement à développer et des expériences devraient être menées pour desservir des zones comme celle de Saint Herblain, Carquefou ou Bois Raguenet. Là encore, la notion de régularité et de gestion du dernier kilomètre est à traiter pour que le temps global de déplacement soit acceptable pour concurrencer l'automobile.

Une nouvelle tarification des transports collectifs :

La tarification multimodale est une bonne approche.

Cependant, une nouvelle augmentation des transports collectifs semble aller à l'encontre d'une solidarité à conserver.

Si une hausse des tarifs est envisagée pour les transports collectifs, la répercussion des coûts de la voiture vers l'usager est-elle également en projet ?

Un support pour une coopération renforcée entre AOT :

Il s'agit d'une bonne initiative cependant pour quelle échéance de concrétisation pour quelle cohérence globale ?

Les indicateurs d'évaluation de la politique de mobilité :

Le Conseil de Développement s'étonne de cette proposition sur les indicateurs d'évaluation qui devraient être systématiques depuis longtemps.

Une modélisation permettrait dans un premier temps d'aider à la décision, dans un second temps, d'aider au pilotage et enfin d'évaluer via les indicateurs induits.

L'évaluation nous semble être une évidence. Ces indicateurs doivent être économiques, sociaux et environnementaux. La création d'indicateur permettant de comparer chaque projet devrait être mis en place systématiquement (pour la mobilité comme sur tout autre sujet) : des indicateurs pourraient être le coût (direct et indirect) par passager et par kilomètre, la tonne de Gaz à effet de serre par passager et par kilomètre (construction/rénovation comprise, le coût en terme Foncier (en € et en hectare),... la mise en place d'un bilan Carbone pour chaque projet, etc.

CONCLUSION

Si le Conseil de développement partage totalement les principes énoncés en début de document, il s'étonne des illustrations proposées par la suite qui viennent à plusieurs occasions en contradiction avec les ambitions mises en avant.

Le CG ne souhaite pas diaboliser la voiture mais proposer des alternatives attractives. Cependant peut on parler de rupture au tout automobile dans des projets tels que : le pont de franchissement de la Loire et l'axe Ancenis – Savenay en 2x2 voies ?

L'axe Nantes – St Nazaire apparaît souvent prédominant dans les propositions envisagées. Or quelle est la stratégie du Conseil Général dans le développement périurbain et rural avec leurs spécificités et en tant que territoires de vie et d'activités ? Quelle stratégie de la mobilité est associée à ce développement ? Quid des activités des pôles structurants (dont Nort-sur-Erdre et Grandchamp-Treillières) à 20 ans et des liaisons inter-pôles ? Et plus spécifiquement comment gérer les ruptures des départementales (locales) supprimées par l'aéroport NDDL ? Comment les remplacer ?

La mobilité est liée avant toute chose à l'aménagement du territoire, il convient donc de rééquilibrer le ratio actifs/emploi sur notre territoire.

D'autres questions se posent également : Comment encourager financièrement les usagers à utiliser des transports alternatifs et comment accompagner les évolutions sociologiques des comportements des usagers ? Dans le même esprit, et pour aller plus loin dans l'optimisation du parc automobile existant et freiner son développement, est-ce que l'autopartage entre particuliers pourrait être une solution envisageable à l'instar du covoiturage ? Le département est-il prêt à soutenir ce type d'initiatives ? Par ailleurs, comment anticiper l'évolution du parc de voiture électrique (mutation du parc périurbain et urbain) et plus globalement les évolutions technologiques ?

Enfin, le CG pourrait expérimenter comme d'autres (exemple : CG29) le télétravail pour ses propres agents comme pour certains agents de collectivités locales voire certains de nos concitoyens. Les déplacements qui coutent le moins cher étant ceux qui ne sont pas effectués.

Au vu des projets mis en débats qui impactent directement et lourdement notre territoire, nous souhaitons vivement que nos élus gardent à l'esprit la limitation de la disparition des terres agricoles et la nécessité d'informer au plus tôt les citoyens dans ce qui pourrait modifier durablement leur environnement. La gestion foncière des projets doit participer au choix des projets notamment dans la captation par les infrastructures (voirie et parking) des terres agricoles.

Il est évident que pour tout projet routier ou autre, il est primordial d'intégrer les citoyens dans la réflexion par le biais des conseils de développement, des associations, des élus locaux.

Notre territoire a les problèmes de mobilité de tous les territoires périurbains mais il est aussi au cœur des événements majeurs à venir. Il nous apparaît donc indispensable d'entrevoir rapidement une esquisse de calendrier et d'enchaînement des projets, avec une réelle ligne directrice, expliquée et partagée.

Le Conseil de développement Erdre & Gesvres :

Le Conseil de développement Erdre et Gesvres est une association loi 1901, créée en 2006 à l'initiative des élus de la Communauté de communes d'Erdre & Gesvres.

Composé de quatre collèges issus de la société civile (collège monde associatif, collège monde économique, collège de la citoyenneté et collège socioprofessionnel), le Conseil de Développement a pour objet de :

- Etre un lieu d'échange et de concertation en lien avec l'ensemble des acteurs du territoire
- Contribuer à la réflexion sur le devenir du territoire et des ses habitants
- Faire des propositions et élaborer des projets
- Donner des avis sur les orientations envisagées et les actions menées.

Placé aux côtés du Conseil Communautaire de la CCEG, il est un organe consultatif qui vise à apporter aux élus des avis et des propositions sur les questions relatives à la vie et au développement du territoire d'Erdre & Gesvres.

Il s'inscrit ainsi dans l'émergence d'une nouvelle exigence démocratique : « la démocratie participative ». Par son action et sa réflexion, le Conseil de développement favorise une cohérence territoriale et un projet de territoire rassembleur et dynamique.

Avec la participation de personnes émanant d'activités et d'horizons différents, il est un espace de travail commun où s'exprime l'échange de points de vue.

Conseil de développement Erdre & Gesvres

Parc d'Activités La Grand'Haie, 1 Rue Marie Curie
44119 GRANDCHAMP DES FONTAINES
Tél : 02.28.02. 01.45 - Fax : 02.28.02.22.47
conseil.developpement@cceg.fr