



**débat « Mobilités en 2050 » - Comité des Partenaires de la Mobilité
contribution septembre 2023
Essai très schématique des perspectives et propositions**

La ville des courtes distances comme perspective incontournable pour réduire les besoins de déplacements et notamment ceux en automobiles

Enjeux globaux

De manière désormais totalement évidente, les politiques publiques doivent tenir compte et favoriser les actions favorables à l'environnement et à la qualité de la vie du vivant :

- préservation de la biodiversité et des continuités naturelles,
- maîtrise de la consommation de fonciers agricoles et naturels,
- réduction de la consommation d'énergie,
- réduction des rejets de gaz à effet de serre,

Perspectives d'évolution du contexte urbain

Nantes Métropole devrait avoir gagné environ 150000 habitants en prolongeant la tendance actuelle (si la politique urbaine de densification est maintenue) et le territoire environnant (l'aire d'attraction) devrait en accueillir autant, dans un Grand Ouest également en expansion que l'on voit mal caler en termes d'évolution démographique ..

La loi imposant désormais de limiter (voire bloquer) la consommation foncière, une mutation urbanistique devra s'être enclenchée pour donner à la métropole une densité accrue, que ce soit pour l'habitat ou les activités. Cette densification concernera aussi les territoires alentour.

Cette évolution attendue devrait, pour rester acceptable, être traduite dans une forme urbaine plus multipolaire, en quartiers / secteurs répondant au modèle de la ville des courtes distances à forte mixité fonctionnelle (habitat, services, emplois.. schématiquement pour un quartier : 5000 hts et 1000 emplois globalement dans un rayon de 500 m autour d'un cœur vivant dense offrant une cinquantaine de commerces et services du quotidien). Puisse les projets urbains devenir réellement et rapidement des modèles en ce sens, intégrant enfin emplois, services et commerces à l'habitat, à l'inverse de la plupart des réalisations récentes).

Dans cette perspective :

- la concentration des emplois dans des zones d'activité monofonctionnelles devrait aussi avoir régressé (le tertiaire en particulier, largement réintégré dans les secteurs densifiés),
- les grandes zones commerciales devraient aussi s'être réduites sous l'effet des mutations de la distribution (internet et livraisons) comme d'une restructuration du commerce alimentaire en plus petites surfaces dans les quartiers (une évolution déjà en cours d'ailleurs).

En complément de la métropole, les petites villes en périphérie devraient connaître un développement de l'emploi pour réduire autant que possible l'attractivité nantaise et contribuer à leur dynamisme endogène (permettant de « vivre et travailler au pays » comme on disait dans le temps ..), et un développement urbain également densifié.

Tout ceci paraît bien ambitieux à l'échelle des 25 et quelques prochaines années, mais l'engagement de cette évolution pourrait être bien visible déjà globalement si le volontarisme est de mise.

Perspectives d'évolution des besoins de déplacement

A l'échelle individuelle, la demande même de déplacements ne peut baisser (il paraît que quoi qu'il se passe nous en effectuons tous au moins quatre par jour - 2 AR, quelle qu'en soit la modalité ..). Croissance démographique aidant, le total de nos déplacements quotidiens à l'échelle de la ville ne peut donc qu'augmenter.

La typologie de nos déplacements évoluera sans doute au fil des transformations de la ville .. si un déplacement domicile-travail sera toujours un déplacement domicile-travail, la dématérialisation de notre quotidien pourrait réduire les déplacements contraints, mais peut-être laisser plus de place à ceux de loisir ...

La distance de nos déplacements pourrait aussi se réduire :

- pour les déplacements domicile-travail notamment, éventuellement contenus par le renforcement de l'emploi dans les périphéries au détriment du centre-ville,
- pour ceux du quotidien dans les secteurs répondant aux règles de la ville des courtes distances.

Perspectives d'évolution des modalités de déplacement

2050 est certes un horizon relativement proche, mais des changements pourront sans doute être déjà notés à cette échéance au fil des transformations de la ville comme de la société l'habitant.

La ville des courtes distances, multipolarisée, est globalement favorable aux modes doux, piétonnier surtout pour la desserte locale, cycliste sans doute aussi, de même favorable aux TC pour les liaisons interquartiers, mais défavorable à l'automobile individuelle (pour peu que le stationnement soit contraint dans les polarités).

D'autres évolutions pourraient aussi faire bouger les modalités de déplacement, voire les usages :

- l'augmentation probable du prix de l'énergie, défavorable à l'automobile et déjà à l'autosolisme,

- les aménagements urbains et de transport pour favoriser les modes doux, les TC et là aussi réduire l'intérêt de l'automobile (et là aussi, déjà de l'autosolisme).

Dans cette perspective, les ambitions de l'actuel PDU, pour l'heure parfaitement utopiques (vélo 12 %, x 4, automobile 41 %, - 14 pts), s'avèrent bien plus envisageables notamment pour l'automobile (mais ce ne sera pas en 2030 .. ne rêvons pas trop, même si le taux de motorisation pourrait baisser drastiquement dans les zones denses polarisées), mais c'est plutôt le mode piétonnier qui devrait vraiment prendre de l'importance, bien au delà des 30 % envisagés en ville.

Avec un réseau à la hauteur, les TC sont et resteront un mode attractif pour beaucoup de déplacements, sans oublier leur rôle de réserve de capacité en cas de problème pour les autres modes - le mauvais temps par exemple pour les cyclistes ...

Quelques propositions générales

La voirie comportant la plupart du temps des espaces piétonniers latéraux, la marche à pied a souvent besoin d'être valorisée et sécurisée, dont :

- un élargissement des trottoirs et contrainte du stationnement gênant,
- une extension des zones piétonnes, et notamment au cœur des nouvelles polarités de quartier
- un ralentissement de la circulation automobile,
- la protection des traversées piétonnes.

L'usage du vélo demande une sécurisation de la voirie accessible (le ralentissement de l'automobile étant là essentiel) et le développement d'itinéraires préférentiels aménagés plus amplement pour les liaisons interquartiers, plus du stationnement bien organisé de proximité.

Le secteur central de l'agglomération (Nantes centre) devant rester encore longtemps en position principale dans le fonctionnement de l'agglomération, l'évolution du réseau de TC devrait s'appuyer sur deux composantes majeures :

- un réseau urbain bien maillé (tram et bus) entre toutes les polarités, bénéficiant d'une bonne fluidité / régularité et de fortes fréquences de fonctionnement pour la desserte du centre de l'agglomération (en évolution d'un réseau actuel déjà très bien),
- une desserte radiale de haut niveau reliant les périphéries proches et lointaines à l'agglomération dense, avec divers points de connexion au réseau urbain (RER sur l'étoile ferroviaire nantaise, bus express à usage similaire dans les secteurs sans voie ferrée et les cars régionaux).

Si la fonctionnalité automobile de la ville doit rester suffisante pour nombre d'usages difficilement compressibles (sécurité, livraisons et services, desserte riveraine, ..), la réduction attendue de l'usage de l'automobile (et surtout de l'autosolisme) est à accompagner de diverses manières :

- un soutien au co-voiturage pour l'accès aux zones d'activités et au centre, mais surtout pour le fonctionnement périphérique où le bus ne peut faire vraiment,
- un soutien à l'usage des taxis et autres véhicules avec chauffeur,
- une politique de stationnement central (voire en zones d'activité) plus restrictive,
- un ralentissement général de la circulation en tous lieux et circonstances,
-