



Atelier Participatif Loire-Chézine (A.P.L.C.) Couëron, Indre et Saint-Herblain

Les continuités intercommunales

Projet de mandat citoyen

1- Le contexte et la problématique de la démarche de dialogue citoyen

La question des déplacements est un enjeu majeur pour les habitants d'une grande agglomération. Le Plan des Déplacements Urbains (PDU) « 2010-2015 - perspectives 2030 » de la métropole s'inscrit dans un objectif de développement durable du territoire. Il définit une stratégie pour le long et le court terme s'appuyant sur « une organisation polarisée du territoire, sur l'aménagement de l'espace public apaisé et favorable aux modes doux et transports collectifs, sur la complémentarité des réseaux de déplacements et sur le changement des comportements (report modal) et les nouvelles pratiques de mobilité. »

Plus précisément, le PDU fixe entre autres objectifs à l'horizon 2030, celui d'augmenter la part des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle et aux deux-roues motorisés. Il s'agit de favoriser les déplacements à pied, en vélo, en transports collectifs et en co-voiturage. La part des modes dits alternatifs doit passer sur la période 2010-2030 de 59 % à 75 % à l'intérieur du périurbain et de 36 % à 50 % à l'extérieur du périurbain (cf données complémentaires jointes en annexe).

Pour répondre à cet objectif d'évolution des parts modales, des solutions peuvent être proposées à différentes échelles. A l'échelle du quartier, on favorisera la marche à pied ou le vélo. A l'échelle de l'agglomération, les actions relèvent pour une grande part des transports collectifs.

Mais qu'en est-il à l'échelle d'une commune ou d'un pôle ? Quels sont les leviers pour développer les modes alternatifs dans nos déplacements entre grands quartiers, ou entre communes ?

Comment, peut-on, à l'échelle du pôle Loire-Chézine, contribuer à cet objectif d'augmentation de la part modale des déplacements alternatifs à la voiture individuelle et aux deux-roues motorisés ? Quelles sont les liaisons intercommunales, ou inter-quartiers porteuses d'enjeux en termes de déplacements ?

Pour concevoir des réponses techniques adaptées à ces questions, il est proposé de faire appel à l'expertise d'usage, c'est à dire à la connaissance des usagers du territoire, ceux qui habitent ou travaillent sur le pôle Loire-Chézine et s'y déplacent régulièrement.

Pour cela, il est proposé la création d'une structure de concertation de forme inédite, réunissant des personnes habitant ou travaillant sur les territoires des 3 communes composant le pôle Loire-Chézine : L'Atelier participatif Loire-Chézine. (A.P.L.C.)

2- Le mandat de participation confié par Nantes Métropole et les communes de Couëron, Indre et Saint-Herblain.

Comment, sur le territoire du pôle, contribuer à la mise en œuvre de l'objectif du PDU d'augmentation de la part modale des déplacements alternatifs aux modes motorisés individuels, dans les déplacements intercommunaux ?

L'atelier participatif est appelé à travailler sur cette question en tenant compte du réseau de transports collectifs existant. Par ailleurs, les liaisons intercommunales s'entendent au sens large: liaisons entre communes du pôle et avec communes extérieures.

Pour répondre à cette question générale, l'A.P.L.C. devra identifier, sur la base d'une cartographie, les principales liaisons intercommunales, et les qualifier.

Quelles sont les liaisons structurantes pour le territoire , les plus pratiquées ? Quelles sont les liaisons manquantes ou insuffisantes ? Quelles sont leurs atouts et faiblesses au regard de l'objectif d'augmentation des déplacements alternatifs ?

Ensuite, l'A.P.L.C. sera appelé à hiérarchiser ou prioriser les liaisons identifiées. Il s'agira pour les participants de déterminer les liaisons intercommunales qui comportent le plus d'enjeux soit du fait de leur pratique régulière, soit du fait de leur inadaptation aux modes alternatifs. Un classement sera proposé.

Puis, il sera proposé à l'A.P.L.C de travailler plus finement sur quelques liaisons identifiées comme prioritaires, en répondant aux questions suivantes:

Comment améliorer en pratique les conditions de déplacement en mode alternatif ?, quelles actions mettre en place, quel mode privilégier ?

Les propositions toucheront aux différents modes de déplacement, sans oublier leur intermodalité. La réflexion pourra englober toutes les questions sur la ville apaisée, le co-voiturage, les conditions de sécurité...

Enfin, il sera proposé à l'Atelier d'identifier les leviers d'action de nature à promouvoir auprès des différents publics l'usage des modes alternatifs.

La communication autour des modes de déplacements alternatifs peut-elle être améliorée ? Comment sensibiliser les usagers ? La signalétique et la lisibilité des services est-elle suffisante ? Comment les améliorer ?

De manière générale, les participants aux temps de travail définiront les conditions dans lesquelles ils seraient prêts à adopter ou à pratiquer plus souvent un mode alternatif.

Les propositions de l'Atelier Participatif concerneront le territoire et les compétences du pôle Loire-Chézine.

3- modalités de fonctionnement de l'Atelier Participatif

L'Atelier Participatif Loire-Chézine se réunira 3 fois entre mi mai et fin juin 2016, et une fois en fin d'année 2016.

Il sera donc composé de 50 personnes au maximum, habitant ou travaillant sur une des 3 communes du pôle, avec une représentation équilibrée des participants en fonction de leur commune de référence (50% pour Saint-Herblain, 35 % pour Couëron, 15 % pour Indre) et en fonction des modes de

déplacements utilisés le plus régulièrement.

Pour Saint-Herblain, les participants seront issus du Forum. Pour Couëron et Indre, ils seront sélectionnés suite à appel à candidature diffusé dans les lieux publics, commerces, et associations intéressées. Les « actifs » seront mobilisés par un avis diffusé auprès des entreprises du territoire dotées d'un « plan de déplacement entreprises » et auprès des clubs d'entreprises. En cas de candidatures nombreuses, la sélection prendra en compte des critères complémentaires de façon à privilégier une diversité d'âge et un équilibre hommes/femmes. Un tirage au sort pourra être effectué.

Déroulement des temps de travail de l' A.P.L.C.

Temps 1 : Appropriation du sujet – Travail sur cartes. Identification et hiérarchisation des liaisons intercommunales selon leurs enjeux – 2ème quinzaine de mai 2016.

Temps 2 (2 réunions) Production de l'avis citoyen: Propositions d'actions permettant d'améliorer les conditions de déplacement en mode alternatif et de promouvoir auprès des différents publics l'usage des modes alternatifs - juin 2016.

Temps 3 : Restitution, échanges autour de l'avis citoyen : présentation aux élus de l'avis citoyen et réponse des élus (programme d'actions) – novembre 2016

4 - l'avis citoyen

L'Atelier Participatif présentera :

- un état des lieux sous forme cartographique
- des propositions d'actions pour chaque continuité intercommunale identifiée comme prioritaire,
- un plan global visant à promouvoir, informer ou sensibiliser les usagers à l'usage des modes alternatifs.

Ces propositions seront remises aux élus, et analysées.

La métropole s'engage à étudier les préconisations issues de l'Atelier Participatif, et à faire un retour sur les suites données à l'A.P.L.C..

Les actions retenues pour être mises en œuvre dans le champs des compétences du pôle et des communes, en fonction des moyens financiers disponibles, feront l'objet d'un plan d'action pluriannuel validé qui sera communiqué aux participants (temps 3).

ANNEXES

I- lexique

Le dialogue citoyen : c'est associer les habitants ou usagers pour améliorer les services et projets conduits par Nantes Métropole , et plus particulièrement ici, par le pôle Loire-Chézine.

Le pôle de proximité Loire-Chézine: Le pôle de proximité est le relais de Nantes Métropole au plus proche des usagers ou habitants et élus municipaux. Il représente les services de la métropole sur le territoire des communes de Couëron, Indre et Saint-Herblain.

Les politiques publiques mises en œuvre au niveau des pôles de proximité de Nantes Métropole sont :

- l'espace public :conception et réalisation des projets d'aménagement, entretien, maintenance, sécurisation et nettoyage de la voirie et de l'éclairage public,
- la collecte des ordures ménagères,
- L'assainissement,
- L'urbanisme,
- Le développement économique.

Le travail de l'A.P.L.C. se situera essentiellement dans le champ de l'espace public.

Les politiques publiques représentent un ensemble d'actions coordonnées, mises en œuvre dans l'objectif d'obtenir une modification ou une évolution d'une situation donnée.

L'expertise d'usage est la connaissance, les savoirs et les pratiques de ceux qui vivent sur le territoire et utilisent ses services publics. Elle ne se résume pas à des intérêts individuels. Elle peut être la base d'une élaboration collective par les citoyens d'avis et de propositions.

L'expertise citoyenne est la capacité à construire l'intérêt commun.

Le mandat de participation, adressé par les élus aux citoyens, précise pourquoi la collectivité (représentée ici par le pôle Loire-Chézine) a besoin de l'expertise d'usage. Les questions précises posées aux citoyens, les modalités de participation qui leur sont proposées et enfin l'engagement de la collectivité à étudier les résultats.

L'Atelier participatif Loire-Chézine est le terme choisi par les élus pour désigner le groupe de travail qui reçoit un mandat de réflexion de la part du pôle Loire-Chézine de Nantes Métropole et des maires des trois communes qui le composent (Couëron, Indre et Saint-Herblain).

L'avis citoyen est la production finale d'un atelier. Il matérialise l'avis collectif que se sont forgés les participants en réponse au mandat donné par les élus.

La réponse argumentée des élus du pôle Loire-Chézine à l'avis citoyen permet d'expliquer ce qu'ils retiennent des travaux de l'atelier, et comment le pôle améliorera son action grâce à cet avis.

Les élus du pôle Loire-Chézine sont les maires des trois communes ainsi que les adjoints ou conseillers municipaux composant le groupe de travail intercommunal des élus du pôle Loire-Chézine.

La démocratie participative est une forme de partage et d'exercice du pouvoir fondé sur le renforcement de la participation des citoyens à la co-construction et à la prise de décision politique,.

II - Eléments de contexte, données générales, état des réflexions

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2010-2015 - perspectives 2030

Le travail de l'Atelier s'inscrit dans la mise en œuvre du plan de déplacements urbains de la métropole.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) identifie 6 enjeux (pour mémoire).

- La préservation de l'environnement et du cadre de vie: contribuer de façon majeure au plan climat, protéger l'environnement et développer un cadre de vie apaisé et de qualité
- La mobilité pour tous : proposer une offre de déplacements attractive et adaptée aux différents usagers des territoires : accessible, diversifiée, coordonnée .
- L'articulation des politiques d'urbanisme et de déplacements : maîtriser l'étalement urbain aux différentes échelles du territoire et agir pour un développement urbain privilégiant le recours aux modes alternatifs aux modes motorisés individuels.
- Les changements de comportement de mobilité : accompagner l'évolution des modes de vie et inciter à des pratiques de mobilité durable.
- L'attractivité de la métropole : conforter une métropole européenne attractive, rayonnante et dynamique.
- La maîtrise des dépenses : tant publiques que privées

Le PDU fixe des objectifs par mode de déplacement et par territoire :

Il distingue deux territoires : l'intérieur et l'extérieur du périphérique

Il distingue également six modes de déplacements, classés en deux catégories.

- Première catégorie : les modes motorisés individuels qui sont la voiture avec son conducteur et les deux-roues motorisés.

- Deuxième catégorie : les modes alternatifs à ces modes motorisés individuels que sont la marche à pied, le vélo, les transports collectifs et la voiture-passager. (covoiturage)

Un des objectifs du PDU à l'horizon 2030 est d'augmenter la part modale des modes alternatifs, à de 51 % à 67 % sur le territoire de la métropole. Les objectifs varient cependant selon que l'on se situe à l'intérieur ou à l'extérieur du périphérique.

Extérieur périphérique	Parts modales 2010	Parts modales Objectif 2030	Parts modales Objectif étape 2015	Parts modales constatées 2015
Marche	13 %	18 %	14 %	16 %
Vélo	2 %	7 %	3 %	1 %
Transports collectifs	11 %	12 %	11 %	10 %
Voiture passager	10 %	13 %	10 %	16 %
Sous-total modes alternatifs	36 %	50 %	38 %	43 %
Voiture conducteur	61 %	47 %	59 %	56 %
Deux-roues motorisé	3 %	3 %	3 %	1 %
Sous-total	64 %	50 %	62 %	57 %

modes individuels motorisés				
------------------------------------	--	--	--	--

Intérieur périphérique	Parts modale 2010	Parts modales Objectif 2030	Parts modales Objectif étape 2015	Parts modales constatées 2015
Marche	30 %	35 %	31 %	16 %
Vélo	2 %	15 %	4 %	1 %
Transports collectifs	17 %	18 %	17%	10 %
Voiture passager	10 %	7 %	9 %	16 %
Sous-total modes alternatifs	59 %	75 %	38 %	43 %
Voiture conducteur	39 %	23 %	37 %	56 %
Deux-roues motorisé	2 %	2%	2%	1 %
Sous-total modes individuels motorisés	41 %	25%	62 %	57 %

Travaux déjà réalisés dans un cadre participatif

- Plan Communal de Déplacements Doux (P.C.D.D.) de Saint-Herblain

En application du PDU 2010-2015 de Nantes Métropole, la Ville de Saint-Herblain a réalisé, en deux temps, un plan "Piétons" et un plan "Vélo" qui constituent le PCDD herblinois, sur la période 2010-2015. Le PCDD a été approuvé sur chacun des deux volets au Conseil municipal de décembre 2010 et au Conseil Municipal de décembre 2011.

Le PCDD est composé :

- d'un rappel du cadre législatif et d'éléments du PDU 2010-2015 (horizon 2030) de Nantes Métropole
- d'un état des lieux des aménagements cyclables et piétonnier
- d'éléments de stratégie et de perspectives du PDU
- d'un programme d'actions sur la période 2010/2015

Concrètement, le PCDD herblinois est un véritable PDU à l'échelle de la commune. Il porte l'ambition de faire de la marche à pied et du vélo, au quotidien, des modes majeurs de déplacement de proximité à travers des actions de nature différentes : aménagements, actions de sensibilisation et de communication, partenariats, expérimentations. L'enjeu principal du PCDD herblinois est de favoriser un changement des usages des déplacements quotidiens pour les habitants herblinois et non-herblinois fréquentant le territoire communal. Il prend particulièrement en compte les déplacements utiles domicile-études, domicile-travail, domiciles-service mais également les déplacements loisirs et favorisait l'intermodalité notamment avec les transports collectifs.

La phase d'élaboration du PCDD a été réalisée en concertation avec les élus, les membres des Conseils consultatifs de Quartiers et des groupes de travail associés et les services municipaux. Chaque CCQ par quartier a ainsi pu être force de propositions et de retour d'expériences au sein des groupes de travail durant toute la phase d'écriture du programme d'actions.

Le programme d'actions suivant a été retenu :

- 1) Assurer un maillage performant du réseau cyclable et piétonnier sans discontinuité sur les voiries principales
- 2) Organiser les déplacements en secteurs apaisés
- 3) Garantir les conditions d'une mobilité durable dans tout projet urbain
- 4) Conforter le stationnement public et agir sur le stationnement privé
- 5) Faciliter le repérage des itinéraires cyclables
- 6) Innover et expérimenter de nouveaux dispositifs pour le vélo
- 7) Développer les services pour le vélo
- 8) Prévenir l'occupation gênante du domaine public
- 9) Prendre en compte les différents types de Handicaps dans les déplacements piétonniers
- 10) Valoriser les itinéraires piétons
- 11) Développer des circuits pédestres pour la marche de loisir
- 12) Informer et sensibiliser à la pratique des déplacements doux
- 13) Suivre et évaluer ce plan

Un bilan du PCDD a été réalisé fin 2015 :

- Evaluation du mode de gouvernance et de la démarche participative

Le PCDD 2010-2015 a permis à la Ville de se questionner sur la plupart des thématiques liées aux déplacements actifs (aménagement, sensibilisation, accessibilité, innovations, etc.) en associant un groupe de travail très actif et force de propositions.

- Evaluation des 13 objectifs (32 actions)

Un plan d'actions ambitieux avec un bon état d'avancement (la ½ des actions réalisées) et des aménagements qualitatifs qui ont amélioré les réseaux piétons et cyclables.

A l'heure actuelle, les élus et services municipaux préparent l'actualisation du PCDD en parallèle de la démarche d'élaboration du Schéma d'Aménagement Durable et des Schémas Directeurs par secteurs.

- Plan Communal des déplacements Doux (P.C.D.D.) de Couëron

La mise en place P.C.D.D. à Couëron traduit la décision politique de la ville de contribuer à son niveau à la politique déplacements de Nantes Métropole. Elle découle également de l'agenda 21 communal qui intègre une fiche action sur la thématique « faciliter la mobilité de tous à l'échelle communale et vers les autres territoires ».

Toutes ces étapes du projet ont été réalisées en concertation et en transversalité avec les différents acteurs concernés : différents élus et services, direction déplacements et pôle de proximité Loire Chézine de Nantes Métropole, instances de démocratie locale (conseil des sages, conseil des jeunes, équipe d'animation des conseils de quartier), associations (Place aux vélos, VSC, associations de marcheurs...), habitants... Un groupe de travail participatif a été constitué et s'est réuni à plusieurs reprises pour travailler sur des cartes puis pour hiérarchiser les enjeux.

L'élaboration de cet outil de programmation et de planification a eu lieu en 2012 pour aboutir à l'adoption du P.C.D.D. par le conseil municipal le 25/03/13.

Concernant le plan d'actions :

- les trois principaux enjeux retenus sont :
 - l'amélioration de la jonction entre les deux bourgs de Couëron et son prolongement vers Saint-Herblain,
 - l'aménagement de la gare et de ses alentours, ainsi que la jonction entre la gare et le bourg,

- l'amélioration de la jonction entre le bourg et le bac,
- les demandes recensées ont été classées en trois catégories :
 - celles à fort enjeu réalisables sur le long terme,
 - celles réalisables à court terme,
 - celles non intégrées dans le plan d'action du P.C.D.D.

Ce plan d'actions n'est pas figé. Sa mise en œuvre est pluriannuelle. Il est mis à jour chaque année et évoluera dans le temps.

- PADD- PLUm dialogue citoyen - les carnets de connaissance – Mobilités

rappel des questions posées aux habitants :

- « Où construire sur notre territoire pour favoriser l'usage des transports collectifs et des modes de déplacements doux (piétons vélos) ?
- Quelles solutions développer ou imaginer pour mieux gérer les trajets domicile-travail, notamment en améliorant l'accès aux modes alternatifs à la voiture et aux transports collectifs
- De quelle manière organiser la ville (répartition habitation/développement économique/équipements) pour faciliter les déplacements ? »

Etudes, données générales

- Plan de Déplacements Urbains
- Diagnostic du schéma de déplacements du secteur nord ouest – Perspectives à l'horizon 2030 – Rapport d'analyse
- Enquête ménage 2015 / déplacements parts modales – résultats attendus début 2016