

Département de
Loire-Atlantique
Arrondissement de
Saint-Nazaire

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Ville de PORNICHET

L'an deux mille dix-neuf,
Le vingt-six juin, à dix-neuf heures,
Le Conseil Municipal, légalement convoqué, s'est réuni à la mairie, en séance publique,
sous la présidence de Monsieur Jean-Claude PELLETEUR, Maire.

Étaient présents les Conseillers Municipaux : MM. et Mmes PELLETEUR, MARTIN, BEAUREPAIRE, LE PAPE, DONNE, DESSAUVAGES GILLET, LOILLIEUX, DAGUIZE, GUGLIELMI, DEUX, CHESNEAU, SAILLANT, POUSSET, ALLANIC, BOUYER, FRAUX, JARDIN, PRUKOP, LEVESQUE, CAZIN, CHUPIN, BELLIOU, ROBIN, TRICHET, BERTHELIER, DUBOIS, LE VACON.

Date de convocation

20 juin 2019

A l'exception de : Madame HUCHET.
Madame RUSSELL a donné pouvoir à Madame LOILLIEUX.
Monsieur SIMON a donné pouvoir à Monsieur GILLET.
Madame CHERON a donné pouvoir à Madame DESSAUVAGES.
Monsieur CORNETI a donné pouvoir à Monsieur TRICHET.

Date du
Conseil Municipal

26 JUIN 2019

Formant la majorité des membres en exercice.

Conformément à l'article L2121-15 du Code général des collectivités territoriales, Monsieur SAILLANT est nommé secrétaire de séance, et ceci à l'unanimité des membres présents.

Nombre de
conseillers

En exercice 33

Présents---- 28

Votants ----- 32

31/ PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU) DE LA CARENE – AVIS DE LA COMMUNE SUR LE PROJET DE PDU ARRETE EN CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 30 AVRIL 2019

RAPPORTEUR : Monsieur GILLET, adjoint au Maire

EXPOSE :

Par délibération du 30 avril 2019, le Conseil communautaire de la CARENE a arrêté son projet de plan de déplacements urbains (PDU) afin d'engager la phase réglementaire de consultation obligatoire, dans la perspective d'une approbation du document final début 2020.

Reçu à la
Sous-Préfecture de
Saint-Nazaire le :

Publié le :

Certifié exact,
Le Maire,

Jean-Claude
PELLETEUR

Le PDU définit les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus, à l'échelle du territoire de la CARENE. C'est un document de planification qui anticipe les évolutions à long terme et qui vise un équilibre entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé et le renforcement de la cohésion sociale et urbaine. C'est aussi un outil de programmation qui doit prévoir les modalités de mise en œuvre et de financement de son plan d'actions.

L'établissement d'un PDU est obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

L'avis de la Commune a été sollicité en tant que personne publique associée, conformément à l'article L1214-15 du Code des transports et constitue l'objet de la présente délibération.

Avant de présenter le contenu du projet de PDU, il s'agit de faire état du contexte dans lequel l'élaboration du PDU a été engagée.

1. Le contexte et la démarche d'élaboration du PDU

L'élaboration du PDU de l'agglomération nazairienne fait suite à un premier PDU, approuvé le 20 juin 2006 par le Conseil communautaire ; il avait permis d'afficher une première ambition et de mettre en œuvre de nombreuses actions concrètes pour nos concitoyens, et notamment :

- La réorganisation du réseau STRAN autour d'une ligne structurante de bus à haut niveau de service (héliYce), mise en place en septembre 2012.
- La création d'un pôle d'échanges multimodal et modernisation / extension de la Gare de Saint-Nazaire.

Une évaluation de ce Plan de Déplacements Urbains a été menée par l'agence d'urbanisme en 2014. En parallèle, la CARENE a mené, en partenariat étroit avec le Département de Loire-Atlantique, Nantes Métropole, Cap Atlantique et le CEREMA une enquête sur les déplacements quotidiens des habitants ; celle-ci a confirmé la place prépondérante de l'automobile sur nos territoires :

- 71% des déplacements sont effectués en automobile,
- Pour les déplacements de courte distance, de moins de 1km, 40% sont effectués en voiture.

Les enjeux de transition écologique ne sont pas compatibles avec cette quasi-dépendance à l'automobile et nécessitent un changement de paradigme. Pour autant, le tissu urbain de notre territoire, ainsi que la répartition de l'habitat, des emplois et des services, obligent une approche pragmatique pour modifier durablement les comportements. Les collectivités doivent mieux articuler urbanisme et déplacements (c'est un des défis identifiés par le schéma de cohérence territoriale SCoT de la métropole Nantes Saint-Nazaire), organiser l'urbanisation, aménager l'espace public pour favoriser les déplacements à pied ou à vélo, ou avec des modes moins polluants afin, notamment, d'améliorer la qualité de vie des habitants : qualité de l'air, bruit, qualité des espaces publics.

Ce PDU est arrivé à un moment propice pour le territoire dans un contexte où se réalisent, en parallèle, d'autres documents stratégiques contribuant, ainsi, à définir un projet politique actualisé et coordonné :

- Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) qui exprime des ambitions partagées par les acteurs du territoire et comprend un axe d'actions autour de la sobriété des déplacements.
- Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) qui permet une bonne articulation entre les perspectives de développement urbain, celles des infrastructures et des services de transports, et dans la traduction de la politique de stationnement au service de l'attractivité des territoires, du report modal et de l'évolution des usages de la voiture.

Ces deux documents ont tous deux été arrêtés, comme le PDU, le 30 avril 2019.

Leur approbation est prévue, également, pour début 2020.

2. Les différentes étapes de l'élaboration du PDU

La CARENE a engagé, par délibération du Conseil communautaire du 3 février 2015, la révision de son Plan de Déplacements Urbains. Pour cela, elle s'est appuyée sur une concertation préalable dont elle a défini les modalités. Cette concertation s'est adossée au dispositif mis en place dans le cadre du Plan Local d'Urbanisme intercommunal, notamment au travers de réunions publiques communes, d'un séminaire « les universités du PLUi » et de l'organisation d'un forum des acteurs locaux (2 sessions). Un dispositif de communication spécifique a également été mis en œuvre pour le grand public :

- Publication d'une lettre du PDU en octobre 2018.

- Réunion publique le 8 novembre 2018 à l'Alvéole 12, ayant rassemblé environ 80 participants.
- Exposition constituée de 2 panneaux complétant ceux dédiés au PLUi, et accessible sur le site Internet de la CARENE (rubrique concertation).

Le Conseil de développement a été sollicité ; il a choisi de constituer un groupe de travail spécifique. Il s'est notamment appuyé sur une approche croisée avec les Conseils de développement des territoires voisins, afin d'appréhender les déplacements entre les territoires institutionnels et notamment domicile/travail. Il a également constitué un panel de membres volontaires pour expérimenter le changement de comportement et choisir, sur une période donnée, d'autres modes de déplacement que l'automobile. Enfin, le Conseil a travaillé avec la Maison de l'apprentissage pour confronter son approche avec les attentes des jeunes futurs actifs du bassin d'emploi. A l'issue de ses travaux, le Conseil de développement a édité une publication « en route » et a organisé une restitution de ses travaux sur la mobilité à l'occasion de sa réunion plénière du 29 janvier 2018.

Le projet de révision du PDU a été présenté à la Commission intercommunale d'accessibilité, à l'occasion de sa séance du 15 novembre 2018. A cette occasion, les membres de la Commission ont rappelé la nécessité d'une bonne coordination entre la CARENE et les Communes pour l'aménagement des cheminements d'accès aux points d'arrêt du réseau de transport public. La mise en œuvre des PAVE (plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics), rappelée par le PDU, devrait permettre cette bonne coordination des acteurs publics.

3. Les objectifs du PDU

En cohérence avec le PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial), le Plan de Déplacements Urbains a pour objectif de faire passer la part modale de l'automobile de 71% (enquête 2015) à 63% (horizon 2030). Cette ambition s'appuie principalement sur les déplacements de courte distance pour lesquels la CARENE souhaite inverser la logique. A ce jour, 55% des déplacements de moins de 3 km sont effectués en voiture et 40% en mode doux ; demain, l'objectif serait que 55% le soient à pied ou à vélo, et 40% seulement en voiture. Globalement l'atteinte de cet objectif passe par le développement :

- du vélo (2% actuellement, 6% visés),
- de la marche à pied (20% actuellement, 22% visés),
- du transport public (6% actuellement, 8% visés).

La stratégie de mobilité du territoire repose sur 5 défis majeurs :

1. Renforcer l'accessibilité du territoire à grande échelle, tant pour les personnes que pour les marchandises.
2. Garantir le territoire du quart d'heure.
3. Accompagner le changement d'habitude et de comportement, en lien avec les enjeux de transition écologique.
4. Enclencher les coopérations, non seulement territoriales mais aussi institutionnelles.
5. Adopter une posture d'innovation et d'expérimentation.

Ainsi, un plan d'actions a pu être élaboré. Il se décline en 3 échelles territoriales :

1. Le Grand Ouest et la connexion avec l'Ile-de-France, pour les grands flux économiques, touristiques et étudiants.
2. Le bassin de vie, correspondant à la métropole Nantes Saint-Nazaire élargie aux territoires de Cap Atlantique, Pontchâteau / Saint-Gildas et Pornic / Sud Estuaire.

Sur ces 2 échelles, l'intervention de la CARENE ne relève pas directement de sa compétence d'autorité organisatrice de la mobilité, mais de positionnement du territoire. Son action et son influence doivent être étroitement liées avec les autres collectivités (Agglomérations et Métropoles voisines, Département, Région) et l'Etat, notamment par une prise en compte dans le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires).

3. L'intercommunalité, sur le périmètre de ses 10 Communes.

Plus précisément ce plan d'actions se décline également en 13 orientations dont découlent une trentaine d'actions. Trois livrets ont été élaborés pour clarifier les actions en fonction des différents modes principaux : le transport urbain, le vélo, la voiture autrement. Le détail du plan d'actions est joint en annexe au présent document.

Quelques actions phares du plan d'actions peuvent être mises en avant pour illustrer le PDU et montrer la diversité des enjeux :

- En matière de transport ferroviaire : rappel de l'importance de la liaison ferroviaire Nantes <> Saint-Nazaire <> Pornichet <> Le Croisic dans le système de déplacements, tant pour ceux de la vie quotidienne à l'échelle de la presqu'île ou de la métropole, que pour l'accès aux dessertes TGV disponibles à Nantes vers Paris, les aéroports franciliens (Orly et CDG) ou les autres métropoles telles que Lille, Strasbourg ou Lyon. Les principes énoncés dans le SCoT métropolitain sont rappelés et affinés : un train toutes les heures tout au long de la journée entre Nantes, Saint-Nazaire et Le Croisic, complété par un train toutes les heures le matin, le midi et le soir entre Nantes et Saint-Nazaire, permettant une offre toutes les demi-heures sur les pointes de fréquentation. Parallèlement, dans le cadre de la reconfiguration de l'aéroport Nantes Atlantique et de l'élaboration de son schéma d'accessibilité, une desserte ferroviaire permettrait des liaisons directes avec la presqu'île sans correspondance ; cette attente du territoire sera intégrée à la contribution de la CARENE au SRADDET.
- En matière de transport public : création d'une deuxième ligne de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) type héliYce pour conforter l'offre dans la partie la plus dense de l'agglomération (Saint-Nazaire, Trignac, Montoir).
- En matière de vélo : développement d'une politique publique « itinéraires vélos » permettant à la CARENE de promouvoir le développement des aménagements et leur sécurité, pour les déplacements de la vie quotidienne mais aussi au bénéfice des loisirs et de l'attractivité touristique ; ainsi une enveloppe de 2,5 M€ a été identifiée sur cette politique publique.
- En matière de communication et de promotion du changement d'habitude : mise en place d'ambassadeurs de la mobilité qui, à l'image des animateurs du tri arrivés dès 2005, pourront intervenir auprès de différents publics cibles pour faire, d'une part, de la pédagogie sur les enjeux du changement de comportement et, d'autre part, présenter les solutions du bouquet de mobilité mis en place par la CARENE. En effet, alors que l'usage de la voiture permet de répondre à (presque) tous les types de déplacement, le choix de modes alternatifs nécessite une agilité à combiner différents outils et nécessite un accompagnement.

Ce ne sont que quelques exemples des actions qui seront menées dans les prochaines années. Elles représentent globalement un investissement de l'agglomération de 80 M€ jusqu'en 2025. A cela, il convient d'ajouter les charges de fonctionnement induites par ces actions, évaluées à ce stade à 6 M€ chaque année. La CARENE envisage, à cet effet d'ajuster le taux du Versement Transport de manière à mettre en œuvre cette ambition de développement du territoire, de son attractivité, de sa compétitivité et de son cadre de vie.

En parallèle de l'élaboration de ce plan de déplacements urbains, une évaluation environnementale a été réalisée. Afin d'assurer une parfaite cohérence avec le plan local d'urbanisme intercommunal également soumis à évaluation environnementale, le choix a été fait de confier les 2 études au même prestataire. Cette évaluation conforte la contribution de la politique de mobilité au cadre de vie du territoire : qualité de l'air, lutte contre les nuisances sonores, prévention des accidents de circulation, santé (au travers de la pratique physique induite par les modes actifs),...

La dernière étape consiste à formuler un avis sur le projet du Plan de Déplacements Urbains horizon de l'agglomération nazairienne.

DELIBERATION :

- ⇒ Vu le Code général des collectivités territoriales,
- ⇒ Vu le Code des transports et notamment l'article L1214-15,
- ⇒ Vu la délibération du Conseil Communautaire de la CARENE en date du 30 avril 2019,
- ⇒ Vu l'avis de la Commission sécurité – travaux – circulation en date du 17 juin 2019,

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré et se prononçant conformément à l'article L2121-20 du Code général des collectivités territoriales.

DECISION :

Le Conseil Municipal, à l'unanimité,

- Prend acte du fait que le projet de PDU, qui propose des actions différenciées suivant les publics et les pratiques de mobilité, tient ainsi compte de la diversité des territoires et des problématiques particulières de la Commune de Pornichet.
- Emet un avis favorable sur le projet de Plan de Déplacements Urbains arrêté le 30 avril 2019.
- Demande la prise en compte des observations suivantes :
 - 1/ *En matière de transport ferroviaire :*
 - La réaffirmation du maintien de la gare SNCF de Pornichet, en qualité de gare TGV et gare TER, et le renforcement de sa desserte avec Paris et Nantes.
 - 2/ *En matière de transport en commun :*
 - Le renforcement de la ligne 13 : accélération du cadencement et élargissement des plages horaires de desserte.
 - L'engagement d'une étude préalable à la création d'une ligne supplémentaire dans le secteur dit « campagne » en lien avec l'accroissement de la population qui y réside.
 - L'amélioration du niveau de service des navettes estivales gratuites (fréquence / amplitude).
 - Le lancement, en lien avec les réflexions menées par les Villes de Pornichet et de La Baule en vue de la requalification du boulevard de front de mer, des études relatives à la mise en place d'une navette pendulaire à l'échelle de la baie.
 - 3/ *En matière de développement du vélo :*
 - Le développement de l'offre de vélos en libre-service notamment à proximité des zones de stationnement et de la gare.
 - Le rapprochement du circuit Vélocéan du front de mer et la mise en place de connexions avec des itinéraires structurants tels que « la baie à vélo ».

4/ En matière de mobilités alternatives :

- La poursuite du déploiement des bornes électriques en lien avec le SYDELA et en complément du parc privé.
- Le maintien voire le développement des aires de covoiturage, en complément des autres solutions de mobilité multi-modalité).

5/ En matière de financement du programme d'actions :

- La nécessité d'une concertation préalable avec les acteurs économiques avant d'envisager toute hausse du versement transport.

Fait et délibéré les jours, mois et an susdits,
Pour extrait certifié conforme,
Le Maire,



Jean-Claude PELLETEUR

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de Nantes dans un délai de 2 mois à compter de sa publication ou notification. La juridiction administrative compétente peut aussi être saisie par l'application Télérecours citoyens accessible à partir du site www.telerecours.fr.