

## Observation n°318 (Web)

Par Bertrand Goujard

Déposée le 25 juillet 2019 à 22h47

Les dispositions du PLUI, qui comme l'enfer, est pavé de déclarations de bonnes intentions, ne sont pas d'une façon générale à la hauteur de l'enjeu dès qu'il s'agit d'envisager la réalisation concrète des objectifs prétendus.

Il s'agit, nous dit-on, de structurer l'espace en prévoyant de nouveaux espaces urbanisés d'une façon optimale pour optimiser les déplacements, en évitant l'étalement urbain et tous les inconvénients de la circulation automobile qu'il entraîne. Le problème, c'est, pour commencer, qu'aucun plan directeur général et cohérent des voies de circulations existantes et surtout à créer n'est présenté dans le cadre du PLUI. Or, les nouveaux quartiers ne devraient pouvoir être définis qu'en référence à ce plan directeur de mobilité, sinon le trafic automobile généré viendra inévitablement saturer un peu plus les routes actuelles et rendre encore plus lents, difficiles et polluants les déplacements dans l'agglomération.

C'est tout le contraire qui est fait : on dédie des espaces à l'urbanisation sans rien prévoir pour renforcer les voies de circulation et surtout les moyens de transports alternatifs à l'automobile. Ainsi, nulle part sur les plans présentés n'apparaissent les réservations d'espaces pour les nouvelles voies de circulations qui pourraient permettre aux habitants des nouveaux quartiers de se déplacer le mieux possible ; et tout particulièrement, les voies de bus en site propres et les pistes cyclables. Cela ne prend pas beaucoup de place, mais si on les prévoit pas MAINTENANT, quitte à ce que la réalisation ne soit faite que dans dix ou quinze ans en fonction des évolutions réelles de la population et aussi de l'argent disponible, il ne restera plus d'espace libre quand on en aura besoin ! et cela coûtera au minimum beaucoup plus cher.

Particulièrement typique est le projet dit du « Fief des Beauvais » à Périgny où, lors de la réunion publique du 1er juillet (annoncée au dernier moment, et qui n'a fait curieusement l'objet d'aucun compte-rendu ; peut-être y a-t-il eu trop d'avis contradictoires), nous avons appris que, sur 20 hectares, il était prévu d'établir 600 logements « pour des familles et de jeunes actifs ». C'est très bien, et j'y suis favorable. Passons sur la densité très élevée prévue (30 logements à l'hectare avec pourtant 35% de terrains à bâtir, alors que le quartier construit récemment de l'autre côté de la route d'Aytré, qui est de même nature que le projet décrit, ne compte que 231 logements sur 9,85 hectares, soit 23 logements à l'hectare). 600 logements, cela fait 1200 voitures (au moins), qui vont (au moins) sortir le matin et rentrer le soir.

Pourtant, aucune voie d'accès supplémentaire n'est prévue pour ce nouveau quartier, ce qui fait que tout ce trafic va se déverser sur les deux portions de la D108E4, pour laquelle aucun aménagement n'est prévu non plus ; vers Aytré, la route est déjà bien chargée entre 7h30 et presque 9h00 au point d'en être peu sûre pour les gens qui comme moi la prennent à vélo pour aller travailler ; cela va devenir pire : voilà ce qu'on appelle à la CDA « encourager les modes doux » ! On nous dit vaguement que peut-être la ligne de bus n° 7 sera prolongée : il est certain qu'avec un bus toutes les demi-heures, et très lent faute de site propre, cela va inciter les centaines d'habitants du nouveau quartier à laisser leur voiture au garage ! Et pour finir on nous laisse entendre que ces nouveaux habitants vont surtout utiliser le vélo. Il est plaisant d'entendre des élus qui ne se déplacent qu'en voiture octroyer à certains citoyens le droit ne se déplacer qu'à bicyclette : belle attitude républicaine que voilà !

Le Fief des Beauvais n'est pas un projet sérieux. Confier des terrains à des promoteurs, c'est facile. Se poser la question de l'intégration des futurs habitants dans la vie communautaire (travail = déplacement ; école/collège/lycée = déplacement ; courses = déplacement ; loisirs = déplacement ; santé = déplacement), c'est manifestement beaucoup plus difficile.

L'idéologie à la mode, dont nous avons eu l'écho lors de cette fameuse réunion, c'est que pour dissuader la circulation automobile, il faut et il suffit d'éviter de faire des routes supplémentaires et de supprimer des places de parking en ville, comme on le fait si bien à la Rochelle depuis quelque temps. Et on nous cite Nantes !

C'est une absurdité. À Nantes, il y a des parkings, gratuits avec un ticket de bus, dès la sortie de la

rocade, et à proximité d'un puissant réseau à mailles serrées de tramways et de bus en site propre, cadencés à haute fréquence, parce qu'on a pensé à tout cela depuis au moins deux décennies ! Et qu'on s'est donné les moyens d'offrir de réelles alternatives aux habitants, pas des discours.

Ici, on se contente de faire de la comm' au lieu d'essayer d'anticiper sérieusement les problèmes. Et débrouillez vous, « l'intendance suivra ! ». La réalité pourtant, c'est le titre de la Une de Sud Ouest de ce même lundi 1er juillet : "La voiture toujours plébiscitée" avec article en pages 2 et 3. Comment peut-on prétendre ignorer cela ? Je fais près de 14 kilomètres par jour en vélo pour aller travailler, je sais ce que cela implique comme effort et comme risque.

Si on veut que les 600 familles du Fief de Beauvais (ou ailleurs) ne sortent pas les 1200 voitures à longueur de journée, eh bien il faut leur proposer, comme à Nantes, une liaison de bus en site propre vers le centre de l'agglomération, avec des correspondances vers les quartiers où sont concentrés les emplois ; et des pistes cyclables, où l'on ne risque pas sa vie et qui ne soient pas une course d'obstacles ou des promenades pour touristes comme trop souvent. Ceci afin d'atteindre, par exemple, la nouvelle pénétrante des Cottes Mailles (bon projet mais insuffisant à lui seul), en trouvant des solutions pour le franchissement de la rocade, très limité aujourd'hui. De tout ceci, il faut prévoir le trajet précis et en réserver dès à présent l'emplacement dans les plans du PLUI. Sinon, on ne fera, ici comme ailleurs dans l'agglomération, que rajouter à la congestion automobile et aux inconvénients de toute nature qu'elle entraîne.