

PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DES  
TRANSPORTS COLLECTIFS 2002-2010

AVIS DU CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT  
SOLLICITÉ PAR LA COMMUNAUTÉ URBAINE

CONFORTER  
L'IMAGE  
INNOVANTE  
DE  
L'AGGLOMÉRATION  
NANTAISE

Novembre 2002

# Rappel des observations formulées antérieurement par le Conseil

*Le Conseil a souhaité rappeler des observations formulées dans ses travaux antérieurs et notamment à l'occasion de l'élaboration, en 1999, du Plan de Déplacements Urbains. Tout en soulignant le remarquable effort de l'intercommunalité en faveur des transports collectifs depuis 15 ans, le Conseil avait formulé des observations et des propositions qui avaient trait principalement :*

## à l'importance des choix d'aménagement urbain sur les déplacements

Le Conseil avait rappelé que la forme de la ville conditionne la gestion des déplacements, en soulignant les effets de l'étalement urbain. Pour avoir un effet structurant sur l'agglomération polycentrique voulue par le Projet 2005, le Conseil avait identifié un outil majeur : l'étoile ferroviaire. Un projet d'utilisation rapide de cette "étoile" avait été vivement souhaité.

## au partage de l'espace urbain

Sans discours culpabilisant sur la voiture, le Conseil avait indiqué que la développement de la mobilité est la caractéristique de la société urbaine. Il avait souligné le défi des pouvoirs publics : comment faire respirer la ville en conciliant, pour les déplacements, rapidité, fiabilité, sécurité, confort et coût ?

## à l'image des modes de transport

Le Conseil avait souhaité que des efforts importants soient engagés pour la promotion des transports collectifs, aussi bien en termes d'image que de pédagogie (comparer budgets voiture et budgets transports publics). Le Conseil avait rappelé que l'échelle sociale est graduée par les constructeurs automobiles. Les valeurs de réussite sociale sont propagées par les constructeurs eux-mêmes mais aussi par ceux qui ont en charge le développement des transports publics : les voitures "officielles" des édiles sont toujours de grosses cylindrées qui véhiculent l'image d'une puissance et d'un pouvoir incarnés dans une voiture. Quand Renault dépense 1 milliard de francs en publicité chaque année (soit 10Km de Tramway), combien pour les Transports collectifs ?

Cette question de l'image est liée aussi aux aspects d'aménagements quotidiens. Le Conseil avait cité en 1999 l'exemple des abri-bus qui, en période de pluie et de vent, n'ont jamais rien abrité d'autre... que des panneaux publicitaires.

## au stationnement

Cette question est au coeur de la gestion des déplacements. Le Conseil avait souhaité que la politique de développement des parking-relais, jugée efficace, soit amplifiée et fait observer que les grands services publics ont le devoir d'être exemplaires dans la gestion du stationnement de leurs salariés. Sur ce plan, le Conseil avait rappelé que l'attractivité d'un centre urbain se fonde sur l'accessibilité : qu'il s'agisse de l'accès facile aux bus et aux trams, du stationnement, des personnes à mobilité réduite, de l'animation des centres-ville... le principe d'accessibilité pour tous est fondamental.

## à la gestion du temps

Les rythmes de vie urbains sont bouleversés et imposent une nouvelle synchronisation qui tienne compte de la vie réelle des habitants. Le Conseil a insisté fortement sur la dimension du temps dans les projets urbains et a réitéré cette proposition à chacun de ses avis. Il a notamment rappelé en juin 2002 que les plans de mobilité des entités employant un grand nombre de personnes (et notamment la Communauté Urbaine) doivent prendre en compte les temps nouveaux des salariés.

## à l'utilisation des voies d'eau

Le Conseil avait, dès 1999, attiré l'attention des élus sur ce point en mettant en avant le patrimoine fluvial parmi les ressources inutilisées en termes de transport.

Au-delà de ces points majeurs, le Conseil a eu l'occasion de souligner d'autres éléments :

- *la dimension économique* (éviter l'asphyxie du coeur de la ville abritant des activités commerciales mais aussi 80 000 emplois).
- *l'anticipation des besoins* (évolution économique, desserte des pôles de santé, carte scolaire en évolution avec des concentration d'établissements...)
- *les enjeux de santé publique et les modes de déplacement à valoriser* (pratique du vélo à encourager, circulation des piétons à faciliter...)
- *les nouveaux modes* (meilleure prise en compte de certains phénomènes nouveaux comme la pratique du roller sous ses diverses formes pour favoriser la multimodalité et évite la ghettoïsation de certaines catégories)
- *la sécurité et la qualité des transports* (Question primordiale pour la fréquentation et pour éviter que les transports publics ne deviennent eux-mêmes des outils de ségrégation)
- *la lisibilité des réseaux* (à développer, notamment en matière de signalétique, à la fois pour les personnes à mobilité réduite et les personnes extérieures à l'Agglomération).
- *la livraison des marchandises en centre-ville et leur impact sur les transports collectifs.*

# Observations sur le Schéma Directeur 2002-2010

Le Schéma Directeur, tel qu'il est présenté, témoigne d'une volonté forte de la Communauté Urbaine de poursuivre son effort en faveur des transports publics et le Conseil de Développement s'en félicite. Cela correspond à l'avancement normal des grands chantiers ouverts par le Plan de Déplacements de 1999 à l'élaboration duquel le Conseil de Développement a apporté son concours. Ce Schéma vise à conforter un maillage serré de l'Agglomération et développe un certain nombre d'éléments innovants : liaisons bus rapides, expériences de véhicules à guidage optique... Le Schéma marque également un effort tout particulier en matière de partage de l'espace en faveur des bus.

La volonté du Conseil est d'enrichir cette démarche en apportant une contribution issue des observations faites sur le "terrain" et des réflexions de bon sens partagées par le plus grand nombre. Les membres du Conseil souhaitent que leurs observations soient traduites dans la rédaction du Schéma définitif. L'avis du Conseil de Développement pourrait d'ailleurs accompagner la diffusion ultérieure du Schéma Directeur, après son adoption par la Communauté Urbaine. Plus largement, sur ce sujet comme sur d'autres, les membres du Conseil ont souhaité qu'un dispositif d'échanges au bon niveau avec les élus soit mis en oeuvre pour la présentation des observations.

L'Avis du Conseil s'appuie sur une approche à plusieurs niveaux :

- 1- des observations générales,
- 2- des remarques spécifiques sur le contenu du Schéma,
- 3- des propositions pour que la Communauté Urbaine garde son image innovante

# 1 - des observations générales

## COMMENT PRÉVOIR À 10 ANS ?

Le Schéma Directeur est un exercice nécessaire, ne serait-ce que pour structurer les choix et définir la programmation financière de l'action de la Communauté Urbaine. Il s'inscrit cependant dans une continuité historique linéaire et n'évoque pas les évolutions prévisibles de la vie économique ni celles des nouvelles technologies. Le récent remplacement du tramway par un véhicule spécifique guidé dit "tram-bus", opéré en quelques semaines, montre la nécessité d'intégrer une capacité d'ajustement. Le Schéma n'envisage qu'un seul scénario, ce qui conduit à la seule alternative approbation-rejet. Il aurait pu utilement s'appuyer sur différents futurs possibles : celui de la poursuite continue du dispositif actuel mais aussi celui porté par les potentialités existantes, tant dans l'évolution des activités économiques de notre espace urbain que des techniques en voie d'émergence. C'était d'ailleurs la méthode utilisée pour l'élaboration du Plan de Déplacements. En proposant un seul scénario, sans définir de priorités dans les projets présentés, le Schéma n'offre pas aux élus décideurs, en parallèle au projet sur les bases actuelles, la vision des quelques évolutions possibles dont l'effet entraînerait une modification significative de la problématique urbaine et une éventuelle redéfinition des choix.

## LA QUESTION DU TERRITOIRE

Le développement de la mobilité est une donnée de plus en plus prégnante dans les politiques d'aménagement du territoire. Un certain "nomadisme" constitue une grande tendance sociale de ce début de siècle. L'évolution du territoire, avec une aire urbaine de 82 communes et 700 000 habitants dessinant un nouvel espace urbain, accentue les conséquences de ce phénomène. La Communauté Urbaine n'est plus le seul périmètre pertinent de réflexion et de propositions. Les questions relatives à tous les transports (voyageurs, marchandises...) au sens large devront faire l'objet d'un traitement dans le cadre du futur Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) à l'échelle du territoire métropolitain.

## NOTRE-DAME DES LANDES

Le projet de nouvel Aéroport n'est pas pris en compte dans le Schéma. L'argumentation selon laquelle le Schéma est "compatible" avec cette réalisation paraît insuffisante. La desserte de ce nouvel équipement entraînera un bouleversement du système global de transports et la réalisation d'aménagements spécifiques des infrastructures ferroviaires et routières actuelles, entraînant ainsi des tracés nouveaux qu'il faut anticiper. La Chambre de Commerce et d'Industrie a d'ailleurs formulé des éléments de proposition à ce sujet qui méritent attention.

D'ores et déjà, le Conseil souhaite qu'une réflexion sur le dispositif général ferroviaire, routier et aussi de transports collectifs soit d'ores et déjà engagée et traduite en questionnements précis.

Plus généralement, l'absence de N.D. des Landes dans le Schéma indique-t-elle que la Communauté Urbaine considère ce projet à plus long terme que les 10 ans qui viennent ?

## LA GESTION DU STATIONNEMENT

Les effets conjugués de l'accroissement de la population, de l'étalement urbain et de l'augmentation du parc automobile rendent plus aigu le partage régulé de l'espace public entre les différents modes de transports. Dans ce contexte, la question de la gestion du stationnement est primordiale. Dépassant la simple opposition pro et anti-voiture, cette question doit être traitée avec à la fois réalisme et imagination. Le Conseil de Développement est lui-même le lieu d'expressions très diverses et ses débats montrent que les attentes peuvent s'opposer mais aussi évoluer. Il est clair qu'il n'y a pas de solution unique : les personnes à mobilité réduite n'ont pas les mêmes besoins que les salariés à horaires fixes, les motifs de déplacement sont de plus en plus variés et appellent des solutions nouvelles.

Plutôt que de stigmatiser tel ou tel comportement, il faut imaginer des méthodes efficaces pour les faire évoluer. Les Bureaux du temps, les Plans de mobilité sont des outils, parmi d'autres à inventer, qui doivent favoriser ces évolutions.

L'Agglomération Nantaise a toujours fait preuve d'imagination et d'anticipation dans sa gestion des déplacements. On a beaucoup "raillé" les ronds-points nantais alors que la France entière s'y est maintenant convertie. La Communauté Urbaine doit poursuivre cet effort permanent d'imagination et d'innovation, particulièrement pour la régulation du stationnement.

## LA GESTION DU TEMPS

Le Schéma Directeur n'y fait aucune allusion et le Conseil le regrette beaucoup. Il ne s'agit pas d'un gadget à la mode. Cela traduit la nécessité d'une approche fine privilégiant la problématique des temps d'usage par rapport à la multiplication des infrastructures. Sans tomber dans le mythe du "tout ouvert 24h/24", il faut écouter les citoyens et répondre à leur demande de services publics accessibles plus facilement et plus largement. Beaucoup d'Agglomérations mettent en oeuvre des Bureaux du temps et la Communauté Urbaine doit utilement intégrer cette dimension. La gestion des temporalités est, sans être le seul, un des remèdes nouveaux mais efficaces à certaines formes de congestion urbaine.

## 2 - des remarques spécifiques

### LA DESSERTE DU NORD-EST DE L'AGGLOMÉRATION

Le Conseil a fait une ample moisson d'observations et de fortes critiques de toutes provenances sur l'état présent des transports collectifs de ce territoire important à plusieurs titres pour l'Agglomération. L'amélioration de la desserte de ce secteur constitue une priorité exprimée aussi bien par les habitants, les associations et les entreprises, qu'il s'agisse du quartier St Joseph-Chantrerie, d'Atlanpôle, de la Fleuriaye et des communes de ce secteur en général. Les actions envisagées dans cette zone doivent faire l'objet d'une réalisation prioritaire.

Une remarque peut être formulée, pour ce secteur comme pour d'autres, à propos du renforcement de la desserte bus. Le faible gain obtenu en temps de parcours et les inconvénients pour les riverains en matière de stationnement supprimé ne justifieraient-ils pas qu'un effort significatif soit plutôt consenti prioritairement en faveur des solutions tram ou train-tram ?

### LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Des efforts importants en matière d'accessibilité ont été consentis et continueront de l'être : bus à plancher bas, services spécifiques, stations plus accessibles...

Il y a une volonté forte d'intégration globale dans le réseau des transports collectifs. Elle ne doit cependant pas faire oublier la très grande variété des personnes à mobilité réduite (handicapés de nature très diverse, landaus, personnes âgées...), dont l'écoute doit être développée pour assurer un service de haut niveau. Compte tenu de la part grandissante des personnes âgées dans la population, cette problématique doit être abordée avec attention.

En matière de stationnement notamment, les personnes à mobilité réduite rencontrent de très grandes difficultés.

Le PDU de 1999 prévoyait des actions dans divers domaines, dont le transport public. Le Schéma Directeur les évoque trop peu.

## LA DESSERTE DES PÔLES DE SANTÉ

Les observations critiques à ce sujet, venant de sources différentes, font apparaître une insuffisante réponse à des besoins de la vie quotidienne dans ses moments les plus difficiles touchant les différentes populations concernées, obligées de recourir à la voiture pour accéder à des établissements de santé importants comme l'Hôpital Nord, la Polyclinique de l'Atlantique ou le Centre Régional de lutte contre cancer.

Pourquoi ne pas réfléchir à la création de lignes spécifiques ? En Seine Maritime, les Communautés d'Agglomération de Seine-Eure et d'Elbeuf ont mis en service ensemble une liaison dénommée ligne "H" reliant deux Hôpitaux et spécialement dédiée aux patients et à leurs familles.

## TRAMWAY, TRAM-BUS OU BUS GUIDÉ ?

Le choix de la technologie du véhicule guidé dénommé Tram-bus est un pari. L'avenir dira si ce choix, dicté par des motifs financiers qu'il faut bien prendre en compte, se révèle judicieux. Le Conseil souhaite rappeler l'importance de "l'effet tramway" dans les comportements d'usagers peu enclins à la pratique du transport public. Il y a des images mentales fortes associées aux modes de transport. Bus, tram ou métro ne véhiculent pas les mêmes références sociales. L'adoption de la variante Tram-bus nécessitera une information qui consolide davantage l'image tramway que celle du bus.

Dans un grand centre urbain comme Nantes, qui a besoin des transports publics pour respirer, il faut être attentif à ces phénomènes d'image. À ce titre, la future ligne desservant l'île de Nantes, projet-phare de l'Agglomération, est difficile à imaginer sans tramway.

## LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Ce n'est pas un problème secondaire. Cela concerne les livraisons de marchandises (livreurs de détail et camions), celles des chantiers de construction et aussi celles résultant de l'exercice des services publics : poste, enlèvements des déchets, urgences, ambulances... autant de contraintes des uns et des autres à intégrer d'une manière plus rationnelle qu'actuellement.

Cette question, non abordée par le Schéma Directeur, est liée à la question globale des flux (voyageurs ou marchandises) et à leur gestion. Nantes a un projet de plate-forme multimodale dans le secteur du Grand Blottereau depuis le début des années 90, dont la réalisation a pris du retard. Y a-t'il un calendrier envisagé pour ce projet ?

## LES MOYENS ET LES ARBITRAGES FINANCIERS

La gestion de la mobilité nécessite des moyens financiers très importants. Chaque nouveau projet d'aménagement urbain nécessite, pour sa viabilité, un accompagnement en transports publics de plus en plus important et de plus en plus sophistiqué. Traditionnellement, et c'est ce qui a fondé sa culture d'origine, l'intercommunalité nantaise a beaucoup investi dans le domaine des déplacements qui a représenté jusqu'à 60 % de son budget.

Dans la PPAC 2002-2007 (Programmation Pluriannuelle de l'Action Communautaire) et avec un ensemble de compétences nouvelles pour la Communauté Urbaine, les déplacements représentent 35 % des investissements intercommunaux. C'est important, peut-être insuffisant, mais l'arbitrage entre les affectations des ressources financières appelle à une appréhension globale non seulement des transports collectifs mais aussi des autres besoins de la Communauté : ceux nécessaires au développement économique pour réduire le chômage, à l'Enseignement Supérieur et à la Recherche pour conforter l'attraction du territoire, à l'Habitat, aux Solidarités pour maintenir le lien social, à l'Environnement, aux grands équipements...

S'agissant des transports publics, le Conseil souligne aussi l'importance de la coopération entre les différentes collectivités territoriales concernées. Déjà engagée, cette coopération doit se traduire par des engagements financiers partagés.

## UNE PROMOTION FORTE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Les transports collectifs ont besoin d'une promotion qui dépasse la simple politique commerciale. La SEMITAN a fait de louables efforts dans ce domaine en proposant de nouveaux produits et en diversifiant sa communication. Cette démarche doit être confortée et amplifiée parce qu'elle est une des conditions du développement de l'offre alternative à l'automobile.

Par ailleurs, les questions de sécurité sont peu abordées alors qu'elles sont un élément fondamental pour encourager l'utilisation des transports publics. Sur ce sujet, qui mérite d'être approfondi par des études complémentaires, le Schéma Directeur est quasiment muet.

## LA PROCHAINE ENQUÊTE-DÉPLACEMENTS

La Communauté Urbaine procède à une nouvelle enquête détaillée sur les déplacements des habitants de l'Agglomération dont les résultats seront connus au printemps de l'année 2003. La dernière étude réalisée en 1997 avait fait apparaître une baisse de la part de marché de la voiture. L'intuition dominante, qui reste à vérifier, est que cette part pourrait avoir de nouveau augmenté. Pour garantir sa flexibilité, il est souhaitable que le Schéma puisse être réexaminé après analyse des résultats de cette enquête.

*Rappel des résultats de l'enquête 1997 (en parts de marché) :*

voiture : 57,4 %

transports collectifs : 14,8 %

deux-roues : 4 %

marche à pied : 23,8 %

*Rappel des objectifs du PDU de 1999 (en parts de marché) :*

voiture : 50 %

transports collectifs : 18 %

## 3 - conforter notoriété et attractivité : deux propositions pour une image innovante et dynamique de la Communauté Urbaine

### UNE CITÉ PORTUAIRE SUR SON FLEUVE : UNE NOUVELLE APPROCHE DE L'UTILISATION DES COURS D'EAU POUR LES DÉPLACEMENTS URBAINS

Nantes a une forte identité maritime et fluviale qu'il faut conforter. Le Conseil souhaite mettre un accent particulier sur la mise en oeuvre d'un projet dans ce domaine car il lui paraît porteur d'un vrai renouvellement d'image.

Nantes a une image liée au caractère innovant de ses transports publics. Il faut donc recourir encore à l'innovation pour donner un nouveau souffle à cette politique. Il est temps pour Nantes de mettre en oeuvre des projets qui concernent à la fois les transports et l'image de la ville. L'utilisation du patrimoine naturel de Nantes, c'est-à-dire de l'eau, est à développer. L'image et le rayonnement de grandes villes européennes est fondée sur cette image de vie sur l'eau. Le Schéma Directeur est d'une grande timidité sur ce point puisqu'il évoque en une ligne l'utilisation des voies d'eau sans fixer d'objectifs.

Dans le cadre de sa réflexion pour élaborer le présent avis, le Conseil a pris connaissance d'une étude tout à fait intéressante réalisée par l'AURAN et la SEMITAN sur le thème du transport fluvial à Nantes. Ce document, très complet et prenant en compte un ensemble de paramètres de faisabilité, fait apparaître les potentialités de mise en oeuvre de dispositifs de transports fluviaux sur la Loire, l'Erdre et la Sèvre.

De nombreuses villes, en France et en Europe, ont déjà fait le pari de l'utilisation des cours d'eau : La Rochelle, Toulon, Hambourg, Genève, Londres, Amsterdam, sans oublier Venise... À Bordeaux, cette voie a été choisie en même temps que se développe pour l'horizon 2004 un réseau de Tramway de 45 km.

Le Conseil demande à la Communauté Urbaine de marquer sa volonté d'intégrer le transport fluvial dans ses projets. Au-delà du service de transports qui pourrait utilement compléter le réseau existant, il y a un formidable enjeu d'image, de tourisme et par conséquent d'attraction.

Pour que Nantes ne soit pas décalée dans ce domaine, la Communauté doit mettre à l'étude un véritable réseau combinant transport fluvial et tourisme, prenant en compte le maximum des 150 km de cours d'eau qui irriguent la ville. Elle ne doit pas se contenter de la mise en place d'expériences limitées.

## POUR STRUCTURER L'AIRE URBAINE : VALORISER L'ÉTOILE FERROVIAIRE

Sous ce vocable a été étudiée depuis quelques années une utilisation urbaine nouvelle du réseau des voies ferrées existantes dans l'Agglomération. 85 Km de voies, formant un réseau en étoile susceptible d'irriguer l'aire urbaine, sont ainsi utilisables pour faire du transport public péri-urbain de voyageurs (sorte de RER à la nantaise)

Au-delà de l'imputation de la responsabilité des retards de mise en oeuvre des différents projets dans ce domaine, il y a nécessité de mesures prioritaires pour développer l'utilisation des infrastructures ferroviaires.

L'étoile ferroviaire est aux dimensions de l'aire urbaine et son utilisation constitue un outil de structuration de la nouvelle ville. Cette situation rend plus que jamais indispensable la coopération entre les différentes autorités organisatrices de transports publics et les opérateurs (Région, Conseil général, Communauté urbaine, SNCF, SEMITAN...)

Tout se joue sur la capacité à organiser efficacement cette coopération. Dans ce domaine et malgré les obstacles, la Communauté Urbaine doit se montrer moins timide et prendre des initiatives.

Comme le réseau fluvial, l'étoile ferroviaire est une chance pour l'Agglomération. Elle offre des possibilités qui ne sont pas encore suffisamment exploitées. Les options d'utilisation proposées aujourd'hui par la Communauté Urbaine sont intéressantes mais encore trop limitées.

La valorisation de cette étoile ferroviaire aiderait à encourager et à structurer les implantations d'habitat auprès des infrastructures de transports collectifs. Le Conseil a souhaité insister sur cet outil nouveau, jugé efficace pour réduire la dispersion du bâti.

Ces deux éléments, réseau fluvial et étoile ferroviaire, constituent un atout majeur pour l'Agglomération. Ils méritent un vrai pari sur l'avenir plutôt que des expérimentations. En son temps, le tramway fut un formidable pari dans lequel Alain Chenard, à juste titre, a engagé l'Agglomération nantaise qui est devenue une référence nationale.

Le volontarisme, en matière de transports publics, est d'autant plus nécessaire que "l'effet de seuil" observable dans les grandes villes comme Lyon, Lille ou Marseille montre l'émergence, en faveur des transports collectifs, de nouveaux comportements des habitants jusque-là "captifs" de l'automobile.

En matière de transports publics, l'Agglomération doit continuer à montrer son caractère innovant : la création d'un vrai réseau de transport fluvial comme l'utilisation plus marquée de l'étoile ferroviaire marqueraient, pour Nantes, sa volonté DE TOUJOURS CONSERVER... UN PROJET D'AVANCE.