

# nantes-citoyennete.com

Le Conseil de développement de Nantes Métropole



## Plan de Déplacements Urbains Synthèse de l'évaluation 2000-2010

### PAROLES DE CITOYENS

**Contributions complémentaires au 1<sup>er</sup> document de mai 2009 :**

Collectif Transport (Marc Lefebvre)

Christian Davias

Jérôme Dyon

Yves Laîné

Jean-Pierre Le Roy

Jean-Bernard Lugadet

Daniel Ollivier

Jean Renard

Délégation "Territoires de vie quotidienne"

Pilotée par André-Hubert Mesnard, Gérard Bourgoïn, Marc Mousson

**SEPTEMBRE 2009**

---

# Contribution du Collectif Transport (Marc LEFEBVRE)

---

## Évaluation du PDU

L'évaluation que propose le COLLECTIF TRANSPORT repose sur les constats effectués par les différents acteurs qui le composent : ANDE, CFDT, CLCV, CSF, Clémentine et FNAUT.

À l'heure du bilan, les chiffres sur l'évolution des comportements de nos concitoyens en matière de déplacements sont décevants. Rappelons que l'un des objectifs majeurs de ce plan consistait à faire baisser significativement la part des déplacements motorisés au profit des déplacements doux afin d'améliorer la qualité de l'air. Hors, d'après la seule enquête quantitative à notre disposition, même s'ils progressent, ni les transports en commun, ni les vélos, n'atteindraient l'objectif de part de marché qui leur était assigné. Nous déplorons qu'une véritable enquête ménage n'ait pu donner un reflet plus précis des évolutions et parts de marché des différents modes. L'évaluation à laquelle nous nous livrerons sera donc partiellement subjective tout comme l'enquête de "planète publique" qui ne reflète qu'une perception de l'opinion plutôt qu'une réelle mesure de l'évolution des comportements. Nous regrettons ce manque de données fiables qui nous semble un handicap pour fixer les objectifs du prochain PDU. Nous avons donc choisi de reprendre point par point le projet et les ambitions du PDU tel qu'arrêté le 4 février 2000 par le conseil de district et d'en analyser : le diagnostic, les enjeux, et les 42 actions envisagées à l'époque, au regard de la situation que nous constatons aujourd'hui.

## Retour sur le diagnostic et les enjeux

### *Étalement urbain*

---

Dans ce domaine, autant sur le diagnostic que les enjeux, **les discours restent les mêmes qu'il y a 10 ans**. On s'accorde pour admettre que l'étalement urbain continue son œuvre, rejetant toujours plus loin les primo accédants en quête de terrains "abordables". La bulle immobilière n'a pas arrangé la situation malgré les efforts (très inégalement répartis) de certaines collectivités, **face aux réticences de la population, pour s'engager dans la densification urbaine**. Alors que le prêt à taux zéro de la Communauté Urbaine, pour les jeunes, a connu un tel succès que les finances publiques n'y ont pas résisté... preuve que la demande de logement au cœur de l'agglomération reste forte. On notera à ce sujet que, selon *Planète Publique*, **le second motif de choix du logement** chez les habitants à l'intérieur de l'agglomération est **la desserte par les transports en commun**. Les conséquences du mitage et de l'étalement urbain engendrent aujourd'hui les mêmes problèmes de desserte par les transports en commun qu'il y a dix ans, avec en corollaire, une multi motorisation des ménages proportionnelle à l'éloignement de la ville centre, en contradiction avec les objectifs du PDU. L'élaboration du SCOT devrait permettre de mieux

intégrer le prochain PDU dans une logique de déplacement débordant largement les limites de son champ d'application, bien que l'absence du quart Sud Ouest de l'aire urbaine enlève une part de la "Cohérence" Territoriale à ce schéma. Face aux enjeux écologiques et devant les engagements collectifs de limitation d'émission des gaz à effets de serre qui doivent se décliner localement, **le prochain PDU devra s'attaquer à densifier et varier logements, services et activités le long des TCSP** (Transports en Commun en Site Propre), **condition indispensable pour une organisation efficace et une utilisation croissante des transports en commun.**

- Certains aménagements participent de cette volonté : ZAC de la Solvardière à St Herblain (prolongement ligne 1 vers F. Mitterrand), aménagement de la "Grande Ouche" à Bouguenais (prolongement ligne 2), ZAC de la Bottière/Chesnaie (ligne 1)
- D'autres réalisations constituent des contres exemples - Vertou - vantant à la fois sa "*rurbanité*" tout en réclamant des transports "de masse" (train, prolongement du Busway) alors qu'elle figure parmi les plus mauvais élèves de l'agglomération en matière de logement social et d'application de la loi SRU
- On attend avec intérêt la déclinaison concrète de la volonté politique de densification autour des gares sur les branches de l'étoile ferroviaire
- Enfin, certaines opérations résultent davantage d'une densification guidée par le marché au gré des opportunités foncières libérées le long des lignes de TW. La plupart du temps, il s'agit d'une densification dans le secteur privé, répondant avant tout à des plus values foncières et prenant peu, voire pas du tout en compte les aspects de mixité sociale.

Pour le Collectif Transport, en période de crise et de restrictions de subventions gouvernementales, il serait judicieux de se pencher sur **le financement des aménagements de transports collectifs par une partie de ces plus values réalisées à partir d'aménagements payés par le contribuable.** L'anticipation du développement des zones d'habitat, de services et d'activité reliés aux axes de transport devrait même être, selon nous, une priorité dans la définition de ces derniers. D'autant plus qu'elle permet à l'aide de modèles, de définir, à la fois : les rentes attendues, les ratios investissement public / plus values, voire les assiettes fiscales. Cette réflexion est, bien entendu, à replacer dans le débat actuel sur les financements des collectivités locales (et leurs superpositions !). **Nantes Métropole s'honorerait d'être en pointe dans ce contexte**, d'autant plus que, malgré ses performances passées, elle a été, depuis 2004, "l'oubliée" des actions financières de l'Etat en matière de transport public (notamment le subventionnement des TCSP).

## **Mobilité**

---

Alors qu'on était sur une forte augmentation de la mobilité avant l'élaboration du dernier PDU celle-ci devait légèrement diminuer par la suite. Qu'en est-il aujourd'hui ? **Seule une enquête précise pourrait apporter une réponse fiable** tant en valeur absolue qu'en répartition géographique ou par mode de déplacement. On sait par l'exploitant que sur la période 2000 à 2010, les voyages en transport en commun seront passés de 80 millions à 114 millions. Pour les autres modes on semble être sur des extrapolations plus ou moins fiables. Une tendance apparaît toutefois, au moins en matière de mobilité dans les transports en commun, avec une demande de plus en plus clairement formulée pour **une prise en compte d'autres rythmes de déplacement** que les rythmes scolaires. En particulier une amélioration de l'amplitude horaire, des correspondances (notamment le dimanche) ainsi que des fréquences en heures creuses et au

cours des vacances scolaires (corroboré par l'enquête de *Planète Publique*). Ce phénomène se superpose au vieillissement de la population et l'arrivée prochaine des départs en retraite des papyboomers. On retrouve là des déplacements liés aux loisirs et aux achats qui figuraient déjà dans le diagnostic du dernier PDU et **qui n'ont manifestement pas été pris suffisamment en compte.**

## **Le réseau des TC**

---

En 2000, le réseau de transports en commun à l'intérieur de l'agglomération était perçu comme "*performant pour le tramway*" qui transportait 40 % des voyageurs. Alors qu'aujourd'hui un client de la Semitan sur deux emprunte le tramway, cette perception est confirmée par la dernière enquête qui fait ressortir **un taux de satisfaction globalement important à l'égard des transports en commun.** Pourquoi celle-ci ne se traduit pas par un usage plus important comme celui des villes Allemandes ou Suisse ? L'enjeu du prochain PDU consistera, non seulement à **poursuivre : l'augmentation de l'offre, en qualité et en quantité,** mais également à traduire la perception très positive des transports en commun nantais, en augmentant le ratio nombre de voyages / habitant. Quoiqu'il en soit, si l'enquête de perception démontre que la situation s'est améliorée pour le réseau de bus, nous persistons à penser qu'il ne bénéficie pas de tous les aménagements qui pourraient le rendre plus performant. Il y a 10 ans nous avons alerté l'autorité organisatrice sur l'établissement d'un "*réseau à deux vitesses*". Malgré les efforts réalisés, **on constate encore une perception assez différente des deux modes de transport avec un handicap notoire pour les lignes de bus.** La concurrence avec la voiture reste forte et les réticences à faire de la place aux transports en commun, dures à lever. Elles demanderont, à l'avenir, une volonté ferme et un courage politique de la part des élus pour faire appliquer les objectifs fixés en commun et atténuer cette différence de perception. Enfin, **le constat de "radio concentricité" du réseau tel qu'il était établi il y a dix ans peut toujours s'appliquer aujourd'hui.** La ligne de rocade sud n'a jamais bénéficié des aménagements envisagés et reste aussi peu "lisible" que les lignes mises bout à bout pour constituer la "troisième ceinture" au nord de l'agglomération et la restriction de la ligne 74 (franchissement du pont de Cheviré) est en contradiction avec l'objectif politique qui était affiché lors de sa création. Les axes lourds de transports en commun réalisés au cours de la période de référence du PDU ont encore renforcé le phénomène de radio concentricité (Busway, TW ligne 3, train-tram) alors que **les projets d'aménagement d'une ligne 5 de 2<sup>e</sup> ceinture en site propre se sont réduites comme peau de chagrin** avec le temps.

## **Stationnement**

---

Il était diagnostiqué comme n'étant pas un problème important dans l'agglomération nantaise il y a dix ans et ne semble pas davantage ressortir aujourd'hui, puisque même à l'intérieur des boulevards de ceinture, plus de la moitié des gens interrogés dans l'enquête de *Planète Publique* déclarent qu'il est *facile*. **Il semblerait donc que ce levier du stationnement comme changement de comportement à l'égard de la voiture n'ait pas pleinement joué son rôle.** Il constitue pourtant un des problèmes majeur, encore capable de faire capoter des projets d'aménagement structurants (Bd Guist'hau).

**La politique de stationnement des P+R** aux entrées de l'agglomération connaît des succès divers selon leur positionnement et leur attrait (sécurité). Si leur fréquentation est relativement simple à déterminer, l'origine de leurs occupants l'est moins et pose donc la question de l'étalement urbain autour des P+R. Cette question **doit être tranchée pour l'aménagement des gares de l'étoile ferroviaire** qui devra s'accompagner d'une réflexion approfondie quand aux aménagements et à la densification environnante pour y créer de véritables pôles d'habitat, de services et d'activités plutôt que de simples parkings de rabattement. Une autre politique de limitation du trafic automobile en ville concerne **le nombre de places de garage autorisées lors de la construction de logements ou de bureaux à proximité d'un TCSP**. Dans ce domaine la politique de Nantes Métropole nous semble timide au regard de ce qui peut se pratiquer dans d'autres villes Européennes. Pour le Collectif Transport le problème prend également toute son importance lorsqu'il s'agit des **stationnements privés sur l'espace public** entrant en concurrence avec les bus et leur progression sur la voie publique. On touche là, en général, au stationnement des résidents, considéré souvent comme un *"droit au bas de chez soi"*. Ce stationnement est pourtant **un frein puissant pour la vitesse, la régularité et la ponctualité du trafic du réseau bus**. Le maintien de quelques "droits" de stationnement suffit souvent à pénaliser fortement une ligne et la rendre peu attractive pour les milliers d'usagers qui l'empruntent régulièrement. Ce constat peut aussi bien s'appliquer pour la place à réserver aux autres modes doux : vélo et marche à pied. Le schéma directeur des transports collectifs, issu du PDU, avait listé un certain nombre d'actions de limitation de stationnement en en donnant les impacts sur les temps de parcours des lignes de bus concernées et les gains de fréquentation induits. **D'après l'exploitant, les réalisations entrées en vigueur dans le cadre de ce schéma confirment l'importance de cet élément sur l'attractivité des lignes** en ayant bénéficié. Les réponses au questionnaire de *Planète Publique* sont également révélatrices puisque **le partage de la voirie arrive en 3<sup>e</sup> position** dans les actions prioritaires à mettre en œuvre dans le domaine des transports publics après le prix et la fréquence de passage.

## **Modes doux**

---

L'augmentation de la part modale des déplacements "doux" figurait comme prioritaire dans les objectifs du PDU. Leur évolution restera malheureusement difficile à cerner, tant les données chiffrées sont imprécises (possession d'un vélo ou fréquence d'utilisation). Le fort taux de possession de vélo ne constituant pas un gage de modification de déplacement. Même si l'arrivée du *Bicloo* a semblé changer l'image de l'utilisation du vélo comme mode de déplacement urbain (au moins en centre ville) **la marge de progrès reste énorme à commencer par le travail sur le sentiment d'insécurité** lié à ce mode de transport chez les non utilisateurs. Les aménagements routiers ne prennent pas systématiquement en compte les modes doux. Certains aménagements récents pouvant au contraire renforcer le sentiment d'insécurité évoqué précédemment (rue de Strasbourg par exemple). Se déplace t-on aujourd'hui davantage à pied qu'il y a dix ans ? Cette évolution n'a pas non plus été mesurée. Si les cœurs de ville et les nouvelles opérations urbaines bénéficient d'aménagements spécifiques, nombre de trottoirs de l'agglomération restent très inconfortables et encombrés. Les cheminements pour les personnes à mobilité réduites peuvent y être décourageants.

## **Sécurité des déplacements**

---

Nantes bénéficie, comme les autres grandes agglomérations, d'une baisse de l'accidentologie, et d'une façon générale, **la sécurité des déplacements en transport en commun** (risque d'accident pour le voyageur) **reste excellente** (mais nous n'avons pas pu en mesurer l'évolution). En ce qui concerne le vélo, l'extension des bandes cyclables (quand elles sont suffisamment larges) et de pistes cyclables (pourvu qu'elles ne se transforment pas en course d'obstacles) a contribué à la protection des cyclistes se déplaçant à vélo. Toutefois, la situation reste plus critique, avec **certains aménagements toujours aussi accidentogènes** : stationnement en épi, absence de sas pour vélo aux feux (ou le non respect de ces sas par les automobilistes), stationnements sauvages sur les bandes cyclables ainsi que certains "tourne à droite".

## **Bilan du programme des actions envisagées en 2000**

Dans le cadre du PDU, les élus du district avaient définis huit "*lignes d'action*" et le comité de pilotage sélectionné 42 "*actions*" propres à "*rendre durable le fléchissement de la voiture au profit des modes doux*". Nous en faisons le bilan détaillé ci-après.

### **1<sup>è</sup> Ligne d'action : Développer l'offre alternative à la voiture**

---

#### **1- Définir le schéma de développement des transports collectifs à l'horizon 2010**

Le Schéma Directeur des Transports Collectifs adopté en 2002 avait établi une liste détaillée et chiffrée des aménagements à réaliser entre 2001 et 2010.

##### ***Certains objectifs ont été atteints notamment :***

- Le prolongement de la ligne de TW 3 nord
- Le prolongement de la ligne de TW 2 sud
- La ligne express de Carquefou
- La ligne train-tram : *Nantes-Vertou*
- Les navettes fluviales
- La vidéo surveillance

##### ***Certains objectifs ont été partiellement atteints :***

- L'aménagement de la ligne 70
- L'aménagement de la "rocade sud"
- La ligne 4 de Vertou au Cardo (arrêtée à Foch)
- La valorisation de l'étoile ferroviaire
- L'aménagement pour l'accessibilité des arrêts

##### ***Certains objectifs n'ont pas été atteints :***

- Le prolongement de la ligne1 de TW vers la Chantrerie
- La liaison TW Ligne1 – Ligne 2
- La ligne de tram-train : *Carquefou-Bouaye*

- L'axe *Guist'hau-Dervallières*
- L'aménagement de la route de Paris
- La desserte de l'Est : *Ste Luce-Thouaré-Mauves*
- La ligne 5 : *Baco-Chantenay-Universités*
- Le pôle d'échange multi modal de la gare de Nantes
- La billettique
- La centrale de mobilité

**Enfin certaines réalisations non prévues sont en cours d'élaboration :**

- La liaison : *Nantes-La Chapelle/Erdre-Sucé-Nort/Erdre-Chateaubriant*

## 2- Renforcer les liaisons de rocadés

Déjà, le schéma directeur de 1990 prônait : "la constitution d'un axe lourd bus en rocade en prévision d'y mettre un tramway". À ce jour, que ce soit sur le plan de ligne ou sur le terrain, **on ne peut pas dire que le réseau de transports en commun soit passé à une mixité entre lignes radiales et lignes de rocadés :**

- La seule rocade véritablement lisible reste celle circulant sur les premiers boulevards de ceinture avec la ligne 70 que la Semitan a eu toutes les peines du monde à certifier selon la norme NF compte tenu de son aménagement partiel
- La ligne 5 qui devait circuler sur un axe lourd de transport en commun s'est transformée en de simples aménagements ponctuels de la ligne 25
- Quand à la 3<sup>e</sup> ceinture elle n'est constituée que d'une addition de lignes (avec ruptures de charge) illisibles pour qui n'est pas fin connaisseur du réseau Nantais
- Enfin, la liaison de rocade Sud n'a pas eu plus de succès qu'elle n'a bénéficié d'aménagements de voirie spécifiques.

## 3- Créer des axes forts entre le nord et le sud

À part la satisfaction d'avoir obtenu que l'itinéraire choisi pour le *Busway* emprunte finalement la deuxième ligne des ponts, **on ne peut pas dire que cet objectif ait été atteint.**

- La ligne 4 s'est en effet arrêtée au centre ville et, bien que la place Foch en fût présentée comme un terminus provisoire, elle n'a même pas fait l'objet d'une étude de prolongement vers le Nord malgré le succès dont elle a bénéficié au Sud.
- Peut-on parler d'un second axe fort entre le Nord et le Sud avec la liaison *Sillon-Neustrie* qui, de fait, a supplanté une autre liaison *Orvault Grand Val-Neustrie* ?
- On notera par ailleurs que la liaison Nord-Sud qui emprunte le pont de Cheviré a progressivement fondu au point de ne plus franchir le pont qu'une seule fois par heure et par sens.
- Enfin la seule ligne ferroviaire diamétrale envisagée dans le schéma directeur (*Carquefou-Bouaye*) a été supplantée par la liaison radiale : *Chateaubriant-Nantes*.  
On ne peut donc pas considérer que cet objectif ait été atteint, alors que le déséquilibre entre le Nord et le Sud reste patent, avec son lot quotidien d'échanges entre les deux rives du fleuve.

## 4- Densifier l'offre sur les radiales

Déjà avant 2000 on évoquait la nécessité d'étoffer l'offre à l'Est de l'agglomération. Par des "axes forts" (bus, express...) puis **par "des moyens plus ambitieux"** (TW, tram train, trolley, tram sur pneus...). 10 ans après, cette question est **plus que jamais d'actualité, et les**

**habitants de Ste Luce, Thouaré ou Mauves** attendent encore. Ils n'auront pas eu la chance des Carquefoliens ou Chapelains qui ont pu tester avec succès la mise en place des *bus express* ou *chronos bus*. Les associations d'usagers de l'Est de l'agglomération n'ont pourtant pas cessé de se rappeler au souvenir de leurs élus... **on notera au passage que le concept de bus express ou chrono bus permet de capter une nouvelle clientèle dès lors qu'on réserve aux véhicules affectés à ces lignes les aménagements prioritaires nécessaires.**

## **5- Poursuivre les projets TW**

A part la ligne de *TW "3 Sud"* qui s'est transformée en *Busway* et le projet de prolongement de la ligne 1 vers la Chantrerie qui est resté dans les cartons, les **deux autres projets** d'extension vers Sillon de Bretagne et vers Bouguenais **ont été réalisés conformément aux prévisions**, avec les modalités qu'on connaît (limitation de la L 2 à Pont Rousseau et Prolongement L 3 à Neustrie). Si cet objectif a été partiellement atteint, **les conditions de circulation à bord des rames ne se sont guère améliorées en heure de pointe**. La montée en puissance des trains express régionaux et TGV a contribué à saturer la partie centrale de la ligne 1 entre la gare SNCF de Nantes et le centre ville et il est toujours aussi difficile de monter dans les tramways vers les facultés en heure de pointe, faute d'une véritable gestion des temps au niveau du campus universitaire et faute du raccordement de la ligne 1 sur la ligne 2 pour rejoindre le campus. Les tergiversations pour l'achat de nouveau matériel ou le prolongement de vie de l'ancien ont amené une situation critique risquant de détourner une nouvelle clientèle peu encline à une promiscuité exagérée. La limitation de la fréquence vers Neustrie a permis d'optimiser l'utilisation du parc, mais avec un taux de croissance de fréquentation de + 5 % par an demandé par Nantes Métropole à l'exploitant, on peut se demander comment celui-ci parviendra à transporter ses voyageurs dans les quelques années à venir... On notera que **Nantes a perdu le leadership du tramway**, dépassé ou en voie de l'être, par des villes comme Bordeaux, Montpellier ou Grenoble. Nous ne faisons pas partie de ceux qui prétendent que les possibilités de création de lignes de tramway sont terminées dans l'agglomération.

## **6- Mettre en place les projets concernant l'étoile ferroviaire**

Si la liaison *Clisson-Savenay* était évoquée dans le projet du 4 février 2000, seule, pour l'instant, la liaison *Nantes-Vertou* (prolongée jusqu'à Clisson en septembre 2010) fonctionne avec un cadencement insuffisant au regard de la demande. **On a abandonné au passage le projet de gare dans le centre de l'agglomération qui était positionné à "Baco/CHU"**, ainsi que la liaison ferrée vers Carquefou. En revanche, le projet Nantes-La Chapelle sur Erdre est sur les rails et s'inscrit dans un projet plus ambitieux jusqu'à Châteaubriant, alors que celui de *Carquefou-Rezé-Bouaye* n'a plus fait parler de lui depuis bien longtemps malgré l'existence des infrastructures. Sur les 3 lignes évoquées à échéance de 2010, une seule est donc partiellement opérationnelle à ce jour. En revanche **il faut saluer la mise en place d'une tarification unique** sur le territoire de l'agglomération qui a certainement contribué à booster la fréquentation des trains sur son territoire. **De même que la tarification de Métrocéane** a largement contribué à redynamiser les liaisons *Nantes-St-Nazaire-Le Croisic* et *Nantes-Pornic*. Pour le Collectif Transport, l'agglomération de Nantes a la chance de posséder des plateformes ne nécessitant pas le passage par des acquisitions foncières longues et coûteuses ni des travaux de génie civil dévoreurs de budget. **Il nous semble primordial de préserver ce capital** afin de ne se priver d'aucune opportunité de liaisons, ni de mouvements,

en particulier sur l'île de Nantes. L'ambition de Nantes Métropole dans l'utilisation de l'étoile ferroviaire doit donc être à la hauteur des défis que nous nous sommes fixés : diminution par quatre des gaz à effets de serre. Nous serons amenés à renouveler nos propositions sur le cadencement, les lignes, le matériel, les arrêts sans perdre de vue l'importance des aménagements urbanistiques et territoriaux autour des axes et des gares à faire revivre.

## **7- Poursuivre les connexions avec les autres réseaux**

Là encore **on en est resté au stade des réflexions.**

- Le projet d'aménagement d'un pôle d'échange à la gare Sud s'est vu repoussé dans le cadre d'un projet reprenant l'aménagement de l'ensemble de la gare
- Le projet de connexion du train-tram au réseau des transports en commun à Baco n'est plus guère évoqué dans les services de N.M.
- En attendant, l'accès *gare Nord* reste un parcours du combattant pour les piétons, cyclistes et usagers de la seule ligne de bus qui tente de se frayer un chemin à travers les obstacles, ainsi que pour les voyageurs chargés de bagages qui veulent passer du train au tramway
- Enfin il n'existe toujours pas de gare routière ni de véritables pôles d'échanges entre les transports urbains et péri urbains
- La première réalisation méritant d'être signalée concerne l'aménagement du "*quai à quai*" train/tram de Pont Rousseau alors que trop d'autres gares continuent d'ignorer les bus (Bouaye, Mauves), ou n'ont pas poussé leur logique d'aménagement jusqu'au bout (Chantenay).

## **8- Organiser le dispositif d'échanges de l'hyper centre**

**Seule la rue du Calvaire a véritablement bénéficié d'un aménagement** dans l'hyper centre en vue d'améliorer le dispositif d'échange. Il faut regretter le manque d'ambition sur la réservation de cet espace pour les modes doux en particulier dans sa partie haute. Ainsi que le pendant *Est* de cet aménagement, de l'autre côté du cours des 50 Otages, entre la Place Foch et l'arrêt Cirque. Quand à **l'aménagement de la disposition des arrêts de bus sur le Cours des 50 Otages** qui engendre régulièrement bouchons et retards sur les lignes il **reste une énigme.**

## **9- Créer une carte déplacements donnant accès à l'ensemble des transports publics et permettant de payer les stationnements**

Malgré le zonage et la refonte du stationnement de surface dans le centre ville de Nantes, ce projet n'a pas vu le jour, en revanche une tarification unique a été instaurée pour l'ensemble des transports collectifs sur l'agglomération.

## **10- Poursuivre les schémas directeurs des continuités piétonnes et cyclables**

Au cours des 10 dernières années, le schéma des continuités cyclables et piétonnes a gagné en kilomètres. Dans beaucoup de cas les bandes cyclables ont fait office de ralentisseurs de trafic automobile sans toujours se préoccuper du confort, voire de la sécurité des cyclistes. **D'où ce sentiment paradoxal d'insécurité quelquefois engendré par certains aménagements pourtant conçus pour améliorer la sécurité des cyclistes.** Nantes qui avait fait partie des pionniers en matière d'aménagements cyclables s'est vue largement rattrapée voire dépassée sur ce terrain.

## 11- Expérimenter les vélos en libre service

L'objectif d'expérimentation a été tenu au-delà du projet de PDU qui se limitait au public étudiant. Compte tenu du succès obtenu par le *Bicloo* il faut désormais étendre géographiquement les stations (un premier redéploiement ayant eu lieu cet été) pour ne pas se limiter au centre de Nantes. Selon nous, le *Bicloo* doit prendre le relais du déplacement pédestre pour des distances supérieures à celles pratiquées par la marche à pied et **non se limiter à n'être que son concurrent sur un territoire restreint.**

## 12- Stationnements sécurisés pour 2 roues

Si les consignes à vélo évoquées dans le PDU n'ont pas vu le jour, les appuis vélos ont fleuri, mais pas encore au point de prendre la place de stationnement auto comme c'est le cas dans d'autres villes. On assiste donc parfois à un encombrement des espaces publics au détriment des cheminements piétons. On notera pourtant que le stationnement d'un seul automobiliste prend la même place sur la voie publique que celui d'une demi-douzaine de vélos. La même remarque vaut pour les deux roues motorisées qui encombrent encore davantage les trottoirs que les vélos.

## 13- Liens entre transport public et taxis

À part une collaboration à la marge avec *Proxitan*, il ne semble pas y avoir eu de réelles évolutions dans ce domaine. La profession semblant camper sur ses acquis, n'a guère évolué depuis dix ans.

## 14- Renouveler le parc de véhicules des collectivités avec des véhicules propres

À condition de s'entendre sur la définition d'un "véhicule propre" on peut constater que **la flotte de bus de la Semitan est passée quasiment exclusivement au gaz.** Quelques véhicules techniques de Nantes Métropole sont passés à l'électrique, mais le ramassage des ordures est resté à propulsion diesel (on notera que Lille, par exemple, a choisi l'option de la récupération des gaz produits par les ordures ménagères pour produire du méthane injectés dans les moteurs de ses bus).

## 2<sup>e</sup> Ligne d'action : **Redéfinir les usages de la voirie**

---

### 15- Se doter d'une charte de partage de la voirie

Si une charte de partage de la voirie a été élaborée, on ne peut pas dire qu'elle ait toujours atteint ses objectifs. Les problèmes rencontrés sur l'aménagement de la rue de Strasbourg démontrent pourtant l'importance d'une telle charte. Non seulement pour la typologie des voiries mais également sur un certain nombre de normes à respecter dans tous les aménagements techniques pour les cheminements des différents modes ; doux et motorisés. Il faut également noter **l'importance de cahier des charges** très précis à transmettre aux architectes sollicités par la collectivité et qui ont une fâcheuse tendance à vouloir imprimer leur marque, souvent au détriment des utilisateurs.

## 16- Retraitement des pénétrantes

Si la réduction de capacité des voiries pénétrantes est bien devenue une réalité, **les modes doux n'ont pas toujours été pris en considération dans des aménagements** pourtant récents :

- Le boulevard des Pas Enchantés a effectivement été aménagé en privilégiant les modes doux (marche à pied, vélo)
- Le Boulevard Martin Luther King a également bénéficié d'un aménagement au profit des modes doux (bus et vélos)
- Une première tranche a été réalisée sur la route de Vannes avec des cheminements assez réussis pour les vélos mais en laissant de côté tout aménagement pour les bus
- La 2<sup>e</sup> ligne des ponts a vu son aménagement s'opérer autour de la réalisation d'un axe lourd de transport en commun avec une continuité cyclable presque de bout en bout (amputée en son centre au profit de la voiture)
- La route de Rennes a bénéficié du prolongement des aménagements de la rue P Bellamy pour créer une ligne *Chronobus*, en lieu et place du prolongement de la ligne de Busway envisagé à sa création. La cohabitation bus-vélo n'étant pas toujours aisée sur cet axe au profil accidenté
- La route de Paris n'a eu droit qu'à des aménagements éphémères pour les transports en commun
- La route de Ste Luce est en cours d'aménagement sans que, étonnamment, compte tenu de l'espace disponible, les bus bénéficient d'un cheminement prioritaire de bout en bout
- Le Bd de la prairie de Mauves s'est contenté de quelques coups de peinture pour en limiter le nombre de files
- Enfin la route de Pornic qui constitue la dernière pénétrante en 2 fois 2 voies a été partiellement aménagée (avec des ronds points suicidaires pour les cyclistes...) et sans aucun aménagement pour les transports en commun. À défaut d'un re-calibrage coûteux des voies, **une expérimentation de site réservé** aux : transports en commun, bus express en provenance du Pellerin, cars, taxis, mais également véhicules de covoiturage (plus d'un passager dans le véhicule) **pourrait être menée, depuis le périphérique jusqu'au futur pôle d'échange de la gare de Nantes** (via le pont des 3 continents).

## 17- Homogénéiser le périphérique

Avec le changement de statut de certains tronçons, ainsi que l'information lumineuse de gestion de la circulation en temps réel, cet objectif d'homogénéisation a été atteint. Il n'empêche toutefois pas la congestion quotidienne liée à un déséquilibre notoire entre le Nord et le Sud engendrant des mouvements pendulaires, matin et soir, ni la fragilité du trafic en cas de moindre perturbation.

## 18- Intégration du périphérique dans le paysage et jalonnement directionnel

Voir ci-dessus.

## 19- Mise en œuvre d'un système de gestion du périphérique et du réseau structurant

Voir ci-dessus

### **3<sup>e</sup> Ligne d'action : Créer de nouveaux franchissements**

---

#### **20- Nouveaux franchissements de la Loire**

Le PDU évoquait "*l'étude*" de nouveaux franchissements. **On est donc allé au-delà de l'étude** en partie amont du fleuve puisqu'un double franchissement est en cours d'achèvement. Le débat reste vif sur l'opportunité de réaliser un ouvrage en aval. En tout état de cause, pour le Collectif transport, **cet ouvrage devra prévoir impérativement le raccordement ferroviaire entre la gare de Chantenay et la gare d'Etat**. Par ailleurs, tous les franchissements de rivière devraient systématiquement comporter des voies dédiées aux transports en commun (contrairement à ce qui a été réalisé sur le pont Willy Brandt) et des aménagements cyclables sécurisés (compte tenu des pentes à franchir et du trafic (pont des 3 continents)).

#### **21- Navettes fluviales**

**Objectif atteint en ce qui concerne la navette sur Loire**. La concurrence du tramway aura eu raison de la navette sur l'Erdre, bridée dans sa vitesse et qui s'est transformée en attraction touristique.

#### **22- 2<sup>e</sup> franchissement fixe sur l'Erdre**

Ce point n'a semble t-il jamais été étudié malgré le succès confirmé de la première liaison.

### **4<sup>e</sup> Ligne d'action : Améliorer la sécurité et l'accessibilité dans les déplacements**

---

#### **23- Renforcer la communication sur les dangers de la vitesse en ville et notamment vers les jeunes**

Si des campagnes ont eu lieu elles n'ont pas été assez percutantes pour avoir marqué nos esprits...

#### **24- Continuer les actions pour améliorer la sécurité, notamment dans les transports publics**

Des moyens importants ont été débloqués pour atteindre cet objectif : moyens humains déployés par la Semitan (50 agents) pour renforcer la présence humaine à bord des véhicules, moyens matériels en équipant la totalité du parc par des caméras de vidéo surveillance. Cela n'a pas empêché la délinquance de progresser comme ailleurs. Dans le même temps, par manque d'effectif, la police s'est peu à peu désengagée de la surveillance des quais, des bus et des tramways et les agents affectés à ces tâches ont été petit à petit affectés sur d'autres missions. Même si aux dires de l'exploitant la police est assez réactive en cas de problème dans les transports en commun, la Semitan n'a pas vocation à "faire la police" dans ses véhicules. On notera par ailleurs la correction de l'emplacement de certains poteaux se révélant meurtriers en cas de collision de voitures avec les tramways, ainsi que l'extension et l'harmonisation de la signalisation lumineuse : les fameux feux clignotants rouges qui

commencent à entrer dans le paysage du tramway pour les Nantais mais continuent à alimenter régulièrement la chronique locale.

### **25- Améliorer la qualité des déplacements pour les personnes à mobilité réduite**

Si, aujourd'hui environ **les deux tiers des lignes de bus sont accessibles aux personnes à mobilité réduite** il n'en va pas de même pour les arrêts où un gros travail a commencé. Pour se mettre en conformité avec les exigences il sera nécessaire de retraiter de façon drastique certaines voiries. On pense par exemple au Bd Guist'hau dont les arrêts sont déjà indignes et dangereux pour des valides, mais totalement exclus pour des handicapés.

## **5<sup>e</sup> Ligne d'action : Organiser le transport des marchandises en ville**

---

### **26- Harmoniser les règlements en matière de livraisons et se donner les moyens de les faire respecter**

L'harmonisation a été réalisée, reste à faire respecter la réglementation. Tout comme pour l'incivisme fréquent des automobilistes qui pénalise régulièrement les transports en commun ou la sécurité des cyclistes et des piétons.

### **27- Maintenir des fonctions de transport et logistique à proximité de l'hypercentre pour assurer sa desserte dans l'avenir**

L'idée de réaliser une plateforme de distribution avec des véhicules propres, silencieux et de petits gabarits est restée au stade du concept... On continue donc de voir des poids lourds venir livrer des petits paquets en polluant et en encombrant la ville.

### **28- Accompagner l'évolution des grands équipements logistiques de l'agglomération**

Ce projet est en cours dans le cadre du projet Chemetov d'aménagement de l'île de Nantes avec le déménagement du centre de tri de wagons SNCF vers le Grand Blottereau. Il semble acquis, comme le demandait le collectif transport, que dans ce cadre, deux voies de chemin de fer soient préservées, avec des raccordements sur toutes les lignes en circulation sur l'île, afin de préparer le tissage de l'étoile ferroviaire.

## **6<sup>e</sup> Ligne d'action : Utiliser le stationnement comme un outil de maîtrise de la circulation**

---

### **29- Élaborer un schéma de circulation des poids lourds**

Objectif non réalisé à notre connaissance.

### **30- Mener des actions de sensibilisation des communes et des professionnels sur les enjeux du transport de marchandises en ville**

Si ces actions ont été menées elles n'ont semble t-il pas abouti à des résultats spectaculaires...

### **31- Développer une offre nouvelle de stationnement dans les pôles d'échanges en direction notamment des migrants domicile-travail**

L'extension des P+R s'est poursuivie avec des succès divers. Pris d'assaut à Neustrie ou à Vertou, délaissé à Morlière, ils contribuent à la multi modalité des déplacements. Encore que, par rapport aux objectifs de départ, les utilisateurs de deux roues aient été laissés pour compte. Sauf dans les derniers aménagements aux abords des gares (Vertou et Pont Rousseau) ou de véritables stationnements protégés ont été réalisés.

### **32- Engager une démarche concertée de modulation des normes de stationnement imposée par les articles 12 des POS pour ce qui concerne les activités de bureaux**

Voir notre analyse sur le stationnement au chap. "retour sur le diagnostic et les enjeux".

### **33- Mettre en place de nouvelles modalités pour développer le "stationnement résidents" dans les centres urbains**

Réalisé avec un nouveau déploiement cet été.

### **34- Adopter des mesures de gestion du stationnement adaptées aux besoins des visiteurs dans les centres urbains**

Entre les bornes rétractables dans le secteur historique, les parkings silos, les horodateurs, les équipes SVP, cet objectif est atteint sans grands heurts (et avec beaucoup de tolérance, la nuit dans les rues piétonnes...) puisque l'enquête montre qu'une majorité de concitoyens trouvent le stationnement plutôt aisé dans l'agglomération (même à l'intérieur des 1<sup>ers</sup> boulevards de ceinture). Il s'agit de trouver le juste équilibre entre la facilité de stationnement pour ne pas brider l'activité dépendante de l'utilisation nécessaire d'un véhicule et la dissuasion pour les véhicules non indispensables dans la ville. Quoiqu'il en soit, quitte à se répéter, **il existe une marge de manœuvre sur la politique de stationnement de surface, qui reste indispensable pour un partage de la voirie en faveur des transports en commun, des vélos et des piétons.**

## **7<sup>e</sup> Ligne d'action : Informer sur l'ensemble des possibilités de transport**

---

### **35- Mettre en place une centrale de mobilité**

Cet objectif n'a pas été mis en place bien que, sans parler d'une véritable centrale de mobilité, l'espace transport de la Semitan, allée Brancas, rassemble déjà plusieurs services relatifs aux déplacements, bus, TW, trains, cars, voiture partagées...

### **36- Travailler avec les entreprises et services publics pour définir des "plans de mobilité"**

Ce travail a été réalisé avec un certain succès puisque plus de 200 entreprises ont signé un plan de mobilité avec la Semitan et que plus de 1100 salariés ont bénéficié d'un *pass' transport* à prix préférentiel. La prise en charge d'une partie du coût du transport par l'employeur devrait contribuer à rendre encore plus attractive ce type d'incitation.

### **37- Accompagner des expérimentations en matière de covoiturage**

Un site de co-voiturage de Nantes métropole est en ligne depuis janvier 2006, avec des aménagements de stationnement qui se constituent timidement au-delà des limites géographiques de l'agglomération. Dans ce domaine, une fois encore, il eût été intéressant d'avoir des données précises pour en mesurer les effets. Une expérimentation de réservation de voirie pour les adeptes du covoiturage pourrait être entreprise notamment sur la "pénétrante" sud ouest (route de Pornic). On notera enfin la mise en place en 2008 d'un service "*Marguerite*" d'auto partage qui fait des débuts timides (200 adhérents).

### **38- Développer l'information sur le stationnement dans l'agglomération, notamment pour l'hypercentre**

Un premier guide pour les résidents est sorti en 2005, des plaquettes d'information ont été éditées lors des différents redéploiements du stationnement payant.

### **39- Définir un plan de communication pluriannuel sur le PDU et ses actions**

- Des actions ponctuelles d'informations ont lieu lors de la semaine de la mobilité.
- Nantes Métropole subventionne la *fête du vélo* organisée par **Place Au Vélo**.
- Il est toutefois intéressant de remarquer que les "*ateliers de déplacements*" organisés en 2004/2005 ont conclu en : "**la nécessité de renforcer l'information de l'utilisateur pour développer les modes alternatifs à la voiture : TC, vélo, modes doux...**"

Face au matraquage publicitaire des constructeurs automobiles rivalisant de contorsions pour promouvoir leurs modes de déplacement polluants en s'appuyant sur des arguments écologiques, la communication de la collectivité sur les modes alternatifs fait, à notre avis, encore pâle figure.

## **8<sup>e</sup> Ligne d'action : Suivre et évaluer les PDU**

---

### **40- Poursuivre le développement des actions d'évaluation et d'information sur la qualité de l'air en liaison avec le Plan Régional**

L'absence d'industries polluantes et la localisation géographique de Nantes permettait, il y a dix ans de relativiser la pollution atmosphérique dans l'agglomération. Cependant, en ce qui concerne Nantes et d'après les statistiques d' "Air Pays de la Loire", l'indice *Atmo* qualifié de "*Très bon à bon*" est passé de 89 % en 2001, à 82,2 % en 2007. **Dans le même temps l'indice "*moyen à médiocre*" passe de 11 % à 17,3 %. Les actions entreprises dans le PDU n'ont donc pas suffi à enrayer la détérioration de l'air que nous respirons.**

### **41- Installer une instance de suivi du PDU**

Un bilan d'étape a été constitué en 2006. En ce qui concerne la consultation des associations, la nouvelle équipe municipale a renoué un dialogue régulier avec le Collectif Transport depuis les dernières élections. En revanche, malgré nos demandes répétées, il n'a jamais été possible de rencontrer la SAMOA sur l'absence du moindre début d'aménagement en faveur d'une desserte de transport en commun Est-Ouest digne de ce nom sur l'île de Nantes (totalement contradictoire face aux enjeux de l'aménagement de ce secteur alors que la desserte était pourtant prévue à l'horizon 2010).

## 42- Organiser l'observatoire du PDU

Pas d'observatoire, mais l'évaluation du PDU a été confiée à l'AURAN.

## Conclusion

Le tableau ci-dessous donne les évolutions des parts de marché des modes de déplacement sur l'agglomération entre 2002 et 2008, au regard des objectifs fixés par le PDU (enquête Insee).

	2002	2008	Objectif PDU
<b>Voitures</b>	61,6 %	57 %	53 %
<b>TC</b>	13,9 %	15 %	17 %
<b>Marche à pied</b>	20,6 %	24 %	25 %
<b>2 Roues</b>	3,9 %	4 %	5 %
dont vélo	2,4 %	2 %	

En hypothéquant sur le prolongement des tendances jusqu'à fin 2010 on s'aperçoit : qu'à la fin du PDU, la marche à pied se rapprocherait des 25 % de parts de marché projetés, que vélos et TC peinent à atteindre leur objectif alors que la voiture cède du terrain mais continue à faire de la résistance. Si la déclinaison du "schéma Directeur des Transports Collectifs à l'horizon 2010" a déjà permis une **augmentation de leur fréquentation supérieure à 40 %**, ces résultats encourageants n'ont toutefois pas permis aux TC de dépasser 15 % des déplacements. L'objectif fixé aurait sans doute été atteint si tous les projets avaient été menés à leur terme. **Ainsi, nous regrettons : l'impuissance relative face à l'étalement urbain, la timidité du développement de l'étoile ferroviaire et l'abandon, au cours de ce PDU, des projets d'axes lourds tels que la ligne 5 jusqu'aux facultés, le prolongement de la ligne 4 ou les aménagements de l'est de l'agglomération.** Quand aux déplacements à vélo, les tendances que nous observons ne correspondent pas aux chiffres livrés par l'Insee et ils mériteraient une enquête plus fine. Le bilan que le Collectif Transport tire du dernier PDU est donc en demi-teinte :

— **Satisfaction sur les réalisations** en faveur des transports en commun auxquelles les usagers ont répondu présents.

— **Déception sur l'ambition de mener à terme les projets** qui devaient permettre d'atteindre des objectifs plus ambitieux avec en corollaire, **la lente dégradation de la qualité de l'air.**

L'agglomération Nantaise a, en partie, bâti sa réputation sur un réseau de transports en commun innovant, de qualité et à un prix attractif. **L'ambition semble marquer le pas.** Pour la première fois de son histoire l'exploitant réduit la toile, tout en augmentant fortement ses tarifs et Nantes Métropole passe à côté des financements libérés par le Grenelle de l'environnement. **Pourtant, la prise de conscience collective du défi écologique, la bonne perception du réseau de TC, les marges de manœuvre sur le stationnement, l'attractivité des TC dans le choix des logements nous semblent autant de points d'appui pour relancer une politique ambitieuse en faveur des modes de déplacement doux.** Le Collectif Transport fera des propositions dans ce sens pour l'élaboration du prochain PDU.

---

# Contribution de Christian DAVIAS

---

## Ne perdons pas le sens des réalités

L'insistance du rapporteur de l'étude (rapport des bureaux d'études de Nantes métropole lors de la séance du 7 septembre), à considérer que la facilité (selon l'enquête) de stationner à Nantes est un argument pour renverser cette tendance et contraindre un peu plus les automobilistes, me paraît excessive et n'est pas la bonne réponse à apporter à ce constat.

Bien au contraire, il s'agit du résultat positif d'une politique menée depuis plusieurs années par la ville de Nantes et Nantes Métropole :

- création de vastes quartiers piétons dans l'hyper centre
- création de parkings silo ou souterrain aux abords de ces zones
- restriction des voies de circulation automobile au bénéfice des sites propres pour les transports en commun.

Nous sommes arrivé aujourd'hui à un certain équilibre qu'il faut préserver.

La circulation dans le centre ville a retrouvé une certaine fluidité, le partage de l'espace public Cours des Cinquante Otages ne pose pas de problèmes majeurs et les parkings remplissent leur office.

Il faut cesser de nier l'évidence !

Le transport en commun à ses limites, l'accroissement de l'aire urbaine se poursuivra et la "civilisation de l'automobile" est encore une réalité.

L'utilisation de la voiture pour les trajets "domicile – travail" est une chose, mais la vie économique repose largement sur l'automobile pour remplir les différentes missions des entreprises.

Le pont de Cheviré est actuellement en entretien, ce qui génère d'importantes perturbations pour écouler le trafic du sud Loire. Pris dans un de ces embouteillages à 9h45, je me suis retrouvé au milieu de voitures de sociétés, camionnettes d'artisans, camions de matériaux, toupies de béton... une majorité de véhicules qui empruntent le réseau routier par nécessité.

Un nouveau franchissement urbain de Loire à l'ouest de Trentemoult est vraiment indispensable à la vie économique du sud Loire et doit donc figurer en bonne place dans les objectifs du prochain PDU.

Il en va de même pour l'étoile ferroviaire.

Restons au sud Loire. Le renforcement de la liaison Nantes – Bouaye - Sainte Pazanne, mérite attention. Actuellement exploitée en TER, les voies viennent d'être remplacées pour améliorer la vitesse, donc la fréquence. Toutefois, les gares de Sainte Pazanne et Bouaye drainent de plus en plus de voyageurs et le besoin de rames supplémentaires aux heures de pointe demeure. L'électrification de cette ligne permettrait non seulement d'améliorer la performance CO2, mais surtout d'augmenter la capacité des rames.

---

# Contribution de Jérôme DYON

---

## Evaluation du PDU de Nantes

### Evaluation vite pesée : ce PDU est une réussite !

Faisant suite à un premier programme carrément révolutionnaire en 1990 qui organisa l'éviction des flux de transit du centre-ville —grand merci au pont de Cheviré qui justifia la stratégie— sans pour autant compenser a posteriori l'efficacité du réaménagement du cours des 50 Otages comme de la réduction de la capacité des pénétrantes.

Cet acte fondateur fut accompagné d'un plan vélo —lui aussi bien décrié mais bel et bien présent, et utile, et d'un développement du réseau de transports en commun— du tram surtout, mais l'essentiel de la situation actuelle vient de cette remise en cause initiale de l'automobile dans le centre-ville !

Le présent PDU a continué dans la même veine, peaufinant une approche qualitative autant que quantitative.

Les critiques sont aujourd'hui surtout de l'ordre du "pas assez" plutôt que d'une mise en cause des objectifs stratégiques. À peine évoqué lors d'une élection passée, et sans grand succès..., qui aujourd'hui voudrait d'un retour en arrière ?

Le bilan reste mitigé au regard de la part prise par les modes alternatifs à l'automobile... la critique est facile : tant d'argent et d'énergie dépensés pour si peu... Certes, mais quid d'une situation où l'on aurait rien fait ? Nantes est aujourd'hui une ville qui affiche des chiffres flatteurs, et si les medias se focalisent sur d'autres événements marquants dans d'autres villes, pourquoi pas ? Nantes sait ce qu'elle a fait et peut en être fière.

La part toujours très élevée de l'usage de l'automobile dans les déplacements doit être comprise au regard de la croissance mal maîtrisée de l'agglomération, qui continue à s'étaler de manière peu dense et strictement zoné et où, bien évidemment, la voiture est à titre individuel le meilleur moyen de se déplacer... Mais qu'en est-il véritablement dans le secteur central et les pôles denses de l'agglomération ? Nous manquons de chiffres précis mais il est certain que la proportion de ménages peu motorisés y est importante, et l'on voit se multiplier les rejets de la possession d'une automobile au profit d'un usage partagé (location, partage...) et d'une attitude multimodale.

Une autre critique tient également à la saturation de l'offre de transports en commun en périodes de pointe... Mais quelles ont été les avancées réelles en matière d'aménagement des temps pour réduire le niveau de la demande de pointe ?

L'offre n'est pas la seule solution, l'aménagement de la demande en est une autre, largement sous-utilisée... mais qui s'appuie sur une mutation sociétale encore à peine esquissée.

C'est peut-être une conséquence de ce PDU de favoriser / contribuer à cette prise de conscience : l'automobile oui, trop d'automobile non, et de nous faire réfléchir sur notre addiction.

---

## Contribution de Jean-Pierre LE ROY

---

### Doit-on promouvoir les véhicules électriques dans les agglomérations ?

Nos constructeurs nationaux, après avoir chacun mis sur le marché, il y a quelques mois, complètement à contre-courant de la demande, un gros 4x4 émettant plus de 200g de CO<sub>2</sub> au km, nous promettent maintenant la voiture électrique à **Zéro Emission**.

Décidément, le vent a tourné et de plus, ils affirment, qu'en 2020, 10 % des véhicules produits seront électriques. Ça n'est pas rien. Nous avons des difficultés à juger de la pertinence de leurs offres. C'est pourquoi j'ai essayé de rassembler, sur les véhicules électriques, quelques éléments glanés sur internet et dans la littérature scientifique. J'en ai fait une synthèse qui s'avère très certainement incomplète et perfectible mais elle a, à mon avis, le mérite d'ouvrir la réflexion sur le sujet si cela s'avère pertinent tant pour le PDU que pour la délégation "développement durable". Quels sont les critères essentiels qui nous intéressent pour orienter une politique de développement des voitures électriques en milieu urbain ?

- La pollution urbaine
- Les émissions de gaz à effet de serre
- La fourniture d'électricité et son coût
- La fabrication et le recyclage des batteries lithium.

Incontestablement, la pollution urbaine se trouve améliorée grâce à ce type de véhicule. **Zéro émission** dans Nantes, c'est certain, mais pas à la centrale de Cordemais... Précisément, concernant les émissions de particules et de gaz à effet de serre, cela dépend essentiellement de la structure des modes de production électrique du pays concerné. Elles sont extrêmement variables d'un pays à l'autre. Au niveau mondial, il faut observer que 66 % de la production électrique se fait avec des énergies fossiles et majoritairement du charbon, 16 % avec du nucléaire, 16 % hydraulique et 2 % seulement avec des énergies renouvelables. Actuellement, la Chine construit une centrale à charbon par semaine et ça n'est pas près de s'arrêter (mais peut être est-ce pour fabriquer les vêtements "made in China" que nous achetons !). De plus, la séquestration de CO<sub>2</sub>, techniquement possible sur ce type de centrale, n'est encore que très peu utilisée dans le monde. Qu'en est-il de la structure de production pour la France ? Nous avons en gros 84 % de nucléaire, 7 % de renouvelable, 9 % de fossile. Nous sommes donc dans une position favorable à condition de considérer que le nucléaire est une énergie propre, ce qui mérite débat. Il n'en est pas de même de nos voisins Allemands qui sont à plus de 60 % en énergies fossiles sans parler de la Pologne qui est à plus de 95 % au charbon. Maintenant, comparons, sur la base de la structure de production mondiale, les émissions de CO<sub>2</sub>, pour une même voiture urbaine, sur un cycle de vie de la fabrication au recyclage, avec 300 000 km parcourus. L'avantage de la voiture électrique n'est que de quelques pour cent. L'énergie nécessaire à la fabrication et au recyclage de la batterie désavantage fortement le véhicule électrique. L'avantage avancé de réduction des gaz à effet de serre est donc certain pour la France, grâce au nucléaire mais presque négligeable au niveau planétaire d'autant qu'il faudra mettre dans l'équation le type d'énergie primaire adopté pour produire l'électricité supplémentaire nécessaire. Précisément, la

question de la fourniture électrique n'est pas neutre. **Jancovici** a fait un calcul pour la France. Je le pense surévalué mais il a le mérite d'exister. Le besoin se situe à 5 % de la fourniture actuelle pour un parc de véhicules électriques s'élevant à 10 % du parc global qui, je le rappelle, est l'objectif affiché pour 2020 par nos constructeurs nationaux. Ça n'est pas négligeable ! En l'absence d'un bouquet énergétique plus propre, que lance-t-on comme centrale ? Nucléaire ou énergies fossiles ? Beau débat en perspective s'il a lieu. J'élimine pour l'instant les énergies renouvelables car nous en sommes aux balbutiements, y compris pour l'éolien qui ne fera jamais le poids, d'autant plus en ne tournant que 25 % du temps... Il faudra charger les batteries seulement les jours de vent !... Par ailleurs, se pose la question du coût comparé du "carburant". Il serait environ dans le rapport 1 à 5 en faveur de l'électrique. C'est très attractif. Mais on fait abstraction de la TIPP inexistante sur l'électricité. Qu'en sera-t-il dans 10 ans avec 10 % du parc voitures en électrique ? Cela fera en gros 10 % de moins de TIPP perçue. Quelle taxe compensera ? Concernant la production et le recyclage des batteries lithium, des questions se posent. La fabrication et le recyclage sont très énergivores, (chaque batterie pèse 200 kg) et, pour l'instant, il n'existe pas d'usine de recyclage en Europe même si le procédé est techniquement au point. Nous le constatons, il reste encore bien des interrogations sur la pertinence écologique de ce mode de propulsion et nous allons nous lancer brutalement dans "l'aventure" sous la pression des industriels soudainement convertis à une énergie verte qui n'en n'est pas une. Tout cela avec l'assentiment et les aides de l'Etat et des Collectivités. Je pense que l'opinion mériterait de ne pas rester sur le slogan facile et mensonger du **Zéro Emission**. Aujourd'hui dans le monde chaque kWh produit correspond à 500 g de CO2 émis. Les déchets nucléaires et le CO2 seront toujours présents avec les véhicules électriques... Mais loin de la ville ! Serions-nous une fois de plus devant une fausse bonne solution écologique ? Par ailleurs, je suspecte les industriels, percevant un nouveau marché "vert" très porteur, d'espérer capter une clientèle urbaine dont les codes éthiques interdisaient ou limitaient l'usage de la voiture essence en agglomération. Si cela se produit, nous avons tout faux car l'objectif essentiel, je pense, reste bien de diminuer la présence et la pression de la voiture dans les villes.

**PS :** *Je tiens à la disposition des gens intéressés les tableaux contenant les calculs et les principales données utilisées pour la rédaction de cette contribution ainsi que les liens internet utilisés pour collecter les données.*

---

## Contribution de Jean-Pierre LE ROY

---

### Nantes et ses ponts...

Au niveau de l'agglomération, le franchissement Est de la Loire est sur le point d'être résolu, le franchissement Ouest par contre est toujours largement déficient alors que le besoin urgent en est ressenti depuis de nombreuses années. Les Nantais, depuis des décennies, ont souffert de ce déficit de franchissements et l'accroissement constant des déplacements dans l'agglomération n'a fait qu'amplifier ce problème notamment pour les transports en commun. Il me semble important, à l'occasion du nouveau PDU, de relancer la réflexion sur ce franchissement Ouest, sans tabou ni a priori. Bien que n'ayant pas de connaissances particulières sur le dossier, qui a très certainement déjà été étudié, il me semble qu'une liaison démarrant à l'ouest de Trentemoult et aboutissant à Chantenay, boulevard de la Liberté, permettrait de solutionner notre problème. Une liaison lourde multimodale s'impose évidemment. Elle devra notamment supporter une connexion des lignes 1 et 2 du tramway avec raccordement à la gare de Chantenay. En effet, tout le monde reconnaît que notre système radiant de lignes de tramway a atteint ses limites et qu'il est urgent de construire les rocades. Nous imaginons facilement les avantages d'une telle rocade pour tout l'ouest de l'agglomération. Cette rocade d'ailleurs devra se prolonger à travers Bouguenais et Rezé pour aboutir sur la ligne 4 après être passée par la future voie Mendès France et le pont des Bourdonnières. Bien sûr, la question se pose sur le type d'ouvrage à retenir compte tenu de la mince vocation portuaire et maritime qui subsiste encore dans Nantes. Je pense qu'il ne faut pas répéter l'erreur de Rouen en réalisant un très coûteux ouvrage à tablier mobile qui n'a jamais été utilisé. Il faut, pour ménager les budgets et faire preuve de réalisme, réaliser un ouvrage classique et reporter un peu en aval l'amarrage des quelques navires qui nous visitent encore annuellement. En effet une zone d'évitage ainsi qu'un quai pour les navires peuvent facilement être aménagés juste en aval de ce futur pont. À noter que ce quai se situera à moins de deux kilomètres du précédent lieu d'ancrage. Le désengorgement des voitures en centre ville, l'accroissement de l'offre des transports en commun, le désenclavement du sud Loire feront des citoyens de l'agglomération les grands gagnants d'une telle réalisation et la planète ne s'en portera que mieux. Alors dépassons l'idée, aujourd'hui bien malmenée, de l'attrait portuaire de notre centre ville, acceptons d'écorner un peu notre domaine maritime. Il en va de l'intérêt général.

---

### Réaction de Christian DAVIAS

---

#### Les ponts de Nantes... Suite

La dernière contribution de J.P. LE ROY rappelle que l'on a peu commenté le besoin d'un franchissement de la Loire à l'ouest de l'agglomération, dans nos récents travaux sur le PDU.

Habitant du sud Loire depuis de nombreuses années, je suis tout à fait d'accord avec l'analyse de J.P. LE ROY quant à la nécessité d'un franchissement urbain de la Loire à l'ouest de Nantes. Sa position dans le prolongement du Boulevard de la Liberté et son raccordement à la D723 à l'ouest de Trentemoult, en amont du terminal à bois, me paraît judicieuse, tout autant que sa fonction multimodale. C'est bien d'un ouvrage classique dont il s'agit. Toutefois, son tirant d'air devra permettre la navigation de barges et navires de petit gabarit, mais également de la plaisance, car la continuité de la vocation maritime de Nantes de part et d'autre de son île, ne se fera qu'à travers le développement du transport public maritime et du fret, mais aussi de la plaisance. Cette option doit s'accompagner d'un aménagement d'accueil pour petits bateaux à l'ouest de Trentemoult (en amont du futur pont) et de l'abandon du "port" actuel qui est inexploitable. En outre, un emplacement pourrait être aménagé entre le port à bois et Cheviré pour permettre aux quelques navires de croisière d'accoster. Ayant navigué à la "marchande", je pense que les navires qui fréquentent le port à bois peuvent éviter dans la Loire à la reverse du flot, sans rejoindre la zone d'évitage de la pointe de l'île.

---

## Réaction d'Yves LAÎNÉ

---

### Un franchissement de Loire entre l'Île de Nantes et Cheviré et de quelle sorte ?

Je souhaite ci-après répondre et compléter le propos de Jean-Pierre Le Roy sur les ponts. J'avais moi-même produit un papier sur le sujet des déplacements urbains (recueil "Paroles de citoyens mai 2009", qui contenait également deux courtes contributions de J.P. Le Roy). Son dernier texte a l'avantage d'être plus ramassé et succinct que le mien qui s'attachait aussi aux flux de et vers l'île de Nantes. Le sien pose les relations nord-sud à l'aval immédiat de l'île de Nantes.

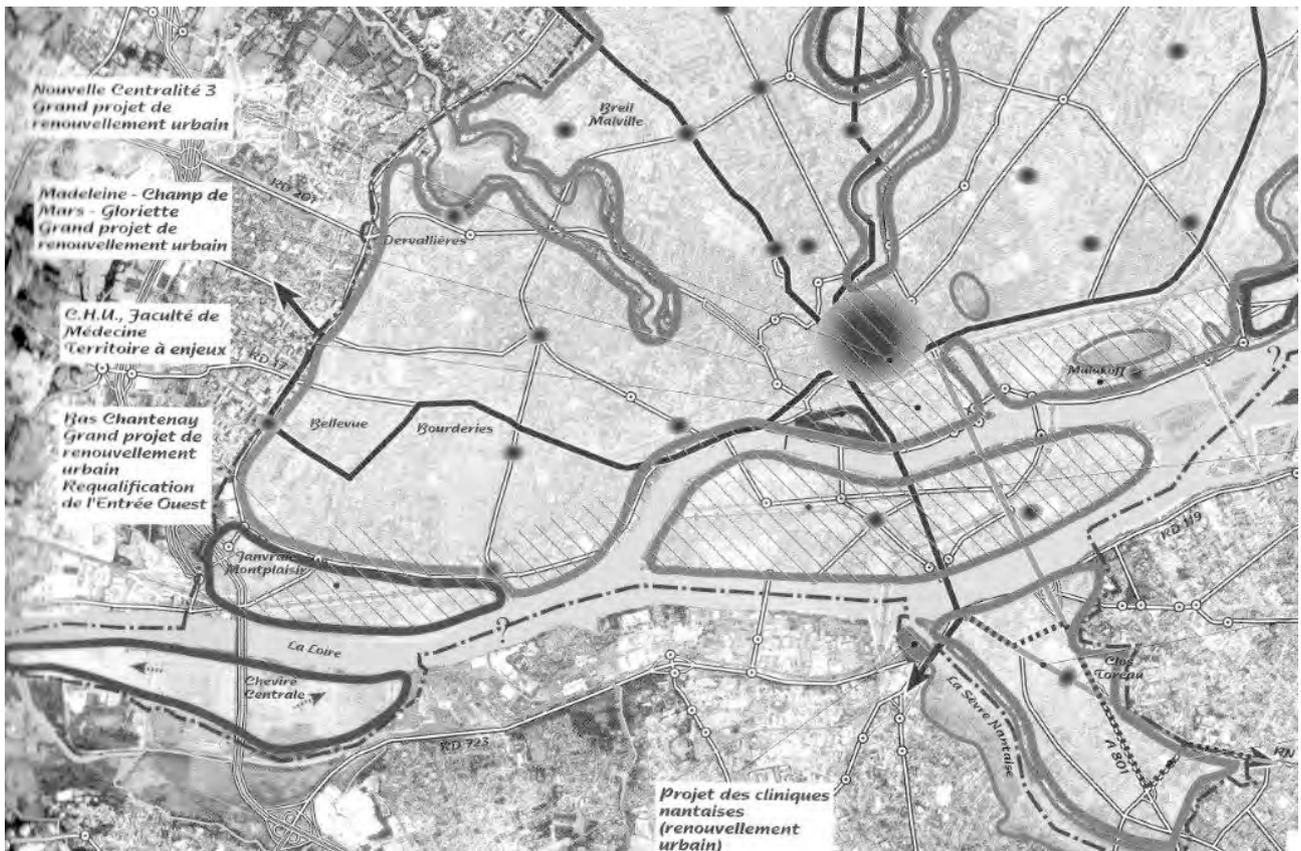
Pour autant, je pense qu'il est pertinent de commenter les thèses qu'il contient :

- 1- Une rocade de tramways est nécessaire
- 2- Compte tenu de "la faible vocation portuaire et maritime qui subsiste encore à Nantes", la ville peut se trouver fondée à faire preuve de réalisme et à briser toute option résiduelle "maritimiste" en réalisant un pont classique.
- 3- Bien que l'emplacement exact de cet ouvrage d'art ne soit pas précisé, on ressent qu'il pourrait se trouver bien en aval de la pointe de l'île de Nantes, puisque l'auteur se fait l'avocat de la suppression et du déplacement de la zone d'évitage qui est juste devant.

Sur le point 1, je serais tenté d'approuver, même si je me demande si une telle ambition dans le PDU 2011-2020 est vraiment réaliste en terme de moyens. Il me semble néanmoins certain qu'un franchissement de la Loire pour tous véhicules deviendra une priorité d'autant plus que :

- l'utilisation des ponts Anne de Bretagne et des Trois Continents pour le transit urbain nord-sud Loire conduira fatalement à la saturation de ces ponts à partir du moment où l'urbanisation de la partie aval de l'île de Nantes sera réalisée
- la concurrence de trafics nationaux/internationaux avec les trafics locaux de transit sur le Pont de Cheviré ne sera plus supportable.

Je dis donc oui à un franchissement et de préférence à mi-chemin entre Cheviré et l'Île de Nantes. **Pour autant, celui-ci ne peut pas être —comme on le propose— un pont classique.** Une telle idée ne peut être acceptée ni par le port autonome ni par l'opinion nantaise. En outre, on doit aussi préserver des dynamiques "maritimes" possibles... Affirmer que la vocation maritime subsistant à Nantes est faible et justifier qu'elle devienne nulle, c'est peut-être faire preuve de réalisme, mais seulement si l'on donne au vocable "vocation maritime" un sens restreint de tonnage et de trafic industriel ; c'est aussi, me semble-t-il, faire très peu confiance à l'imagination dont les Nantais sont capables.



Il est certain que depuis au moins 40 ans, le "port dans la ville" a vu ses repères s'effacer les uns après les autres : on ne fera pas accoster des liberty-ships ou des porte-conteneurs à Nantes, les cales existantes ne lanceront plus des navires de dimensions comparables, les tonnages de "diverses" sur les quais de Nantes sont révolus, mais ces éléments-là sont-ils les seuls marqueurs d'une vocation maritime ? Sans développer, je voudrais citer dans le désordre au moins une demi-douzaine de vocations maritimes diversifiées, dont une seule d'entre elles justifierait qu'on ne barre pas la Loire par un "ouvrage fixe" et ceci jusqu'au pont Anne de Bretagne, lequel, rappelons le, reste du "domaine public maritime".

1. La construction navale qui peut encore utiliser les cales existantes, soit pour des œuvres du patrimoine, soit pour des navires modernes plus modestes qu'avant, mais pour lesquels on cherche encore des slipways en Europe : par exemple les méga-yachts qui ont permis la renaissance de La Ciotat.
2. L'accueil des navires de Croisière - On pourrait la aussi dire que Nantes n'attire pas ces navires qui ne viennent qu'au rythme de six ou huit chaque année, car ils ont été relégués à Wilson... C'est oublier que les ports "secondaires" de l'Atlantique qui ont réellement investi

dans un accueil et un écrin de qualité (Bordeaux, Bilbao, La Corogne, Lisbonne, Irlande, reçoivent entre 30 et 60 escales/an et les plus grands comme Lisbonne, plus de 300 – Porto-Leixoës construit un terminal spécifique. Il est bien évident qu'un accueil "tentant" des croisières à Nantes ne peut être que le quai de la Fosse, voire Ernest Renaud. On peut même penser que Nantes est bien placé pour lancer, en saison, un armement de "croisières celtiques" sur l'Arc Atlantique dont Nantes pourrait être port d'attache. Une telle idée a déjà été étudiée ; si elle ne s'est pas concrétisée, c'est essentiellement que la saison étant très courte, des compléments antillais, par exemple, étaient nécessaires.

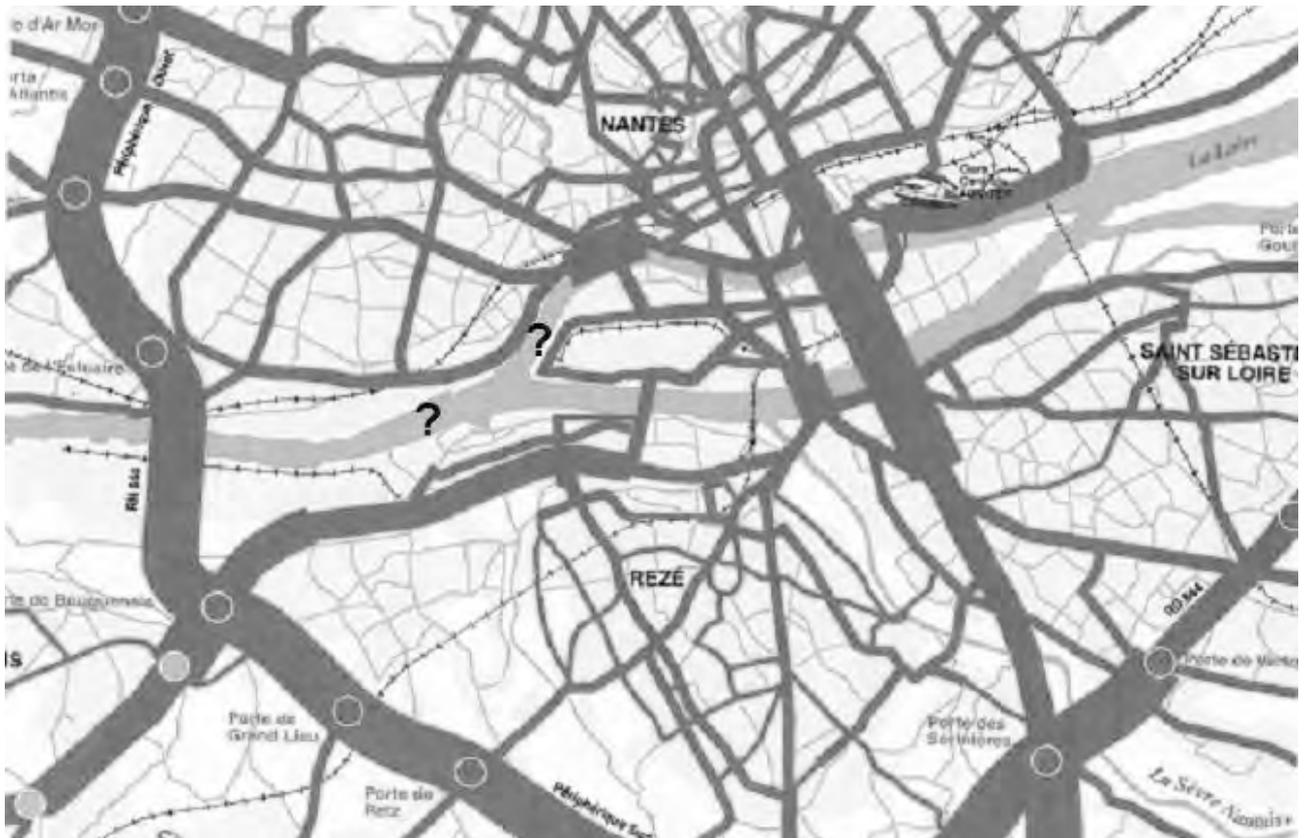


16 km

©IGN 2005, ©GEOSIGNAL, ©TE

Titre : Carte géologique imprimée 1/50 000 (BRGM)

3. Un port de plaisance est ardemment désiré par les skippers de la grande plaisance —une darse a d'ailleurs été prévue dans la plan de la SAMOA, qui a l'inconvénient de comporter une écluse— C'est pourquoi un port de visites courtes doit aussi trouver sa place dans la Loire.
4. Les rassemblements de vieux gréements. Pourquoi Brest ou Rouen resteraient-ils seuls en lice ? Camaret, Douarnenez, le golfe du Morbihan, savent bien profiter de ces navires quand ils passent dans nos eaux. Un rappel Paris-Rouen en train 1h20 : Paris-Nantes 1h50 en 2015.
5. Des barges sur la Loire. L'idée de la navigation sur la Loire amont serait-elle abandonnée ?
6. Toutes les autres initiatives, présences ou idées pour Nantes (Maillé Brézé, Belém, mémorial, barge Flahute, pont à transbordeur, Saint Michel II, Jules Verne, se conçoivent difficilement dans un environnement stérilisé du fait d'un tirant d'air réduit sous un pont. Or, toutes ces "attractions" donneront à Nantes une valeur touristique - On voit mieux chaque année que ce tourisme là marche.



## Conclusions

Avec Jean-Pierre Le Roy je veux bien croire qu'une "rocade de tramways est nécessaire" même si je reste réservé sur les moyens de Nantes Métropole à cet effet. Un franchissement, en revanche, à proposer dans le PDU 2011-2020, serait une étape nécessaire. Cependant il ne peut être ni un "pont classique" ni un pont levant qui désorganiserait le trafic à chaque fois, sans compter que le chenal maritime s'en verrait réduit. J'approuve ici M. Le Roy : à l'instar du pont de Rouen, un tel ouvrage serait dissuasif de toute vocation maritime, et pour un coût très dissuasif (155 M €). Par ailleurs, je demande à vérifier l'importance du cout supplémentaire et de la faisabilité du déplacement de la zone d'évitage. Nier tout cela serait une erreur. **Il ne reste à cet endroit qu'une solution, me semble-t-il : un tunnel, dont le cout reste du même ordre, mais offre beaucoup d'avantages.** Cette solution réserverait tout l'avenir de Nantes, car contrairement à ce qui est dit, construire un pont classique ne reviendrait pas à "écorner un peu" l'identité maritime de Nantes, mais à l'éradiquer carrément. En outre, il permettrait, pour le positionnement de l'autre pont un jour nécessaire à l'aval, entre Nantes et St-Nazaire de ne pas imposer un rapprochement exagéré de Nantes. Compte tenu du coût d'un tel ouvrage, il serait bon que l'on fasse des économies sur d'autres constructions plus en amont, c'est-à-dire pour la desserte de l'île de Nantes. Et c'est pourquoi j'arrivais dans ma contribution de mai, à la conclusion qu'un pont à transbordeur, s'équilibrant économiquement grâce à sa passerelle, laissant passer des circulations douces, le tourisme et un "busway", était l'ouvrage qui permettrait à la ville pour un cout très réduit, de résoudre l'essentiel des questions posées par la liaison entre le lotissement de l'aval de l'île de Nantes et le cœur historique.

---

# Réponse de Jean-Pierre LE ROY

---

## Nantes et ses ponts... Compléments et précisions

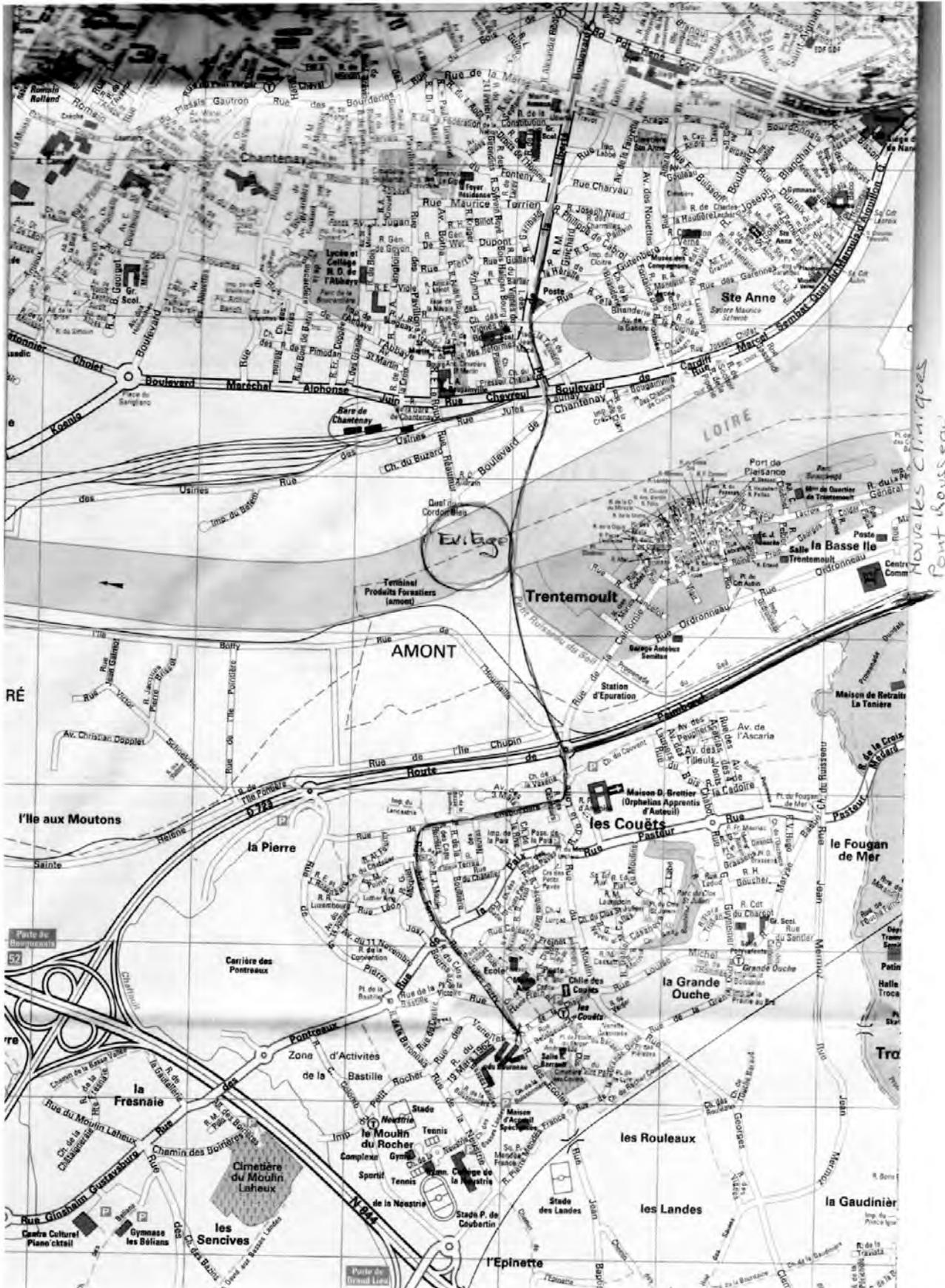
Suite aux réactions très intéressantes entraînées par ma contribution, je me dois d'apporter quelques compléments et précisions. J'ai volontairement exclu le franchissement par tunnel pour deux raisons. D'une part, cette solution élimine d'office deux modes très importants pour un pont urbain à savoir les deux roues et les piétons. Cela me paraît rédhibitoire. D'autre part, la longueur de l'ouvrage (près de 700 mètres) et les normes de sécurité imposées pour y faire cohabiter un transport lourd fortement cadencé avec des véhicules automobiles vont alourdir considérablement son coût. Nous dépasserons probable-ment le coût d'un ouvrage à pont mobile. Quant à la vocation maritime écornée, oui bien sûr. Mais il est hors de question d'entraver la navigation de plaisance et la remontée de navires de moyenne importance. Je joins en annexe une ébauche de projet que je me suis permis de dessiner, bien que n'étant pas spécialiste, après avoir réalisé un repérage sur le terrain. Il est évident que des cabinets d'études spécialisés proposeront des solutions plus pertinentes. Néanmoins, il y a la possibilité de partir côté Chantenay sur une solution viaduc autorisée par le niveau déjà assez élevé du boulevard de la Liberté et ainsi de franchir la Loire à une altitude permettant un tirant d'air conséquent. Concernant l'aspect esthétique de l'ouvrage, nous avons la preuve, avec les ponts en cours de réalisation, qu'il est possible, au contraire, de faire des choses remarquables. Quant à la gêne éventuelle pour les habitants de Trentemoult, l'ouvrage se situera à plus de 400 mètres de chez eux. Je me suis permis, sur mon ébauche, de tracer la liaison possible des lignes de tram 1 et 3 (que j'avais baptisée 2 par erreur dans ma première contribution) ainsi que la connexion sur la gare de Chantenay mais également l'ébauche d'une rocade vers la gare de Pont Rousseau et les Nouvelles Cliniques. Il me semble qu'une liaison Tram directe entre ces deux gares présente un intérêt évident à l'aube de l'étoile ferroviaire. Cette rocade présente aussi un grand intérêt pour le sud de l'agglomération et les zones d'activité adjacentes. Par la suite, en plus de la rocade de liaison des lignes 3 et 4 que j'ai déjà évoquée, nous pouvons également imaginer une bifurcation de cette rocade vers l'Île de Nantes par le pont des Trois Continents. Bref, nous entrevoyons bien toutes les potentialités, tant pour le nord que pour le sud, qu'offre ce franchissement Ouest de l'agglomération. Afin de situer une idée des distances, voici des ordres de grandeur sur la base de mon avant projet :

- Liaison lignes 1 et 3 : 3,6 Km
- Raccordement gare de Chantenay : 0,5 km
- Rocade vers Pont Rousseau Nouvelles Cliniques : 3,2 km
- Liaison Gare de Chantenay Gare de Pont Rousseau : 4,8 km

Soit au total : 7,3 km de ligne de Tram à créer.

Nous voyons que nous ne sommes pas sur un projet pharaonique. À présent, la question est de savoir où l'on place le curseur de l'intérêt général de nos conci-toyens. Est-ce de préserver une dynamique maritime possible mais hypothétique en faisant entrer des paquebots en cœur de ville ? Où bien est-ce de favoriser les modes doux de déplacement en désengorgeant la ville de ses voitures et en ménageant la planète. Le débat reste ouvert. En ce qui me concerne, je pense qu'avant d'être confrontés au choc énergétique qui se prépare, il faut, tout en réduisant les

distances, donner des signaux forts de prise en compte des problèmes de transport en modes doux à nos concitoyens.



---

## **Contribution de Jean-Bernard LUGADET, ANDE**

---

L'ANDE (Association Nantaise Déplacements Environnement) verse aux débats une contribution relative à l'étoile ferroviaire élaborée à la suite du débat co-organisé avec la FNAUT Pays de la Loire (Fédération Nationale des usagers des transport publics) le 1<sup>er</sup> avril dernier.

# Colloque GART-FNAU-FNAUT - Enquête sur les étoiles ferroviaires - Nom du nœud ferroviaire : NANTES

## Limite géographique de l'aire urbaine

Communauté urbaine : 27 communes / SCOT : Nantes métropole + CARENE (St Nazaire) + 2 communautés de communes : 57 communes

Population totale Communauté urbaine: 845 000h

### Pour chaque branche de l'étoile :

	<b>Saint Nazaire Nantes-Ancenis</b>	<b>Nantes Montaigu</b>	<b>Nantes Châteaubriant</b>	<b>Nantes Carquefou</b>	<b>Nantes- Ste Pazanne</b>	<b>Nantes-Orléans Nantes-Etat</b>	<b>Pont Rousseau Cheviré</b>
<b>Longueur branche</b>	127 km	39 km	63 km	10 km	31 km	5 km	
<b>Etat actuel</b>	Bon : électrifiée	Bon : électrifiée	Travaux	A refaire	Travaux en cours jusqu'à Ste Pazanne	Bon : électrifiée	Médiocre
<b>Etat actuel trafic</b>	Tous trafics	Tous trafics Tram-train en 2010	Réouverture : 2011 Tram train	Fret (faible)	TER	Fret	Fret - Desserte portuaire réduite
<b>Intérêt relance pour périurbain</b> (nb total habitants concernés, nb habitants autour des gares existantes, importance du trafic pendulaire automobile, accidentologie, travaux routiers envisagés ou programmés) :	800 000 h Axe majeur de l'étoile 800 000 h St Nazaire : 2 X 3 voies Trafic énorme (80 000 v/j) Ancenis : Autoroute mais peu d'échangeurs RN à forte accidentologie	100 000 h Electrification récente 200 000 h Tram-train 2010 Trafics pendulaires (La Roche,Clisson) 2 X 2 voies quasi parallèles	50 000 h Projet en cours 80 000h Deux poles: Nort,Sucé Travaux routiers suspendus	30 000 h Zone dense Activités Habitat Pression sur péage autoroutier	50 000 h Résidentiel Loisirs Accidentologie élevée Pression pour la mise à 2 X 2 voies Pornic et St Brevin	100 000 h (Ile de Nantes) Zone d'urbanisation intense Gares près des TCSP (tram, busway) Gares à construire : Malakoff, Beaulieu, Mangin, Etat	5 000 Zones d'activité Portuaire Zone commerciale Atout Sud Très fort trafic Auto pénétrante Gares : étude à mener
<b>Type d'exploitation vitesse / matériel</b>	TER cadence 100 / TER 2 étages	Tram-train 70 / Tram-train Montaigu 100 / TER La Roche 2 Heures (TER)	Tram-train 70	Tram train 70	Tram train ou TER / 70 Tram train - 100 TER bi-modes si électrification Nantes-Ste Pazanne	Tram train TER fret 50 Tram-train/TER	Tram ? Tram train
<b>fréquence services diamétraux</b>	Demi-heure Diamétralisation St N-Ancenis St N-Clisson ou les deux !	Diamétralisation St Nazaire difficile vers Niort	Tram train Diamétralisation Nantes-Etat <b>Raccord à prévoir</b>	Tram train Diamétralisation Pornic (thermique) Etat (électrification)	Diamétralisation 2 heures Diamétralisation Carquefou ou Chateaubriant	Tram-train Diamétralisation Carquefou ou Chateaubriant	Gare centrale
<b>Rabattements possibles</b>	Saint Nazaire (St Brevin et Paimboeuf), Savenay, Mauves, Ancenis	Le Pallet-Vallet Clisson, Montaigu	Nort sur Erdre Sucé Chateaubriant	Carquefou vers St Mars	Ste Pazanne Pornic : côte de Jade	Réseau urbain : correspondances TSCP à étudier	
<b>Gares nouvelles</b>	Sainte Luce La Chabossière ?	Gorges Entre Vertou et La Haye ?	Casson ?	Zone activité de Carquefou	Bouaye village	Malakoff, Beaulieu Mangin- Wattignies	Atout Sud, Trentemoult, Cheviré
<b>Possibilité densification</b>	Couëron St Etienne Montluc	Problème du vignoble!	Bourgs-centres concernés	Autour de la gare de Carquefou ?	Autour des gares	Non ! On densifie trop l'île de Nantes sans s'occuper du transport public !	Oui mais espace urbain ingrat
<b>Etudes officielles Opinion FNAUT</b>	3è voie jusqu'à Mauves : programmée Au delà difficile. Il faut favoriser Nantes Cholet	Tram-train 2010 : travaux débutés, matériel Il ne faut pas arrêter à Clisson ! Et repenser Nantes Bordeaux	Tram-train 2011 : travaux débutés, matériel Ne pas s'arrêter à Chateaubriant	En 1997 ! Non reprises À reprendre	Travaux sur Ste Pazanne débutés, Dossier suivi par ASLO	L'aménagement de l'île de Nantes néglige les possibilité du ferroviaire <b>Le dossier doit être prioritaire</b>	Pas d'étude à notre connaissance
<b>Financement</b>	RFF+ Région	RFF+Région	Région+Département+ Agglo	Agglo	RFF+Région Plan d'urgence	Dossier sensible	Pourquoi pas un PPP avec Port et CCI
<b>Ceinture ferroviaire</b>	Hélas non. Pas de contournement de Nantes	Circulations Malakoff préservées. Potentiel pour contournement	Possibilité de liaison Utilisation bd périphérique très coûteuse : Expropriations, génie civil	préservées. Potentiel mais est-elle pertinente ?	Une liaison au sud de Nantes pourrait s'imaginer mais est-elle pertinente ?	FNAUT Pays de la Loire propose une liaison Etat- Chantenay pour décongestionner le tronçon Chantenay-Gare centrale	
<b>Coûts Sans nouvelle Infrastructure Avec nouvelle Infrastructure Total</b>	Voies : RAS Gares : 3 MC  3 MC	Voies : Gares : 4 MC  4 MC	Voies : Gares :  financé	Voies : Gare :1MC  1 MC	Voies : en cours sur Ste Pazanne Suite Pornic-Vendée : Gares : ?	Voies : 2MC  Pont simple : 300 MC Pont levant: : 600 MC 0,10 Kériels!	Voies - Signalisation Stations
<b>Ajouts éventuels</b>							

---

# Contribution de Daniel OLLIVIER

---

## La gestion des flux de déplacement Un enjeu vital pour le développement et l'attractivité

Les contributions récentes de Jean Pierre LEROY, Yves LAINE, Christian DAVIAS témoignent de l'importance accordée à cette question stratégique des franchissements de la Loire au regard des évolutions démographiques actuelles et à venir.

Nous savons tous que la question des déplacements Nord-Sud est un débat sur lequel il nous faudra apporter des réponses urgentes tout en sachant que celles-ci auront forcément des incidences sur le devenir de notre cité.

Ma contribution s'élabore autour de 2 problématiques :

- L'intérêt d'un franchissement entre Trentemoult et Chantenay
- La gestion des flux de déplacement sur l'île de Nantes, particulièrement la partie aval.

### ***1- Le franchissement entre Trentemoult et Chantenay***

---

Jean Pierre LEROY, dans sa contribution du 31 août "Nantes et ses ponts", a raison de mettre l'accent sur la déficience du franchissement ouest et l'idée d'envisager une liaison entre Trentemoult et Chantenay s'avère incontournable tant il paraît évident que cette solution permettrait de capter une partie significative des flux du Pont de Cheviré mais plus encore ceux du Pont Anne de Bretagne, ces deux ponts étant déjà saturés aux heures de pointe.

En revanche, l'idée d'y faire un ouvrage classique me semble peu pertinente pour au moins deux raisons essentielles :

- une raison purement esthétique puisque le pont en question viendrait densifier un endroit pour lequel nous sommes nombreux à avoir un attachement
- les conséquences d'une telle décision puisqu'elle remettrait en cause les projets maritimes et portuaires.

Jean Pierre LEROY nous propose "d'écorner un peu notre domaine maritime" en remettant en cause la mince vocation maritime et portuaire qui subsiste à Nantes.

Je ne suis pas sûr que les nantais partagent ce même sentiment lorsqu'on sait l'attachement que notre ville porte à La Loire et à son histoire maritime. Le succès de l'Estuaire est là pour nous le rappeler avec force.

Rappelons aussi que la ligne directrice d'Alexandre CHEMETOFF, dans l'aménagement de l'île de Nantes, a été de redonner une place centrale au fleuve. L'idée de l'aménageur, c'est que la ville se fonde et se refonde autour de la Loire : "nous ne voulons cependant pas d'un fleuve que l'on contemple seulement, mais d'une Loire, axe de développement économique et culturel, où les bateaux accostent, sur laquelle on navigue, à partir de laquelle on commerce".

Cette approche, qui séduit de nombreux nantais, doit être poursuivie. Nul doute que la proposition d'éloigner encore un peu plus les paquebots du centre ville me semble aussi en décalage avec cette vision et l'ambition de vouloir à l'avenir concurrencer Marseille ou Bordeaux. Sans oublier le projet de la Darse dans l'Île de Nantes, ce port étant en capacité d'accueillir des voiliers d'une certaine envergure et de répondre à un besoin réel. Christian DAVIAS montre bien, dans sa contribution, la limite du port actuel de Trentemoult.

La contribution proposée par Yves LAINE, le 2 septembre, met bien l'accent sur les risques d'une telle décision et je pense comme lui qu'il faut agir avec prudence de manière à ne pas compromettre un développement possible à terme de l'activité maritime ou portuaire.

Il nous propose 6 pistes de développement crédibles sur le plan économique. Nous sommes tous conscients que l'activité portuaire ne peut prétendre être ce qu'elle a été mais qu'elle fait partie intégrante de l'image et l'histoire de la ville.

Reste en tous les cas, la nécessité de disposer d'un franchissement et il me semble qu'un projet de tunnel entre Trentemoult et Chantenay pourrait être un choix pertinent.

La distance estimée est de 350 mètres ce qui est peu au regard des pratiques déjà réalisées. Évident, le coût pourrait poser problème et les conditions géologiques examinées avec soin.

Mes connaissances techniques sont légères, mais je me suis laissé dire que dans le débat ponts/tunnels, de très nombreux progrès avaient été enregistrés par ces derniers.

Ainsi, une thèse de doctorat a démontré que, sur la période 1975-1990, le coût des tunnels avait été réduit de 50 % ! (\*) Je pense donc qu'il serait dommageable d'enterrer (pardonnez ce mauvais jeu de mot) une telle possibilité : elle préserve l'environnement, la beauté du décor ainsi que des réelles... ouvertures économiques.

## ***2- La gestion des flux de déplacement dans l'Île de Nantes***

---

La friche industrielle est devenue depuis quelques années une ville en tant que telle. Il n'échappe à personne que de 4 000 personnes en l'an 2000 pour la partie ouest de l'Île, nous sommes aujourd'hui potentiellement à 12 à 15 000 personnes qui résideront ou travailleront à l'horizon 2020 sur cette zone. C'est l'équivalent de 2 fois la population d'Ancenis.

Inutile de préciser que les projets à venir viendront encore un plus densifier cette zone qui va progressivement devenir un nouveau centre-ville.

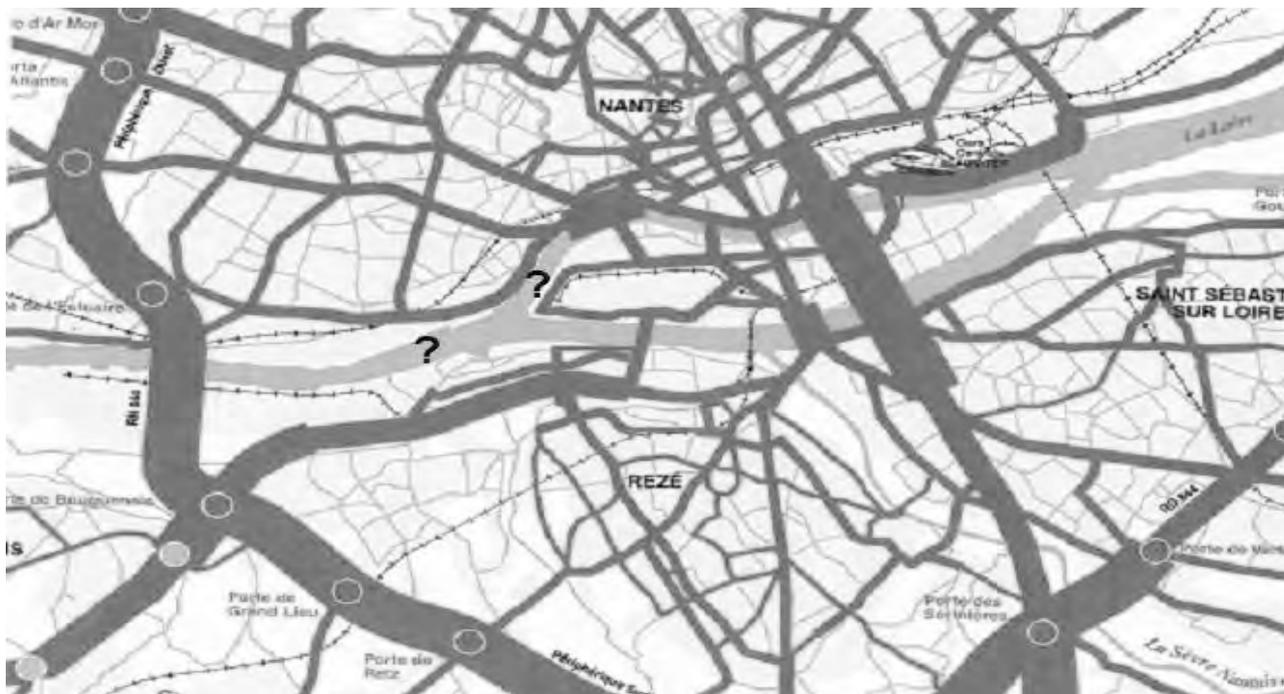
Le seul pont Anne de Bretagne ne pourra suffire à faire face aux besoins de franchissement. On peut aisément comprendre que le projet de la ligne n° 5 de tramway (ou de busway) entre Chantenay et Gare Sud traversant l'Île de Nantes soit effectivement repoussé du fait de la saturation du pont en question.

Faut-il là encore construire un nouveau pont ?....

La proposition du Pont à Transbordeur nous paraît être une solution viable et adaptée à la situation. En effet, il sera capable d'assurer une liaison d'une rive à l'autre en 1 minute avec une fréquence de 4 minutes, soit comme le tramway actuel. La possibilité technique d'installer dans la nacelle un busway représente un atout appréciable. D'autant plus, comme il est probable, qu'une ligne de tramway ne serait pas envisageable pour des raisons financières. Le busway a fait la démonstration qu'il proposait un meilleur rapport qualité/prix.

Un Pont à Transbordeur est une réponse technique dans le domaine du transport et son coût d'exploitation minimisée par sa capacité à être autonome sur le plan énergétique.

Je passe sous silence bien évidemment l'intérêt symbolique d'un tel édifice et aussi la valeur ajoutée touristique qu'il pourrait apporter à notre ville par sa capacité à promouvoir l'estuaire et la liaison qu'il pourrait demain proposer entre les attractions des deux rives : les Machines de l'Île, le Musée Jules Verne, le Quai de la Fosse notamment.



Le positionnement du pont à Transbordeur entre Les Machines de l'Île et Le hangar à Banane pourrait par ailleurs permettre d'utiliser au mieux le potentiel de parkings disponibles sur l'Île de Nantes. En effet, au-delà des 1 000 nouvelles places de parking situées Boulevard Léon Bureau, il y a celles du Hangar à Banane qui, dans la journée, restent pour la plupart inoccupées.

Ainsi, ce pont pourrait permettre de traverser la Loire en busway mais aussi à pied ou/et de pouvoir facilement utiliser le tramway. Une offre considérable : chaque jour un minimum de 360 traversées cumulées pour 300 personnes possibles, soit une capacité théorique supérieure à 100 000 par jour ! C'est une manière de sortir de l'enclavement que nous constatons actuellement, et qui ne pourra durer compte tenu de la densité humaine et des flux de circulation à prévoir.

Le pont à Transbordeur permettra évidemment aux bateaux de remonter la Loire jusqu'au pont Anne de Bretagne et nous saluons à l'occasion la décision d'installer prochainement le Bélem et des pontons de plaisance à cet endroit. Nantes est une ville fluviale et maritime et elle doit le rester.

Le tunnel et le pont à transbordeur sont deux projets qui règlent à l'ouest de la ville nos difficultés de franchissement tout en valorisant l'estuaire.

(\*) Thèse de Zhan Chi 1994 INIST-CNRS 1994 : "La baisse du coût des tunnels, causes et conséquences"

---

## Contribution de Jean RENARD

---

### Évaluation du PDU 2000-2010

Depuis mars 2009, les membres du Conseil de développement ont eu à réfléchir et à donner leur sentiment sur l'évaluation du PDU 2000-2010. Beaucoup de contributions ont été faites et des choses dites. Force est de constater qu'il y a eu une certaine dérive de la part de nombreux membres pour passer très vite au stade des propositions. Du genre faut-il un nouveau franchissement à l'aval de Nantes et de quelle nature ? Si nous en restons à mesurer ce qui a été réalisé par rapport à ce qui avait été prévu, ce qui est une banale évaluation, l'exercice est plus difficile à faire que ce que l'on pourrait s'imaginer. S'il suffit de mesurer les résultats des 42 propositions de 2000 en 2009 et d'estimer le degré de réalisation, nul besoin de mobiliser le Conseil de développement. L'agence d'urbanisme ou un bureau d'études peuvent le faire aisément. Les services de la Communauté urbaine l'ont fait au travers du document baptisé "bilan des actions du PDU 2000-2009", p.134-139. À lire le bilan, on ne peut être que satisfait. Il n'y a que 6 préconisations qui n'ont pu être réalisées. Mais peut-être faut-il séparer un simple bilan quantitatif d'une évaluation qualitative ? En revanche, s'il s'agit d'estimer le PDU 2000-2010 par rapport aux attentes des populations et aux principes et objectifs d'un PDU modèle, les constats sont plus nuancés.

Au regard de ces principes :

- Réduire l'usage de la voiture individuelle en ville à 50 % des déplacements tous modes confondus, nous en serions à 57 %. Le bilan est donc mitigé
- Améliorer la mobilité, se déplace t-on mieux aujourd'hui qu'en 2000 ? Seules des enquêtes permettront de répondre positivement
- Favoriser les transports en commun. Un gros effort a été fait, notamment par rapport à d'autres agglomérations (il faut toujours essayer de se comparer). Le réseau de trams et de bus irrigue mieux l'agglomération qu'en 2000. Toutefois, l'étalement urbain rend les déplacements en espace périurbain toujours difficiles. En outre, en 2000, nous partions sur un calendrier de réalisation qui incluait une ligne 5 circulaire et une liaison ligne 1, ligne 2. Cela n'a pas été fait. Promesse non tenue
- Exploiter au mieux le réseau routier existant et éviter de multiplier les nouveaux réseaux. Il y a ici aussi un bilan mitigé. On se heurte à une question récurrente. Tout nouvel axe crée un appel d'air et un effet d'entonnoir à véhicule, notamment de ceux des ménages venant de l'extérieur des limites retenues, ici la communauté urbaine
- Organiser le stationnement. Il y a eu, entre 2000 et 2009, construction de parkings en centre-ville, de parkings relais, extension des zones payantes. La politique est-elle en ce domaine, d'agglomération ou bien communale ? Ces réalisations ont-elles amélioré la mobilité ?
- Réduire les nuisances des transports de marchandises. Ici, c'est un gros point noir. La prise en compte de ces aspects n'est pas suffisante. On pourrait en dire autant de la politique des temps dans la ville. Nantes n'a pas suivi l'exemple d'autres agglomérations plus innovantes

- Inciter les employeurs à faciliter l'usage des transports en commun ou le covoiturage par leur personnel. À lire les chiffres, il y a eu un grand progrès. Mais quels résultats tangibles de cette politique incitative dans les changements des comportements des personnels ? Le covoiturage qui devrait être la règle en espace périurbain demeure d'un usage timide.

Au-delà de ces remarques ponctuelles, ce qui a manqué dans le PDU 2000-2010 et que nous avons à évaluer, alors même que nous avons, au titre du Conseil de développement, mis l'accent sur ces aspects, c'est en particulier :

- Une réelle concertation entre les différentes autorités ou collectivités locales qui ont à faire avec le PDU. Entre le réseau de la TAN, le réseau LILA, les TER, il y a absolument besoin d'une concertation au fond, régulière et sans a priori. Pourquoi pas à tête unique ? Quitte à briser les tabous institutionnels. Et ce, sur un territoire correspondant au véritable bassin de vie du Grand Nantes. Pourquoi attendre les décisions de l'Etat en ce domaine ?
- Il aura fallu dix ans pour voir aboutir un projet de réutilisation partielle de l'étoile ferroviaire, dont dès 1996 la Conférence Consultative d'Agglomération avait montré l'urgence, et alors que Routier-Preuvost (le père) l'avait dit dès 1965 !!!
- La prise en compte insuffisante de ce qui se passe au-delà des limites de la Communauté urbaine, alors même que c'est cela qui va impacter les questions et problèmes reconnus dans l'agglomération. Ainsi, chacun sait que ce sont les véhicules venant d'au-delà de la Communauté urbaine qui créent les difficultés rencontrées au sein de ladite communauté. L'exemple de la commune de Treillières, dont le territoire jouxte celui de Nantes, mais qui ne fait pas partie de l'agglomération, est patent quant aux questions de desserte de sa population par les transports en commun. C'est un cas d'école des incohérences des limites administratives
- Les relations entre les modes d'urbanisation, caractérisées ici plus qu'ailleurs par un étalement urbain incontrôlé du fait de l'existence d'un semis dispersé de l'habitat agricole, et le PDU, n'ont pas été prises en compte, ou l'ont été très insuffisamment et trop tardivement. Les SCOTS d'aujourd'hui ne font que tenter de réparer les coups partis. Il suffit de lire les cartes de l'extension de l'habitat
- La réflexion n'a pas été assez poussée quant aux spécificités nantaises liées à la structuration des territoires communaux et la répartition de l'habitat. À cet égard, Nantes n'est pas Rennes (où, en dehors de la ville-centre, il n'y a pas de commune importante) et n'est pas Toulouse (cette dernière regroupant plus des deux tiers de la population de son agglomération). À géographie différente, il faut adopter des plans de déplacement différents.

Enfin et pour en terminer sur l'évaluation, avant de passer à la phase de propositions et avant qu'il ne soit trop tard et que nous ne fassions qu'entériner de fait ce qui aura été décidé par les services, en nous faisant jouer une concertation qui n'aura que les apparences, je souhaite réaffirmer que cette phase dite d'évaluation est trop longue et qu'il est plus que temps de passer à des propositions et Dieu sait s'il n'en manque pas au sein du Conseil de développement. Or, en même temps, la presse régionale rend compte de choix déjà effectués par les élus et techniciens sur le futur PDU 2010-2020. Qu'est ce à dire sur le rôle que l'on entend donner au Conseil de développement ?

## **Alors que faudrait-il faire ?**

Je ne souhaite pas à l'heure d'aujourd'hui entrer dans les détails et exemples concrets, du type quel type de franchissement à l'aval de Nantes (pont : ouvrant, tournant, élevant, tunnel, téléphérique) mais simplement éclairer le futur PDU par les grands choix à faire qui orienteront ledit PDU dans ses déclinaisons locales. C'est pourquoi je reprends ci-dessous l'essentiel d'une contribution précédente pour le Bureau du Conseil et intitulée : "La Communauté urbaine : un projet du passé, un projet dépassé ? Propos sur quelques réflexions impertinentes mais utiles".

J'avais écrit quelques lignes dont le titre était évocateur puisqu'il s'agissait de réflexions dites impertinentes, ce à l'occasion de la mise en place des différentes délégations du nouveau Conseil de développement.

Je me permets d'y revenir, après le décès de notre président Jean Joseph Régent, dont on sait le rôle éminent qu'il a joué dans la cristallisation des réflexions des uns et des autres. Je le fais d'autant plus qu'il avait eu la gentillesse de me donner son avis. Je reprends ci-dessous l'essentiel de ses propos en date du 19 avril 2009 :

***"Comment ne pas réagir à vos réflexions dites impertinentes mais si utiles. Vous savez que je partage vos analyses mais que nous nous heurtons au mur du dispositif administratif et politique et aux habitudes de pensée les plus courantes. Que pouvons-nous faire à notre place de réaliste et d'utile pour tenter de faire évoluer cette situation ? Je vous propose que nous tentions de dresser un inventaire des dossiers qui nous apparaissent aujourd'hui majeurs pour en faire, si cela est possible, la base d'un questionnaire public.***

***Nous pourrions y mettre :***

- ***La gare de Nantes, importante image et point majeur d'étranglement du développement de la Cité***
- ***Quelle assurance prenons-nous face au risque majeur du passage des trains dans le tunnel de Chantenay ? Le problème sera-t-il toujours ignoré ? C'est le seul passage vers le port de Nantes et la Bretagne***
- ***Maintiendrons-nous une ligne SNCF sur l'île de Nantes ?***
- ***Le projet d'évolution stratégique des activités portuaires et les modifications des contraintes actuelles pour l'urbanisme et les franchissements***
- ***Quelles conséquences de la transformation de la Chambre de commerce en échelon local d'un dispositif régional ?***
- ***Y aura-t-il la volonté politique pour mener à son terme le projet de NDDL ?***
- ***Une liaison ferroviaire rapide Nantes-Rennes s'inscrit dans quel projet d'articulation politique ?"***

Je pense que nous nous devons de répondre à cette invitation du président Régent. Pour amorcer les débats, je reprendrai volontiers mes propos du mois d'avril :

- 1- Sur quel périmètre devons-nous porter nos réflexions, c'est-à-dire quel est le territoire métropolitain qui doit nous servir de référence ? Etant bien entendu que la difficulté majeure vient de la dynamique des processus de métropolisation et de croissance urbaine, qui fait que tout périmètre est rapidement obsolète. Le SCOT métropolitain tel qu'il est dessiné n'est pas, nous l'avons déjà dit, le bon périmètre. Il faut à tout le moins une réflexion inter-scot, idée partagée par les techniciens de l'AURAN. Ce pourrait être aussi le périmètre de la DTA. Je propose que nous organisions une rencontre avec les Conseils de développement des

structures voisines afin d'y réfléchir ensemble, sous la forme d'un séminaire ouvert à tous. C'est qu'il y a une aire urbaine nantaise (mesurée par l'INSEE) au travers des déplacements domicile-travail, un bassin de vie qui déborde cette aire urbaine et enfin une aire métropolitaine encore plus vaste, sur trois départements

- 2- Plus délicate encore est la question de l'échelle de gouvernance de l'ensemble métropolitain. Faut-il une autorité unique ou retrouver une formule du genre de celle qui a fonctionné un temps avec l'ACEL en associant les "grands élus" ? Les conférences métropolitaines en ont été les prémices. Mais elles sont limitées aux élus du SCOT métropole. Le constat premier est la lenteur de mise en place de telles formules de gouvernance. Un peu comme pour l'étoile ferroviaire. Or, le rôle de cette gouvernance serait d'anticiper les dynamiques. Un seul exemple : le futur tram train jusqu'à Châteaubriant, enfin sur les rails si l'on peut dire, va profondément modifier et accélérer les processus d'urbanisation le long de la ligne. Est ce que les PLU des communes prennent en compte ce phénomène ? Je sais par ailleurs que les promoteurs sont déjà et depuis longtemps sur le coup ! Va t-on laisser faire ? On le voit bien, comment associer au projet métropolitain les différentes composantes qui forment un tout et qui fonctionnent en système ? Il y a nécessité d'une planification de ce grand territoire métropolitain qui se dessine sous nos yeux. Sans doute faut-il de nouveaux outils et de nouvelles pratiques. Il faut les mettre en place avant qu'il ne soit trop tard.
- 3- La question des grands équipements à mettre en place se heurte, on le sent bien, à des questions de financement. Il va falloir faire des choix. Entre l'étoile ferroviaire et tout ce que sa mise en service entraîne comme améliorations de la gare, des haltes nouvelles, des voies à moderniser, voire à créer ; les nouveaux transports en commun de l'agglomération (lignes de trams, chrono-bus, navettes fluviales) ; et enfin le projet d'aéroport (ce dernier de plus en plus discuté par la société civile), quelle priorité ?

Ce ne sont là que quelques thèmes, il en est d'autres à traiter. Sans doute serait-il utile d'en dresser la liste.

In fine, j'ajoute que le projet de loi sur les collectivités locales et la reconnaissance de métropoles au sein de notre mille feuilles administratif, et dont Nantes est partie prenante, nous oblige à une réflexion qui dépasse et de loin les limites de la seule communauté urbaine.