

CONFÉRENCE  
CONSULTATIVE  
d'AGGLOMÉRATION

ANALYSE DES ORIENTATIONS  
STRATÉGIQUES DU PLAN DE DÉPLACEMENTS  
DE L'AGGLOMÉRATION NANTAISE

---

ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION  
SOU MIS AU PRÉSIDENT DU DISTRICT

octobre 1999

# Préambule

En décembre 1998, le Président du DISTRICT a saisi la Conférence Consultative pour un avis sur les orientations stratégiques du nouveau Plan de Déplacements de l'Agglomération Nantaise.

En demandant à la Conférence d'exprimer ses analyses et ses propositions sur ce thème, le Président du DISTRICT a ainsi souhaité recueillir le sentiment de la société civile sur un sujet qui nécessite d'aller au-delà des seules approches techniques.

Toutes les grandes agglomérations françaises et européennes sont confrontées aux problèmes de la gestion des déplacements, et des investissements de plus en plus lourds sont consentis par les pouvoirs publics sur ce thème.

En examinant le bilan des investissements réalisés sur le territoire du DISTRICT dans le domaine des déplacements, on constate que la part prise par l'Agglomération est très importante.

Si on se réfère aux observatoires de l'AURAN, plus de 7 milliards de francs ont été investis dans ce domaine sur le territoire de l'Agglomération Nantaise pendant la période 1983-1994.

La part globale de l'Agglomération dans cet effort a été de 63 % (82 % pour les seuls transports urbains).

Cet effort, qui se poursuit aujourd'hui avec les chantiers en cours est considérable et chacun doit en mesurer l'importance. Il s'agit d'un effort partagé et qui a des conséquences fiscales non négligeables, notamment au travers du versement-transport acquitté par les entreprises de plus de 9 salariés.

Force est de constater en matière de gestion des déplacements que Nantes et son Agglomération ne sont donc pas en retard et que le DISTRICT occupe une place de choix dans les pôles urbains qui font référence dans ce domaine.

Les résultats de l'enquête-déplacements effectuée en 1997 font apparaître, notamment par rapport aux grandes agglomérations françaises, une baisse de la part de marché de la voiture individuelle qui, si elle n'est pas très spectaculaire, démontre en tout cas que les choix qui ont été faits vont dans le bon sens.

Le Plan de déplacements, élaboré en 1991 par l'AURAN, a porté ses fruits et la Conférence Consultative d'Agglomération tient d'abord à saluer cette politique novatrice qui a contribué à renforcer l'image de Nantes.

L'Agglomération Nantaise ne part donc pas de rien et ces bons résultats obtenus depuis 10 ans doivent nous rendre encore plus exigeants pour l'avenir.

Cette exigence est d'autant plus forte que l'enjeu n'est pas dans la simple gestion des feux de circulation mais bien dans la nécessité de penser la ville de demain et de lui conserver, en la modernisant, une «forme urbaine» qui a fait la beauté, la qualité et la renommée des grandes villes européennes.

Dans son approche, la C.C.A. a souhaité ne pas s'en tenir aux seuls aspects techniques et a voulu redonner à ce débat sa vraie dimension humaine. Elle a donc demandé à tous ses membres de fournir des contributions qui placent au premier plan ce souci d'une forme de la ville qui puisse assurer aux habitants les fruits d'une conjugaison harmonieuse de la qualité de la vie et des exigences du développement économique.

C'est ainsi que chaque membre de la Conférence a pu s'exprimer pleinement, en séance plénière ou dans le travail de groupe. Toutes les sensibilités ont pu avoir voix au chapitre et notamment celles qui ont parfois du mal à se faire entendre et qui concernent tous ceux pour lesquels se déplacer n'est pas une évidence : personnes handicapées, âgées et plus généralement ceux que l'on nomme P.M.R. (personnes à mobilité réduite).

Après plusieurs réunions du groupe de travail spécifique animé par le professeur Jean RENARD, après l'audition de spécialistes et l'examen des diverses contributions écrites, la Conférence a pris la mesure de l'importance du sujet et souhaité présenter dès maintenant au DISTRICT une première série de réflexions.

Ces premières propositions devront permettre au DISTRICT et à l'AURAN d'élaborer le projet de Plan de Déplacements en prenant en compte des éléments de la vie quotidienne des habitants et de leurs besoins et qui traduisent en même temps leur souci de faire de la Communauté Nantaise un ensemble de vie et de développement harmonieux qui conforte les acquis d'une civilisation urbaine porteuse de progrès.

## L'importance des choix globaux d'aménagement du territoire urbain sur les déplacements

Toutes les décisions à prendre en matière de gestion des déplacements sont les conséquences de choix d'aménagement urbain.

Selon la forme de la ville, son urbanisation dense ou étalée, la mobilité des habitants ne nécessitera pas les mêmes moyens de déplacement.

La responsabilité des décisions est donc particulièrement importante en amont.

Toute décision d'aménagement du territoire urbain doit intégrer la dimension déplacements au sens large. C'est à ce moment que les véritables choix s'opèrent. Il ne s'agit pas de raisonner simplement en termes d'équipements (parkings, voiries...) mais bien d'avoir une réflexion sur tous les éléments de la qualité de vie des habitants et en premier lieu sur les composantes de leur mobilité. C'est un point fondamental.

La ville étalée à l'américaine, l'archipel urbain, la faible densité, l'éclatement des fonctions, ne conduisent qu'à une augmentation de l'usage de la voiture individuelle et des infrastructures de voirie pour la faire circuler.

Il faut donc recomposer la ville et définir une politique d'urbanisme plus contraignante qui limite l'étalement urbain. Ceci implique des choix de ville plus dense et plus concentrée et dont les axes de transports publics constituent l'ossature.

Ceci est un travail compliqué, long mais sans cela rien n'est possible et toutes les mesures prises par ailleurs seront sans effet.

A titre d'exemple dans l'Agglomération Nantaise, beaucoup d'équipements culturels ne sont accessibles qu'en voiture. De tels choix d'aménagement sont contestables et c'est bien tout le paradoxe actuel que de constater que ceux qui détiennent la décision en matière de déplacements sont aussi ceux qui ont conçu la ville d'aujourd'hui... et cette ville a été construite autour de l'usage de la voiture.

Il y a une petite révolution à accomplir dans le domaine de l'aménagement. La tendance actuelle à la dispersion et à la spécialisation des zones d'habitat, d'emploi, de commerces... doit être inversée. Cette dissémination est dommageable bien au-delà du seul problème des déplacements puisque la ségrégation spatiale et devient très vite une ségrégation sociale.

Dans son projet 2005, le DISTRICT a affirmé des principes sur le développement d'une agglomération polycentrique pour lutter contre l'étalement. Il faut que cela soit suivi d'effets.

Dans ce cadre, l'utilisation des voies ferroviaires, dont le DISTRICT parle beaucoup sans que les projets soient encore clairement définis, est un élément structurel fondamental. Ce futur R.E.R. «à la nantaise» doit être mis en oeuvre rapidement pour que la volonté de l'Agglomération Nantaise, à priori largement affichée, soit clairement identifiée par les acteurs et devienne porteuse des effets structurants escomptés.

Définir un calendrier de réalisation à moyen et long terme, diffuser largement les projets afin d'assurer la transparence des choix, coordonner l'emplacement des futurs équipements structurants en fonction de ce nouveau réseau et non l'inverse, constitueront autant d'éléments-clefs pour l'image renouvelée d'une Agglomération de qualité.

Par ailleurs, les nouvelles dispositions législatives sur l'intercommunalité vont conduire à la transformation du DISTRICT en Communauté d'Agglomération ou en Communauté Urbaine.

Cette évolution majeure devra renforcer les pouvoirs de l'Agglomération en matière d'urbanisme. Seule une autorité intercommunale pourra, au travers d'un schéma directeur ou d'une charte contraignante, orienter le développement urbain avec la cohérence nécessaire.

La perspective de cette évolution ouvre donc des espoirs pour rendre opérationnel assez rapidement un tel outil d'aménagement.

## Adapter l'usage de la voiture à la ville (et non plus l'inverse...)

La ville doit d'abord être aménagée pour être vivable, agréable, pratique et pas forcément pour qu'on y roule partout en voiture.

Il ne faut pas encourager les intégrismes «pro» ou «anti» voitures mais simplement favoriser la cohabitation de tous les modes de déplacement. Le vélo n'est pas le véhicule le plus adapté à l'autoroute tout comme la voiture n'est pas le mode de déplacement le plus adéquat dans les hypercentres urbains.

A cet égard, la politique de développement des parkings-relais pratiquée par le DISTRICT va dans le bon sens. Il y a donc nécessité de renforcer une politique foncière en faveur de l'implantation de ces nouveaux équipements.

Lutter de front contre la voiture n'est sans doute pas le combat le plus efficace. Si l'on sait bien qu'il faut enrichir sans cesse l'offre alternative de transport, on sait bien aussi que ce n'est pas suffisant pour dissuader les urbains d'utiliser leur voiture.

Le choix de l'automobile reste très majoritairement évident pour se déplacer et les habitants ont tendance à choisir les transports collectifs seulement quand l'usage de la voiture n'est pas possible (à cause du stationnement particulièrement).

La voiture individuelle est aujourd'hui représentative d'un certain nombre de valeurs qui fondent la vie actuelle en société.

Quelque soit le jugement qu'on puisse porter sur ces valeurs, il est clair que la voiture s'identifie aujourd'hui aux idées dominantes d'individualisme et de liberté.

L'automobile est un symbole d'autonomie, de valorisation de la sphère privée (par rapport à l'espace public partagé dans les transports publics), de confort et de sécurité (le risque d'accident de la circulation est perçu de manière beaucoup moins négative que l'éventualité d'une agression dans un bus...).

Par ailleurs les valeurs de réussite sociale liées à l'automobile sont toujours vivaces et sont d'ailleurs propagées en premier lieu par les producteurs de la sphère économique automobile mais aussi très souvent... par ceux-là même qui sont chargés de développer les transports publics. Les voitures «officielles» sont toujours de grosses cylindrées. L'échelle sociale est souvent graduée par les constructeurs automobiles.

Cette place prépondérante de la voiture doit être prise en compte, sans à priori idéologique, et cela d'autant plus que les discours sur l'Environnement et la pollution ont en réalité assez peu de vraie prise sur les individus. Chacun est convaincu que la «pollution, c'est l'autre» et notamment l'activité industrielle et chacun participe aux «journées sans voitures» ou autres initiatives de ce genre avec d'autant plus d'enthousiasme qu'il sait qu'elles sont éphémères.

En outre, les constructeurs automobiles trouveront certainement un jour la solution de la voiture écologique et un embouteillage de voitures "propres" restera néanmoins... un embouteillage.

La modification des comportements ne pourra donc s'épanouir véritablement que dans une réflexion de fond sur la forme urbaine.

C'est une adéquation entre la qualité de la ville, l'augmentation de la mobilité des habitants et sa gestion au niveau individuel qu'il faut réussir, que ce soit avec un recours à l'automobile ou avec d'autres modes de déplacements.

Le «consommateur» de déplacements est tour à tour piéton, cycliste, automobiliste, usager des transports publics et son besoin se résume en quelques mots : rapidité, sécurité, fiabilité, confort, coût.

La respiration d'une ville moderne réside dans la conciliation de ces exigences et celle-ci ne peut s'opérer qu'au travers d'une politique de planification urbaine.

## Image des modes de transports et Communication

La promotion des modes de déplacements autres que la voiture ne s'effectue pas aujourd'hui au même niveau de moyens.

Renault est le premier annonceur publicitaire en France avec un budget annuel de plus d'un milliard de francs (soit 10 km de tramway). Si l'on y ajoute tous les autres constructeurs et le volume de publicité indirecte valorisant la voiture, le rapport de force est clairement identifié.

Il y a urgence à ce que les transports collectifs soient aussi bien «vendus» que l'automobile. Des moyens doivent être engagés sur différents plans :

### — LA MODERNISATION DE L'IMAGE

Si le tramway véhicule une image, relative, de modernité, le bus reste vieillot. Contrairement à la voiture, les constructeurs n'ont pas fait d'effort particulier de design. Renault dépense beaucoup d'énergie pour inventer de nouvelles voitures mais les bus sont toujours les mêmes qu'il y a trente ans.

Il en va de même pour tous les constructeurs et les bus continuent de ressembler, selon l'appellation que leur donnent les jeunes, à des «boîtes à chaussures». Les véhicules particuliers sont aujourd'hui climatisés, le nouveau tramway le sera, pourquoi pas les bus ?



Cette image du transport collectif doit être transformée et cette modification peut aussi générer des recettes.

A titre d'exemple pendant la Coupe du Monde de Football, le tramway, habillé par les publicitaires, a été plébiscité et surtout par la jeunesse. Les défenseurs de l'image du tramway «sans pub» sont le plus souvent ceux qui ne l'utilisent pas.

L'Agglomération, en tant qu'autorité organisatrice des transports publics, doit jouer un rôle majeur dans ce domaine en faisant de son réseau un exemple de modernité qui le distingue des autres villes.

Cette modernisation de l'image n'est pas qu'une affaire de "look", c'est aussi une gestion d'aménagements au quotidien.

L'utilisateur est ravi d'apprendre à certaines stations, par des moyens technologiques très intéressants, que son bus aura du retard mais il le fait sous la pluie ou le vent parce que les "abribus n'ont jamais rien abrité d'autre que des panneaux publicitaires".

L'association des usagers à toute démarche de modernisation est donc indispensable. Il faut prendre en compte la logique de la demande et non plus seulement celle de l'offre.

## — LA PÉDAGOGIE DES TRANSPORTS

L'information du citoyen sur le coût des transports n'est pas suffisamment développée.

Quel est le budget «déplacements» annuel d'un habitant ou d'une famille. Que coûte un déplacement en voiture, en tramway, en vélo... ou la combinaison de plusieurs ?

Ces comparaisons sont très rarement faites et l'Agglomération serait dans son rôle en diffusant une information claire sur ce thème.

Des études régulières réalisées notamment par les associations de consommateurs font apparaître, par exemple, l'avantage, dans les grandes villes, de la location d'une voiture par rapport à l'achat.

L'AURAN pourrait être missionnée, dans le cadre de ses observatoires, pour proposer des modes de comparaison des budgets déplacements des familles, intégrant l'ensemble des modes.

Par ailleurs, les opérations, déjà engagées par la SEMITAN, de sensibilisation des scolaires aux transports publics pourraient être renforcées. C'est sur la population jeune que les messages liés à l'environnement, à la modernité urbaine... passent le mieux. Des opérations de type «ticket-cinéma», «ticket-restau» pourraient se multiplier.

Il faut un véritable souffle nouveau pour que les transports publics franchissent une étape supplémentaire. Les décideurs affichent aujourd'hui une certaine bonne conscience du fait de l'accroissement de l'offre tant en qualité qu'en quantité, mais il faut aller plus loin.

Les succès du tramway ne doivent pas faire oublier la lenteur et l'irrégularité du bus. Le spectre du réseau à deux vitesses n'a pas encore été éloigné.

Il faudra donc faire des efforts qui vont au-delà du renforcement quantitatif. **Il y a bien une véritable pédagogie des transports à inventer** . Si on ne consent pas d'efforts dans ce domaine, les générations nouvelles seront encore plus consommatrices d'automobile.

## Déplacements et stationnement

La régulation du stationnement est un élément majeur du dispositif de gestion des déplacements.

La politique engagée dans l'Agglomération pour faciliter le stationnement de courte durée au détriment du «stationnement-ventouse» mérite d'être poursuivie et amplifiée.

Il s'agit là d'un problème difficile puisqu'il faut concilier plusieurs exigences : il faut faciliter l'accès au centre-ville pour lui garder son caractère commercial, culturel et son rôle de pôle d'animation mais en même temps il faut lui éviter l'engorgement qui pourrait l'asphyxier.

La multiplication de parcs-relais qui permettent aux salariés de combiner voiture individuelle et transports collectifs est une bonne chose. Elle doit s'accompagner de mesures de dissuasion plus fortes pour les personnes effectuant un trajet domicile-travail vers le centre-ville, afin qu'elles abandonnent leur voiture au profit du transport public et qu'elles libèrent ainsi des places de stationnement en centre-ville.

Il faut faciliter le stationnement de courte durée en centre-ville, quitte à le rendre payant partout mais à des tarifs très modestes, pour conforter l'activité commerciale qui constitue la locomotive de toutes les animations du coeur de la ville.

Il faut en outre faciliter l'accès du centre-ville à d'autres moyens de déplacement. On doit pouvoir se déplacer en vélo et le stationner en toute sécurité, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui.

Enfin dans ce domaine comme dans d'autres, l'exemplarité peut avoir une certaine valeur. Si on regarde la politique conduite par le DISTRICT ou par la ville de NANTES vis-à-vis de son personnel, on se rend compte qu'elle n'a pas suivi le discours ambiant.

En effet chaque salarié de la ville ou du DISTRICT peut disposer d'une place gratuite de parking couvert dès lors qu'il habite (ou qu'il justifie un domicile) à plus de 5 km. En ce qui concerne les cadres (très nombreux dans la fonction publique), la place gratuite est systématique quelle que soit la distance.

Ces mesures sociales peuvent être légitimes, à la condition qu'une offre alternative soit possible pour les salariés. Or ni la ville, ni le DISTRICT, qui est pourtant l'autorité organisatrice du réseau, ne proposent la moindre solution de transports publics à leurs salariés ; il en va de même pour le vélo et le deux-roues en général. Cette situation se retrouve d'ailleurs dans l'ensemble des grands services publics.

Au delà de ces éléments qui lui paraissent fondamentaux, la Conférence Consultative a abordé d'autres thèmes qui méritent approfondissement :

#### — LA DIMENSION ÉCONOMIQUE DANS LA GESTION DES DÉPLACEMENTS

Si une bonne gestion des déplacements suppose un changement des mentalités à long terme, l'activité économique, quant à elle, a de plus en plus tendance à vivre dans le court ou moyen terme.

Il faut donc que les décideurs prennent conscience de ce phénomène, d'autant plus que le centre-ville n'abrite pas que des activités commerciales. Des entreprises de toute nature y sont concentrées (80 000 emplois) et l'accessibilité est primordiale. L'activité économique se développe là où il y a des flux. Un cœur de ville asphyxié ou difficilement accessible entraînera inévitablement une diminution de l'activité.

#### — L'ANTICIPATION DES BESOINS FUTURS

Au fil du développement urbain, les différents pôles d'attraction peuvent changer, évoluer, et la tendance actuelle est plutôt à l'accélération de tels processus.

Les décideurs doivent tenir compte de cette tendance qui s'illustre bien dans l'Agglomération Nantaise avec le phénomène de regroupement et de concentration de certains établissements de santé.

La desserte des pôles existants ou qui vont se constituer doit être anticipée et faire l'objet de réflexions très en amont des décisions.

Il y a aujourd'hui des besoins de déplacements qui ne peuvent être satisfaits que par la voiture individuelle (Hôpital Nord par exemple). Il ne faut pas renouveler ce type d'erreurs et imaginer des dispositifs combinés et multimodaux qui prennent en compte à la fois les besoins des salariés des établissements de santé et de ceux qui viennent y recevoir des soins.

Ce sens de l'anticipation doit également se manifester pour ce qui concerne la carte scolaire. Les phénomènes de fermetures d'établissements, notamment privés, et de nouvelles concentrations sont susceptibles de générer, là aussi, d'importantes difficultés de desserte.

## — LA GESTION DU TEMPS

La R.A.T.P. a engagé une réflexion dans ce domaine, et des universitaires ont étudié cette perspective, notamment à la lumière d'expériences conduites dans des villes italiennes.

L'objectif recherché est d'harmoniser la gestion des heures d'entrée et de sortie du travail. Il faudrait mettre en oeuvre, à l'Université par exemple, des systèmes qui permettent que tous les cours ne débutent pas et ne se terminent pas en même temps.

Il s'agit d'un sujet très délicat mais pour lequel des expériences pourraient être tentées, notamment pour les salariés du secteur public.

Cette approche de la gestion des déplacements relève de la sphère de la régulation des comportements plutôt que de celle des équipements et en ce sens elle nécessite une étude approfondie et fine.

L'Agglomération Nantaise a une image de pionnière en matière de déplacements qu'elle renforcerait encore en se penchant sur ce thème.

## — LES ENJEUX DE LA SANTÉ PUBLIQUE

La sensibilité de la population aux problèmes de pollution de l'air est aujourd'hui très forte.

Les politiques de protection de l'Environnement ne doivent plus être seulement liés aux paysages ou au traitement spécifique des nuisances ; elles doivent prendre en compte les enjeux de santé publique.

La récente loi sur l'air est une étape importante dans ce processus de prise de conscience et elle doit être relayée au niveau local par des initiatives de promotion des déplacements doux.

La pratique du vélo est aujourd'hui bien défendue par des associations actives et porteuses de propositions ; il doit en être de même pour la marche à pied.

Le DISTRICT pourrait être aussi le soutien, ou même se trouver à l'origine, de projets ou d'initiatives visant à réhabiliter le "piéton dans la ville".

## — LES NOUVEAUX MODES DE DÉPLACEMENTS

La culture urbaine voit se développer aujourd'hui le phénomène «roller». Considérés comme des piétons, les patineurs génèrent des sentiments de rejet et par conséquent amplifient certains comportements agressifs.

Au-delà de la mode, ce type de déplacement, qui dépasse dans les grandes villes la simple utilisation adolescente, pourrait être assimilé au vélo et être autorisé à utiliser les pistes cyclables.

La banalisation de ce mode de déplacement éviterait la ghéttoïsation des patineurs et contribuerait au renforcement de la multimodalité.

## — L'UTILISATION DES VOIES D'EAU

L'Agglomération Nantaise dispose d'un patrimoine important dans ce domaine.

Des expériences d'utilisation de ces voies d'eau pour les transports publics mériteraient d'être encouragées.

## — LA SÉCURITÉ ET LA QUALITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS

L'attractivité d'un réseau se mesure à la vitesse, sa fréquence, sa régularité, son amplitude de service... et aussi à sa sécurité.

Souvent minimisés, voire occultés, les phénomènes de manifestations de violences à l'intérieur des bus ou des tramways, contribuent à éloigner de ce type de transports, certaines catégories d'habitants.

Dans ce domaine, la mise en place d'agents de proximité est une initiative encourageante mais elle ne suffira pas à enrayer le phénomène.

Là encore c'est une grande réflexion sur la forme urbaine qui est indispensable. Quelle ville voulons-nous et comment éviter que les transports collectifs ne deviennent à leur tour des facteurs de ségrégation.

## — LA LISIBILITÉ DES RÉSEAUX

La gestion de la signalétique mérite un examen particulier notamment au regard de l'accessibilité de la ville aux personnes à mobilité difficile. Sous la conduite de M. LANDIER, les associations de personnes handicapées ont effectué un travail d'analyse et de propositions joint à ce dossier.

## — LE CO-VOITURAGE

La sensibilisation doit se faire au sein des grandes entreprises (CHU, Université...) pour promouvoir l'utilisation partagée de véhicules entre la résidence et le lieu de travail.

Des appels au volontariat constitueraient aussi le moyen d'expérimenter ces solutions.

Tout comme pour la gestion du temps, il faut que les services publics montrent l'exemple dans ce domaine. En matière de modification des comportements, l'exemple a quelques vertus.

## — LA PRATIQUE DU VÉLO

Encore trop peu utilisé dans les villes françaises, alors qu'il occupe une place très importante dans les villes du Nord de l'Europe, le vélo mérite un effort de promotion particulier.

Des associations pour le développement du vélo urbain existent, des initiatives sont prises dans différents lieux (office du tourisme avec les vélos de l'été, Université avec Vélo-campus...), tout cela mérite d'être mieux soutenu par le DISTRICT.

Les formules de location et de mise à disposition comme à Strasbourg ou à la Rochelle doivent être développées.

## — LA FISCALITÉ DITE «ÉCOLOGIQUE»

Au delà des pouvoirs propres de la structure intercommunale des actions peuvent être engagées pour soutenir la mise en oeuvre de mesures susceptibles de dissuader l'usage de la voiture.

Parmi ces mesures, on peut citer :

- l'exonération de la vignette pour les véhicules «propres»,
- la taxe sur le diesel,
- le financement des transports collectifs par une hausse (déjà proposée par le GART) de la T.I.P.P. (Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers),
- ...

## — LA LIVRAISON DES MARCHANDISES

Peu pris en compte jusqu'à maintenant, ce point est particulièrement important pour la fluidité de la circulation, notamment dans l'hypercentre.

Des propositions ont été avancées pour la mise en place de mini-plates-formes de regroupement des marchandises qui seraient ensuite dispat-



chées par des véhicules légers (pourquoi pas électriques ?) vers les commerces du centre-ville.

Là encore, la dimension économique de ces initiatives doit être prise en compte.

Le coût de ce dispatching doit être mesuré pour ne pas pénaliser l'activité économique du centre-ville.

Il faut donc veiller à mettre en place des dispositifs qui relèvent plus de l'incitation que de la coercition.

Au delà de ces premières réflexions et propositions, la Conférence a voulu prendre date et intervenir durant la phase d'élaboration du nouveau Plan de Déplacements. Sans disposer toujours des moyens d'étude suffisants, la Conférence souhaite mettre en avant quelques idées-force.

La philosophie du Projet 2005 reposait essentiellement sur la «forme de la ville» et c'est cette idée qui doit guider les décideurs. L'Agglomération Nantaise n'est pas l'Île de France et ses embarras de circulation, non négligeables à certaines heures, ne lui font pas risquer l'asphyxie à très court terme.

C'est justement cette situation de pôle urbain innovant en matière de déplacements qu'il faut conforter. Nantes ne doit pas se reposer sur ses lauriers, qu'ils soient ceux du tramway ou du recensement.

Pour conserver cette image moderne et aménager son territoire en application de ses principes, l'Agglomération Nantaise dispose d'un formidable outil disponible : «l'étoile ferroviaire».

Cet outil a fait l'objet de nouveaux débats et une communication efficace a pu faire croire dans la France entière que NANTES disposait d'ores et déjà de kilomètres de «R.E.R.».

Or il n'en n'est rien et il est temps qu'aujourd'hui le DISTRICT et demain la nouvelle structure intercommunale fasse de ce projet une priorité.