

# **nantes-citoyennete.com**

**Le Conseil de développement de Nantes Métropole**

---

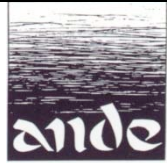
## **Saisine Plan de déplacements urbains**

---

18 fev.09

### **Contribution de l'ANDE (Jean-Bernard LUGADET)**

**Proposition de bilan sur les items du "Programme d'actions proposées 2000-2010"**



# PROPOSITION DE BILAN SUR LES ITEMS DU « PROGRAMME D' ACTIONS PROPOSEES 2000-2010 »

## ***Pour transmission au Conseil de Développement de Nantes Métropole (15 février 2009)***

Le document suivant est transmis sous responsabilité de l'Association Nantes Déplacements Environnement. Il a fait l'objet d'une concertation avec les militants du « Collectif Transport ».

Il est essentiellement basé sur l'analyse qualitative des 42 items proposés dans le « Programme des actions proposées » lors de l'élaboration du Plan des déplacements urbains 2000-2010.

La présentation choisie se veut subjective et hiérarchise les objectifs selon leur atteinte totale, partielle ou jugée nulle. Par souci de transparence certains objectifs ont été jugés non évaluables faute d'information ou situés en dehors du domaine de compétence ou d'observation de l'ANDE.

### ***Codes couleur***

Objectifs 1 à 14 : **Développer l'offre alternative à la voiture.**

Objectifs 15 à 19 : **Redéfinir les usages de la voirie**

Objectifs 20 à 22 : **Créer de nouveaux franchissements**

Objectifs 23 à 25 : **Améliorer la sécurité et l'accessibilité des déplacements**

Objectifs 26 à 30 : **Organiser le transport des marchandises en ville**

Objectifs 31 à 34 : **Utiliser le stationnement comme un outil de maîtrise de la circulation**

Objectifs 35 à 39 : **Informer sur l'ensemble des possibilités de transport (management de la mobilité)**

Objectifs 40 à 42 : **suivre et évaluer le PDU**

**OBJECTIFS SANS NUL DOUTE ATTEINTS**

	<b>OBJECTIFS SANS NUL DOUTE ATTEINTS</b>	
<b>Objectif du PDU</b>	<b>Commentaire : réalisation, difficulté</b>	<b>Proposition de l'ANDE</b>
<b>11°) Expérimenter le vélo en libre service</b>	Réussite du « bicloo » sur le modèle lyonnais et parisien	Extension à la 1° couronne urbaine.
<b>16°) Poursuivre le retraitement des pénétrantes en boulevards urbains</b>	Politique bien menée malgré des critiques des partisans du tout automobile. Réussites indéniables : Pas Enchantés. Bd de Sarrebruck. Ile Beaulieu.	Continuer ! Bouguenais-Pirmil. Atlantis D'autant plus que la circulation est apaisée voire plus fluide qu'avec le système précédent...
<b>17°) Homogénéiser le Périphérique</b> <b>19°) Mettre en œuvre un système d'exploitation du périphérique</b>	Enorme chantier du pont de Bellevue. Equipements d'aide à la circulation. Balisage	Discuter de la pertinence des aménagements au-delà de la Porte de La Chapelle
<b>20°) Etudier la réalisation de nouveaux franchissements</b>	Mise en œuvre des ponts du bras de Pirmil et de Malakoff	Franchissement ferroviaire entre l'île de Nantes et Chantenay
<b>21°) Etudier et expérimenter de nouvelles navettes</b> <b>22°) Etudier la problématique du renforcement des liaisons est-ouest au travers de l'Erdre</b>	Navi bus Loire. Navi bus Erdre  Difficulté de mise en œuvre du Navi bus Erdre	Etude liaisons vers Couëron et St Sébastien  Evaluation et réflexion sur un nouveau tracé.
<b>31°) Développer une nouvelle offre de stationnement dans les pôles d'échange</b>	Réussite indéniable sur les lignes 1, 2,3 et 4 : taux d'occupation, insuffisance ! Quelques ratés	Interrogation sur la poursuite : les futurs investissements seront plus coûteux (silos), ne favorisent-on pas ainsi l'étalement urbain ?
<b>36°) Travailler avec des entreprises et des services publics pour définir les plans de mobilité</b>	De réelles réussites : CHU....  Des oubliés : Education Nationale ?  Evaluation quantitative à fournir compte tenu de l'engagement des acteurs.	Poursuite et extension à tous les acteurs avec inventaire des obstacles : horaires de travail inadaptés à l'offre du transport public (poids réel), impact des « jours jaunes »...

	<b>OBJECTIFS GLOBABLEMENT ATTEINTS</b>	
Objectif du PDU	Commentaire : réalisation, difficulté	Proposition de ANDE
<b>10°) Schéma des circulations douces</b>	Itinéraires vélos de Nantes Métropole	Inventaire des zones 30 et communication sur leur existence et leurs pratiques
<b>25°) Améliorer la qualité des déplacements pour les personnes à mobilité réduite</b>	Aménagements de voirie et des stations du transport public. Généralisation des « planchers bas » et des places réservées Service Handitan. Volonté du Conseil Général	Un grand progrès pour tous à généraliser sans retard dans la perspective de 2015 (gares de la 2 <sup>e</sup> couronne)  Traitement politique, technique et civique de l'augmentation des usagers en poussette, fauteuil
<b>38°) Développer l'information sur le stationnement</b>	Réalisation de parkings : place Foch Information lumineuse  Aide ponctuelle aux automobilistes	Très fortes réserves
<b>40°) Poursuivre l'évaluation de la qualité de l'air</b>	Le travail a été mené mais est peu popularisé : faute de problème (pic d'ozone de l'été de 2003) ou grâce aux vents dominants !	Une communication aux responsables et à la population (médiatique) s'impose

	<b>OBJECTIFS PARTIELLEMENT ATTEINTS</b>	
Objectifs du PDU	Commentaires : réalisations, difficulté	Propositions de l'ANDE
<b>1°) Passer d'un réseau concentrique à un réseau maillé</b>	Ligne 3 évitant l'hyper centre et maillée avec la ligne 1.	Développement des connexions réseau ferré TER-réseau Semitan
<b>2°) Renforcer les liaisons de rocade</b>	Lignes d'autobus de rocade (30,70).	Lignes sur les « nouveaux ponts » dont 5
<b>3°) Bus axes forts nord-sud</b> <b>4°) Diversifier les liaisons radiales</b>	Chronobus 32 : un bon aménagement  Ligne 3 inachevée	« Diamétralisation » du busway vers Guist'hau-Devallières  Axes TER nord-sud diamétralisés

**OBJECTIFS PARTIELLEMENT ATTEINTS**

	<b>OBJECTIFS PARTIELLEMENT ATTEINTS</b>	
<b>Objectifs du PDU</b>	<b>Commentaires : réalisation, difficulté</b>	<b>Propositions de l'ANDE</b>
<b>5°) Poursuivre le développement du réseau tram</b>	Ligne 2 (puis 3) vers Neustrie  Réalisation et optimisation de la ligne 3  Optimisation de la ligne 1  L'absence de l'aide de l'Etat à partir de 2002 a fortement pénalisé l'évolution du réseau	Réaliser dans les meilleurs délais la liaison 1-2 (Haluchère-Recteur Schmidt)  Ligne 4 à prolonger et à mettre en mode tramway  Développer un réel réseau de tram-train avec interpénétration et exploitation commune
<b>12°) Réaliser des stationnements sécurisés pour les deux-roues</b>	Hyper centre. Gares suburbaines	Progrès attendus dans les zones commerciales et à la Gare centrale.  Problème des concessions à traiter dans la transparence
<b>18°) Traiter l'intégration du périphérique dans l'environnement et achever le jalonnement directionnel</b>	Quelques efforts notables au niveau du « paysager » et des écrans anti-bruits sans oublier les parcs-relais.  Des zones oubliées toutefois et certainement du potentiel en matière de parcs-relais	
<b>24°) Améliorer la sécurité notamment dans les transports publics</b>	Prévention en matière de sûreté : campagnes de la TAN dans les collèges  Actions de sécurité de Nantes Métropole : écoles  Présence des agents de contrôle et de la Police : pertinente (ni oppressive, ni absente)  Résultats : à présenter	Attente très forte des usagers : le transport public doit être un lieu de brassage social, de comportements civiques voire de convivialité....  Peut-être un effort de communication s'impose sur la descente et la montée facteurs de tensions.  L'ANDE propose de renforcer le service de bus de nuit : la banalisation du service entraînera une diversification des usagers forcément positive sur ce plan

**OBJECTIFS PARTIELLEMENT ATTEINTS**

	<b>OBJECTIFS PARTIELLEMENT ATTEINTS</b>	
<b>Objectifs du PDU</b>	<b>Commentaires : réalisation, difficulté</b>	<b>Propositions de l'ANDE</b>
<b>41° Installer une instance de suivi du PDU</b> <b>42°) Organiser l'observation du PDU</b>	L'ANDE et le Collectif transport ont organisé leur propre suivi  Le Conseil de développement a multiplié les approches y compris dans cette évaluation finale  Les instances d'expertise (AURAN) de consultation (CA de la Semitan) existent.  Mais il n'y a semble-t'il pas eu de mise en place d'organisme ad hoc	Pertinence d'une instance permanente ?  Peut-être créer dans le cadre de l'autorité unique proposée une sorte de « comité des partenaires » tripartite ? Au risque de l'émiettement de l'analyse.
<b>23°) Renforcer la communication sur les dangers de la vitesse en ville</b>	Peu d'élément d'analyse d'autant plus que l'augmentation de la prudence des conducteurs a été impulsé par une politique répressive nationale.	Faire communiquer la Préfecture par statistiques également géographiques et cartographiées : accidents, décès, infractions  Choisir une campagne de communication : par exemple sur les zones de passage 90 km/h-50km/h-30km/h qui semblent-les plus touchées (à confirmer)

**OBJECTIFS INSUFFISAMMENT ATTEINTS****Objectifs du PDU****Commentaires : réalisation, difficulté****Propositions de l'ANDE****6°) Mettre en valeur l'étoile ferroviaire**

Réalisations à souligner : Périurbain Nantes-Vertou, « Tram-train » Nantes-Sucé

Grandes difficultés à bâtir des projets au-delà de la zone urbaine dense

Faire de cet objectif la priorité du prochain PDU.

Créer une autorité organisatrice unique

**7°) Poursuivre l'amélioration des connexions avec les réseaux de transport départementaux, régionaux, nationaux et internationaux**

Malgré les progrès de la coordination tarifaire ce point a fait l'objet de peu d'avancées notamment sur la liaison département-communauté urbaine:

- Manque de complémentarité voire concurrence des réseaux Lila-Semitan-SNCF
- Problème des services Lila gênés par les embouteillages
- Incertitudes sur la gare routière

Pour les autres approches :

- Les liaisons SNCF-Semitan sont peu coordonnées malgré les proximités, l'accès au tramway en gare de Nantes doit absolument évoluer
- La liaison centre-aéroport est peu performante en matière de transport public alors qu'il ya une plate-forme ferroviaire

Les autocars Lila doivent pouvoir être autorisés sur les sites propres et pouvoir prendre des passagers

Urgence d'une gare routière à la gare SNCF sud

Faire de vrais pôles intermodaux : Vertou, St Herblain, Pont Rousseau, Doulon

Liaison ferrée ville-aéroport qui servira de toute manière à desservir la zone d'emploi

**8°) Organiser le dispositif d'échange de l'hyper centre**

Efforts : maillage tram-busway

Demeure : l'hyper concentration à « Commerce »

Gare Baco

Amélioration des flux ou de l'infrastructure à Commerce

## **OBJECTIFS INSUFFISAMMENT ATTEINTS**

### **Objectifs du PDU**

### **Commentaires : réalisation, difficulté**

### **Propositions de l'ANDE**

**14° Renouveler le parc des services des collectivités avec des véhicules propres**

Autobus au GNV : part importante, à comparer aux autres agglomérations.  
Véhicules particuliers : absence de volonté nationale jusqu'en 2007 (constructeurs, Etat)

Bilan quantitatif et qualitatif à demander à Nantes Métropole, aux communes et aux.. exploitants  
A solliciter bilan CO<sup>2</sup> : bus Semitan, Lila, autorails SNCF sous caténaires.....

**15° Se doter d'une charte « Partage de la voirie »**

Les militants favorables au transport public reconnaissent les avancées (hyper centre) mais ne peuvent que recenser les zones laissées sans partage au tout-automobile là où se posent de réels problèmes de passage pour le transport public.  
Pour les droits du piéton Nantes reste objectivement favorisée : bd des 50 otages, rues commerçantes (avec toutefois des « encombrants »), itinéraires « verts » mais il n'y a guère de pédagogie officielle sur le partage de la voirie.  
Dans la 1° couronne les aménagements de voirie commencent à intégrer le partage mais il y a tant à faire.

Sites propres : Baco, Gigant, traversées des bourgs (St Sébastien.)  
Colloque sur le partage de la rue.  
Installation et pédagogie sur les zones 30

**27°) Maintenir les fonctions transport et logistique dans l'hyper centre**

Y-a-t'il eu une politique réellement volontariste face aux décisions du marché ?  
Résistances : SERNAM,MIN Départs : centre de tri postal, ...

La création et l'animation d'une plate forme de distribution dans l'île de Nantes semble une piste pertinente : maintien de l'infrastructure RFF fret, économies de CO<sub>2</sub>, nouveaux opérateurs de livraison (tram ?)

**32° Engager une démarche concertée de modulation des normes de stationnement pour les activités, les bureaux et l'habitat**

Des réalisations : facilitation de l'accès et du stationnement résidentiel dans l'hyper centre : bornes, tarifs .Mais peu de mesures ailleurs notamment dans la 1° couronne où on en reste aux zones bleues, peu de tentatives pour maîtriser le stationnement « sauvage » de courte durée (sorties des écoles...)  
Problème du stationnement dans les lotissements « sur motorisés » aux trottoirs encombrés.

Poursuivre  
Durcissement des normes foncières sur ce point ?



	<b>OBJECTIFS DIFFICILES A EVALUER</b>	
Objectifs du PDU	Commentaires : réalisation, difficulté (d'analyse)	Propositions de l'ANDE
<b>9°) Créer une carte de déplacement multimodale donnant l'accès au parking</b>	La politique Région-Département-CUN doit être signalée : coordination tarifaire, billet Métrocéane etc....  Mais il n'y a pas eu d'extension au stationnement	Réflexion à approfondir (avec les modèles existants ailleurs) dans la perspective d'une alternative au péage urbain
<b>13°) Définir avec les exploitants des services répondant aux demandes spécifiques</b>	Difficulté méthodologique si on n'a pas un recensement des demandes !!!!!  Réussite de « Handi TAN » « VeloCampus » grâce à la mobilisation des acteurs et des associations. Interrogations sur les autres demandes	<b>Item pouvant être aussi considéré comme une réussite si on se limite aux deux exemples cités, connus de l'ANDE</b>
<b>29°) Elaborer un schéma de circulation des poids-lourds</b>	Le schéma s'est réalisé de lui-même avec les évolutions de la voirie (pénétrantes) et les délocalisations en périphérie	Observer à l'étranger les expériences de livraison : Fribourg en B, Amsterdam
<b>33°) Nouvelles modalités pour le stationnement résidents dans les centres urbains</b>	Catégorie à expliciter : bourgs de la 1° ceinture ?	
<b>35°) Mettre en œuvre une centrale de mobilité et la faire fonctionner</b>	Interrogation sur la définition ?  Bureau du temps : n'existe pas selon mes informations à Nantes  Autorité de suivi et d'organisation coordonnée de la mobilité : vœu de l'ANDE !  Centrale d'information : « Destineo » créé par la Région est un modèle pour le pays et s'affranchit des barrières politiques à la satisfaction des usagers	Voir notre proposition d'une autorité unique,

	<b>OBJECTIFS NEGLIGES</b>	
<b>Objectifs du PDU</b>	<b>Commentaires : réalisations, obstacles</b>	<b>Propositions de l'ANDE</b>
<b>26°) Harmoniser les réglementations en matière de livraison</b>	Politique dans l'hyper centre. Apparemment pas d'application en périphérie notamment dans les bourgs de la 1° couronne (Observations à St Sébastien)	
<b>28°) Accompagner l'évolution des grands équipements logistiques</b>	Difficile de trier entre les affirmations volontaristes (maintien du MIN, aménagement de Chantenay) et le laisser-faire (zones de transit routier reportées en grande périphérie, centre de tri excentré.)	Réflexion à reprendre par les collectivités publiques, les chambres professionnelles, les professionnels et les experts. Probablement un des points clés du prochain PDU
<b>30°) Mener des actions de sensibilisation des communes et des professionnels sur les enjeux des transports de marchandise en ville</b>	Peut éventuellement être rangé dans la rubrique « Manque d'information » mais si ces actions ont eu lieu elles sont restées discrètes et réservées à la profession alors qu'elles méritaient une certaine publicité....	
<b>34°) Adapter des mesures de gestion du stationnement aux besoins des visiteurs dans les centres urbains</b>	Apparemment peu de politiques coercitives contre le stationnement intempestif : on en reste souvent aux « zones bleues ». Mais les acteurs principaux (commerçants) semblent réticents aux évolutions vers le stationnement payant, les zones de piétonisation etc....	
<b>37°) Accompagner des expérimentations en matière de covoiturage</b>	Apparemment peu de réalisations à mettre en avant malgré les annonces faites dans le milieu étudiant  Position pouvant être discutée	Une évaluation est à mettre en place.
<b>39°) Définir un plan de communication pluri annuel sur le PDU</b>	Bonne information ponctuelle sur les réalisations (gestion de la circulation durant les travaux). Absence de communication sur la chaîne investissement-travaux-utilisation	Peut- être un champ de progrès important