

Saisine Plan de déplacements urbains

16 septembre 2009

Contribution du Collectif Transport

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 livrons 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^e 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^e 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^è 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 ligne 1 de TW vers la Chantrerie
- La liaison TW Ligne 1 – 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 rocades

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 rocades** :

- 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^e 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^e 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^è 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. A 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^è 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- 2è franchissement fixe sur l'Erdre

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

4^e 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^e 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^e 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^{ers} 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^e 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^e 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
Voitures	61,6 %	57 %	53 %
TC	13,9 %	15 %	17 %
Marche à pied	20,6 %	24 %	25 %
2 Roues	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.