

Saisine Plan de déplacements urbains

8 décembre 2009

Contribution du Collectif Transport^(*)

Propositions du Collectif Transport

^(*) ANDE, CFDT, CGT*, CLCV, Clémentine, CSF, FNAUT, Place au VELO, Vélo CAMPUS

COLLECTIF TRANSPORT :

ANDE, CFDT, CGT*, CLCV, Clémentine, CSF,
FNAUT, Place au VELO, Vélo CAMPUS

PDU 2010-2020

PROPOSITIONS

du COLLECTIF TRANSPORT

*Lors de l'évaluation du précédent PDU, le collectif transport a ébauché quelques pistes de réflexions, en pointant les éléments jugés positifs ainsi que les lacunes ou les projets avortés. A la lumière de cette évaluation, le projet de **Plan de Déplacement Urbain** à l'horizon 2020 doit s'envisager, à notre sens, sous différents angles :*

Trois facteurs prioritaires à prendre en compte :

- *Aire de référence.*
- *Organisation de l'espace et du temps pour limiter les déplacements tout en les facilitant.*
- *Cohérence avec les objectifs de diminution des gaz à effet de serre en limitant les déplacements motorisés.*

Trois axes d'actions prioritaires :

- *Développement de la multi-modalité en favorisant la déclinaison de tous les modes doux.*
- *Optimisation de l'étoile ferroviaire.*
- *Confirmation des projets d'axes lourds de TC en suspens.*

*Les récentes décisions gouvernementales en matière de fiscalité locale laissent planer beaucoup d'incertitudes quand au financement des aménagements permettant d'atteindre les objectifs assignés. Devant **l'impérieuse nécessité de réduire la pollution et les gaz à effet de serre**, le Grenelle de l'environnement a pourtant dégagé des financements dont ont pu profiter d'autres agglomérations pour développer leurs projets d'amélioration de transports en commun. Les associations composant le **Collectif Transport ne comprendraient pas que Nantes diminue les ambitions** qui ont contribué à son rayonnement. Nous resterons vigilants sur l'équilibre du financement entre les contribuables, les entreprises et les usagers afin de garantir à tous la possibilité de se déplacer, dans l'agglomération, tant au niveau de la **tarification**, qu'au niveau de **l'organisation des déplacements**, pour qu'elle soit facteur de cohésion et non d'exclusion.*

La période nous semble plus que jamais propice à l'étude de dispositifs permettant à la collectivité de récupérer, en partie, les plus values immobilières récupérées par le secteur privé grâce aux investissements publics à proximité des équipements lourds de transport en commun.

*Ce document a été rédigé par les associations composant le Collectif, hormis la CGT qui a rejoint le Collectif après son élaboration.

FACTEURS PRIORITAIRES A PRENDRE EN COMPTE

AIRE DE REFERENCE.

L'aire métropolitaine n'est évidemment pas la plus pertinente quand on évoque la question des déplacements qui concernent toute *l'aire urbaine*.

Pour autant, le PDU étant défini par Nantes Métropole, nos propositions se limiteront aux compétences de cette autorité, en soulignant que *l'aire métropolitaine* ne se limite pas à *l'aire intra-périphérique*. Toutefois, nous soulignons avec force l'importance de la cohérence entre les différentes autorités organisatrices en vue d'une harmonisation évitant les redondances ou les lacunes.

Nous renouvelons notre proposition de mise en place d'une instance regroupant les différentes autorités organisatrices de transport en commun circulant sur le territoire métropolitain. D'autant que le SCOT ne couvre pas la totalité de l'aire urbaine, en étant privé de toute sa partie Sud-Ouest.

ORGANISATION DE L'ESPACE ET DU TEMPS pour limiter les déplacements en les facilitant.

Pour le Collectif Transport, la structuration de l'espace urbain doit s'articuler autour des axes de transports en commun et non dans la poursuite de l'implantation d'équipements de loisirs et de commerces à proximité du périphérique. **L'étalement urbain, avec le développement de 2x2 voies dans le département, constitue une incitation à la motorisation des ménages, contraire aux objectifs du PDU.** Les plus fragiles financièrement se retrouvent les plus éloignés dans leurs déplacements.

On se heurte, là encore, aux limites de l'action des élus métropolitains puisque l'attractivité du foncier *abordable* se trouve largement au-delà de leur périmètre d'influence. A défaut de maîtriser l'urbanisme au-delà de leur frontière, ils devront **élaborer le Plan de Déplacement tout en agissant sur l'offre de logements, d'activités et de services à proximité des axes lourds** de transport en commun existant ou à créer dans l'agglomération.

Pour éviter la multiplication des mouvements pendulaires le **rééquilibrage d'activités entre le Nord et le Sud Loire** devra se concrétiser au-delà des intentions affichées.

Les **efforts** de densification urbaine **à partager entre toutes les communes** de l'agglomération **doivent, selon nous, conditionner les investissements lourds en faveur des transports collectifs**, afin d'obtenir le retour d'investissement que sont en droit d'attendre les contribuables.

Quand à la question de **la gestion des temps**, elle fait figure de serpent de mer alors qu'elle **constitue une piste insuffisamment explorée pour rationaliser l'offre de transport**, en particulier en période de pointe. L'augmentation de la demande de desserte en transports en commun hors période scolaire devra être prise en compte.

COHERENCE AVEC LES OBJECTIFS en limitant les déplacements motorisés.

Rappelons que, malgré la situation géographique favorable de Nantes, **le bilan** du précédent PDU a **fait ressortir une lente dégradation de l'air que nous respirons** dans l'agglomération (statistiques Air Pays de la Loire 2002 à 2007).

Rappelons également que, pour être cohérents avec les objectifs fixés au niveau national voire mondial, le *Plan Climat Territorial* se fixe comme objectif de **diminuer de 50% les émissions de Gaz à Effet de Serre** d'ici 2025. Chacun des principaux émetteurs, industries, logements et transports devra y contribuer.

L'effort à produire pour parvenir à cet objectif est colossal. Au niveau des déplacements, il ne pourra être supportable qu'avec des offres alternatives extrêmement attractives.

AXES D' ACTIONS PRIORITAIRES

DEVELOPPEMENT DE LA MULTIMODALITE en favorisant la déclinaison de tous les modes doux.

On notera que ceux qui tablent sur la substitution de véhicules à propulsion thermique par des véhicules électriques ne solutionneront pas l'autre équation à résoudre : **l'encombrement des voiries urbaines non extensibles**, qu'il faudra partager, quoiqu'il en soit, avec les différents modes de déplacement.

Bien que la voiture particulière reste un outil pratique et parfois indispensable en ville, il n'est jamais inutile de rappeler que celle-ci transporte 1,3 passagers en moyenne, en heure de pointe, alors qu'un bus en transporte une centaine (130 s'il est articulé) et qu'un tramway en transporte 300. Le vélo (dont on recommence à mesurer les vertus comme mode de livraison en ville) prend, quand a lui, 4 fois moins de place sur la chaussée sans produire aucune pollution, tout comme la marche à pied.

Le partage de la voirie restera donc un enjeu majeur du prochain PDU. Les modifications de voirie et de stationnements nécessiteront une volonté politique pour imposer l'intérêt général en passant au dessus des réticences locales ou catégorielles

En effet :

- Le succès de tout transport en commun réside dans **sa vitesse, sa fréquence, sa rapidité, sa régularité et sa ponctualité.**
- L'attractivité du vélo ne passera que par la **sécurisation des itinéraires cyclables et du stationnement.**
- Celle de la marche à pied par le **confort des déplacements** pour les valides et moins valides.

Ces trois conditions indispensables passent par une redéfinition du partage des voiries à **dimensionner : pour les modes doux en heure de pointe et pour l'automobile en heure creuse.**

Stationnement :

Le stationnement doit faire partie des outils permettant d'influencer les comportements des automobilistes. Utilisé, de fait, comme une forme de péage urbain, il comporte une marge de manœuvre qu'a souligné l'enquête de *Planète Publique*. Celle-ci peut se décliner sous forme de :

- **Lutte contre le stationnement anarchique** qui entrave le développement des modes doux (marche à pied, vélo).
- **Prescriptions** de places de stationnement pour les constructions neuves (logements, bureaux) qui devront prendre en compte la proximité des axes lourds de transport en commun.
- **Restrictions** drastiques qui devront voir le jour pour permettre aux lignes *chronobus* de profiter des performances qui les rendront attractives, mais également pour créer les axes sécurisés attendus par les cyclistes potentiels hésitants devant l'insécurité pressentie face aux aménagements existants.

Accès au cœur de ville :

Le cœur de la ville centre doit bénéficier d'un traitement particulier. La marguerite ne doit pas se contenter de désigner un service de voiture partagée. Ses pétales doivent symboliser l'accès au centre ville. On y accède en voiture pour des usages spécifiques mais on en ressort par où on est arrivé. On évite ainsi des flux de voitures traversants, encore trop attractifs à Nantes et qui génèrent encombrements, pollution, et gêne pour les modes doux.

Piétons :

Débarrassé des véhicules n'ayant rien à y faire, l'espace public pourra être **redistribué au profit des modes doux**. De nouveaux espaces piétons pourront être créés : *Graslin, cathédrale...* dans le centre de Nantes mais également dans les polarités extérieures. Les *zones 30* ou *zones de rencontre* limitées à 20 km/h devront être mieux définies avec des aménagements contraignants forçant au respect de leurs prérogatives. Tout ce qui empêche le confort de la marche et l'encombrement des cheminements piéton, en particulier pour les personnes à mobilité réduite, sera banni. C'est également valable en zone périphérique et pavillonnaire où les trottoirs sont accaparés pour le stationnement.

Toutes les initiatives d'incitation à la marche à pied pour les acheminements scolaires devront être encouragées (principe de *pedibus*).

Vélo :

Le vélo n'a toujours pas gagné les parts de marché potentielles qui pourraient lui revenir.

- D'abord à cause d'un **sentiment d'insécurité**. Il faut désormais aller au-delà du simple marquage au sol de bandes cyclables à largeur variable et sans continuité pour créer de véritables axes sécurisés (l'aménagement des sens interdits ouvre une multitude de possibilités) en trouvant le bon compromis entre la délimitation de l'espace sécurisé et l'intégration des cyclistes dans la circulation. Ces axes sécurisés permettant un jalonnement précis et lisible du territoire.
- L'autre handicap concerne **le stationnement des vélos**. Il faut multiplier les points d'appuis pour les stationnements de courte durée et les systèmes de consignes ou garages sécurisés pour les stationnements de nuit ou à la journée (pour favoriser les transferts multimodaux). Il faut également intégrer des garages sécurisés et facilement accessibles, dans les constructions collectives résidentielles neuves, aux abords des

complexes sportifs, scolaires ou universitaires. Sur les pôles multimodaux, le vélo doit être intégré dans la gamme des services à implanter,

- **Le bicloo** doit se concevoir comme une complémentarité à la marche à pied pour les déplacements supérieurs aux 1 à 2 km, supportables par ce mode de déplacement. Il **doit donc s'étendre largement au-delà du centre de Nantes**, jusque dans les villes de périphérie et contribuer à la multi modalité des déplacements.
- Enfin, tant pour les piétons que pour les deux roues, des **cahiers des charges** très précis à élaborer avec les associations d'usagers devraient être imposés systématiquement aux architectes urbanistes pour éviter les aménagements répondant davantage à l'égo des concepteurs qu'au confort des utilisateurs.

Véhicules partagés :

Les véhicules partagés constituent une autre source de diminution des déplacements motorisés.

- Le co-voiturage doit s'articuler autour d'aménagement de pôles de stationnement satellisés (et sécurisés) et la concentration des sites de recherche sur Internet devrait optimiser les chances de concilier offres et demandes. Nous proposons **d'expérimenter un axe partagé** entre véhicules de covoiturage, taxis et chrono-bus sur les deux dernières pénétrantes de l'agglomération (pénétrante Est vers Malakoff et Sud Ouest : route de Pornic/3 continents/Gustave Roch).
- L'organisation des taxis mérite d'être totalement revue pour être à la hauteur des nouveaux enjeux : véhicules électriques, plus nombreux, plus disponibles et meilleurs marché. Ils peuvent constituer un complément aux transports en commun pour la desserte des écarts et pour les grandes amplitudes horaires.
- A l'instar de certaines villes Européenne où elle s'est largement développée, l'auto partage peut permettre la limitation du nombre des seconds véhicules par ménage (on estime qu'une voiture partagée c'est dix voitures particulières en moins) et libérer de l'espace de stationnement en même temps que limiter les déplacements en voiture.

OPTIMISATION DE L'ETOILE FERROVIAIRE.

Une fois encore, ce domaine dépasse largement les frontières de l'agglomération. Il doit donc être traité au niveau de la **structure** que nous souhaitons voir mettre en place quand à **l'harmonisation des politiques des différentes Autorités Organisatrices des transports collectifs sur l'aire métropolitaine**, pour éviter les doublons ou la concurrence inutile entre cars et trains.

L'utilisation de l'étoile ferroviaire ne doit pas se contenter d'assurer des mouvements pendulaires entre la ville centre et des satellites dortoirs. Elle doit s'accompagner d'une véritable réflexion sur la question de l'aménagement la ville et de ses usages ainsi que sur la densification urbaine (logements et activités) à proximité des gares.

Quoiqu'il en soit le nœud ferroviaire se situe bien au cœur du territoire métropolitain avec les gares de Nantes. **La gare d'Orléans** fait partie des projets annoncés. Elle **doit constituer le véritable pôle multimodal** qui fait défaut aujourd'hui, où s'articulent, trains, cars départementaux, régionaux voire internationaux, taxis, voitures partagées, location et stationnement sécurisés pour vélos. Dans le cadre d'une *diamétralisation* de lignes, nous soutenons l'idée d'une gare déportée à Baco pour rapprocher les voyageurs du centre ville, éviter des ruptures de charge dans les déplacements et soulager le tronçon le plus chargé du tramway sur la ligne 1.

Contrairement au PDU précédent, les nouveaux projets devront prendre en compte la problématique totale de la mise en place d'une desserte ferroviaire.

- Quels aménagements urbains autour des gares de Vertou et St Sébastien ?
- Quel avenir pour la gare de Chantenay et quelle liaison avec la gare d'Etat et la desserte de l'île de Nantes ?
- Quels enjeux autour de Bouaye, Chantenay, Basse-Indre/St Herblain, Couëron, Thouaré, Mauves, Ste Luce ?
- Quelles fonctions d'inter-modalité pour ces gares et pour les nouveaux points d'arrêts à créer ? Simples stations, parkings ou véritables lieux de services et d'activité ?

La façon de poser les questions étant, bien sûr, une façon d'y répondre.

Le cul de sac de *Nantes Etat* doit être relié au réseau ouest.

Compte tenu du linéaire potentiel de quai, en aval du centre ville, permettant d'assurer la continuité de l'activité portuaire nantaise, nous soutenons l'idée **d'un nouveau franchissement de la Loire réservé aux modes doux (dont les modes ferrés) entre l'île de Nantes et Chantenay**. Ce nouveau franchissement garantirait « l'évitement » des navires au droit de Trentemoult, condition à la poursuite de l'activité portuaire nantaise, ainsi que l'accès de bateaux sur le port historique par un ouvrage d'art mobile (tournant ?) franchissable selon des conditions restrictives afin de ne pas pénaliser les transports en commun circulant dessus. Cette nouvelle liaison devra **permettre le raccordement de la ligne 5 (busway) entre l'île de Nantes** (desserte indigne à ce jour, malgré la hauteur des ambitions du secteur), **et la future ligne de rocade Nord** (itinéraire actuel de la ligne 25). Ce franchissement devra également constituer **un lien ferroviaire** potentiel avec la partie à préserver, sur le faisceau de voies de l'île de Nantes et ses raccordements possibles sur les lignes existantes (Pornic, Bordeaux).

<p style="text-align: center;">CONFIRMATION DES PROJETS D'AXES LOURDS de TC en suspens.</p>

Nous restons persuadés que **les TCSP (Transports en Commun en Site Propre) sont la meilleure réponse** pour assurer les conditions du succès des transports collectifs.

- **Le tramway** pour les lignes structurantes,
- **le busway** pour les lignes structurantes à moindre débit,
- **les lignes B.H.N.S.** (Bus à Haut Niveau de Service) type « *chronobus* » **à condition qu'elles bénéficient des mesures de libération d'espace ainsi que de priorités aux feux.**

Tramway :

Nous ne faisons pas partie de ceux qui considèrent que le maximum des possibilités de tramway est atteint à Nantes. On imagine mal que le prochain PDU se dote d'objectifs moindres que le précédent et ne permette pas la réalisation des projets qui avaient été fixés à l'horizon 2010... (Jonction ligne 1/ligne 2, prolongement vers Carquefou). D'autres villes avec des configurations topologiques aussi contraintes qu'à Nantes ont imaginé des solutions pour l'installation de ligne de tramway dans leur centre ville.

Busway :

Le succès de ce mode de transport collectif a fait ses preuves sur le premier tronçon réalisé. Il mériterait même, dès à présent, la mise à disposition de matériel supplémentaire et de capacité supérieure afin d'améliorer le confort des usagers en heure de pointe.

Là encore on imagine mal l'abandon du prolongement de la ligne 4, même si l'extension initialement projetée (vers le Cardo) ne nous semble pas la plus pertinente. La traversée par le busway d'un tissu urbain plus serré constitue un challenge que doit relever Nantes. Elle permettrait par exemple de **retraiter le Bd Guist'hau**, totalement inadapté aux bus dans sa configuration actuelle (accès impossible pour les handicapés), pour relier Les Dervallières, quartier d'habitat collectif dense méritant mieux que l'actuelle desserte.

Par ailleurs, nous constatons la montée en puissance de la liaison entre les Sorinières et le centre de l'agglomération ainsi que les potentialités d'urbanisation sur Rezé Sud, entre Ragon et la Sèvre. Un prolongement du busway par **une branche reliant les Bourdonnières aux Sorinières permettrait de desservir une commune périphérique s'engageant sur la densification de son centre et une zone d'activité en devenir**, tout en réalisant une opération d'urbanisation sur les réserves foncières existantes autour d'une voirie dont l'emprise est déjà réservée à Rezé. Cette seconde branche **permettrait une augmentation de la fréquence sur le tronçon le plus chargé**, dont les véhicules sont en saturation en heure de pointe.

La ligne 5 ; *Gare SNCF Sud – île de Nantes – Chantenay – Bellevue – Beauséjour – facultés* faisait également partie des projets à l'horizon 2010. Cette ligne de Busway (prévue pour être transformée ultérieurement en tramway en fonction de son succès), ne présentant pas de difficultés majeures de réalisation, **constituerait une première ligne structurante de rocade** qui fait défaut dans le réseau nantais très *concentrique*.

Lignes B.H.N.S.

A condition qu'il ne constitue pas le seul projet de TCSP dans le prochain PDU, le Collectif Transport soutient le projet des 10 lignes chronobus, **sous réserve qu'il s'accompagne de véritables mesures de réservation d'espace de voirie, de priorité et de confort** pour les utilisateurs. Les habitants de l'Est de l'agglomération attendent avec impatience les aménagements performants qu'on leur a promis (ils restent dubitatifs devant l'absence d'aménagement dédié aux TC au droit du secteur Bottière/Chesnaie sur la route de Ste Luce). Le stationnement restant le principal obstacle à la réalisation des BHNS, il devra faire l'objet de restrictions drastiques le long de ces axes. **Le franchissement des intersections devra également être traité de façon à éviter les giratoires** peu conciliables avec le confort des utilisateurs, tout en donnant une priorité systématique à l'arrivée des chronobus.

Lignes de rocade et desserte périphérique.

Le réseau Nantais reste un réseau très concentrique alors que l'augmentation des déplacements motorisés est en plus forte progression sur les déplacements périphériques. A ce titre l'abandon de la première ligne de rocade en B.H.N.S. (ligne 5) ne correspondrait pas aux objectifs du PDU. Nous pensons qu'au-delà de cette réalisation de deuxième ceinture, une desserte de rocade extra périphérique doit être étudiée dès à présent.

CONCLUSION

L'objectif de réduction de 50% des émissions de gaz à effet de serre du Plan Climat de Nantes Métropole est fixé à 2025. Le PDU court jusqu'en 2020 et couvre donc les deux tiers de la période de référence. Nos propositions suffiront-elles à faire baisser de plus de 30% les émissions de gaz à effet de serre ? Elles nous semblent, en tout cas, constituer une base minimum pour s'approcher de l'objectif que nous nous sommes fixés collectivement.