

La ville de NANTES : faut-il y mettre les pieds ?



L'image de Nantes en matière de politique des déplacements

Nantes s'est construite depuis quelques décennies une image forte en matière de politique des déplacements. Elle a été pionnière pour la réintroduction du tramway en France, avec la création de la première ligne en 1985. Son réseau de transports en commun (la TAN, organisée et financée à 67% par la communauté urbaine Nantes Métropole), est important : 3 lignes de tramway – l'un des 3 ou 4 plus longs réseaux en France -, un Bus à Haut Niveau de Service (le Busway), 57 lignes de bus dont quatre de bus express vers des communes périphériques¹, une liaison ville-aéroport et deux bateaux-bus (les Navibus) ; à cela s'ajoute un service spécifique de transport pour les personnes à mobilité réduite et des services à la demande dans trois communes proches.

En complément de ses 4 lignes structurantes actuelles (tramways + busway), Nantes Métropole en prévoit 10 autres (dont 4 mises en service dès 2012), baptisées Chronobus, de qualité intermédiaire entre bus actuels et busway : il s'agit de lignes de bus plus fréquentes et aux horaires étendus, qui bénéficieront d'une circulation plus régulière grâce à des aménagements de voirie et à un réglage des feux leur donnant la priorité.

Ajoutons à cela un prolongement au nord de la ligne 1 du tramway en fin 2012 (premier maillon d'un raccordement futur avec la ligne 2). Plus deux lignes de "tram-train" reliant Nantes à Clisson au sud (en

¹ Les trois lignes de tramway, le Busway et 20 lignes de bus sont certifiées « NF service transport » par AFNOR Certification, avec la participation de représentants locaux de la FNAUT.

service) et à Chateaubriant au nord (ouverture en 2013), qui reprennent la desserte et un certain nombre de caractéristiques des anciens trains ; leur éventuelle extension vers le réseau urbain de tramway est très hypothétique, pour des raisons de gabarit.

Le Plan de déplacements urbains 2010-2015 et ses perspectives 2015-2030 visent à renforcer encore l'attrait des transports collectifs. Mais la politique d'amélioration de la qualité des déplacements se veut tous azimuts :

- Le vélo se voit accorder plus de 300 km de bandes, pistes, flèches vertes, couloirs de bus autorisés, voies mixtes piétons-vélos. Il s'y ajoute : une centaine de stations libre-service (Bicloo) ; d'ici 2014, 1000 places de stationnement à la gare SNCF, 1000 places dans les parcs-relais, 500 places abritées et sécurisées en centre-ville ; à une vingtaine de carrefours, des tourne-à-droite autorisés au feu rouge. Mentionnons aussi le projet de création de deux grands axes cyclables nord/sud et est/ouest en site propre intégral, appelés à former une double épine dorsale du maillage cycliste de la ville.

- La politique engagée depuis 20 ans de reconquête de l'espace urbain va franchir une nouvelle étape avec l'extension des aires piétonnes et des zones 30, et la création de "zones à trafic limité". Parmi celles-ci figure l'axe majeur constitué par le Cours des 50 otages ; des espaces publics emblématiques comme la place Graslin ou les abords du Château des Ducs de Bretagne vont eux aussi être "requalifiés".

- En fins politiques, les élus accompagnent cet "apaisement de la circulation automobile" de mesures, disons, d'apaisement en direction des automobilistes eux-mêmes, par la multiplication des parcs-relais, un site de covoiturage et des voitures en libre-service.

Les élus Nantais ont très bien su valoriser tout ce travail auprès des médias, ce qui a valu à la ville plusieurs récompenses de la part de jurys nationaux et même internationaux. La dernière en date est sa désignation de Capitale verte de l'Europe en 2013 (en dépit du grand écart que constitue le grand projet d'aéroport... mais ceci est une autre histoire). Que faut-il en penser ? Il ne s'agit pas ici de présenter une étude détaillée assortie de chiffres savants, mais plutôt un *ressenti* de la part de différents types d'utilisateurs, ressenti au vu duquel ont été décernés par un jury des *pieds* (appréciations globales positives) et des *pots d'échappements* (appréciations globales négatives).

Déplacements quotidiens

Aspects positifs

Le discours en faveur des transports collectifs et les réalisations comme les projets qui l'accompagnent font globalement consensus auprès des Nantais. Le réseau est bien maillé dans le centre, les fréquences sont bonnes aux heures de pointe. L'attrait des T.C. est également favorisé par une politique tarifaire très intégrée : les diverses formules d'abonnement (avec 5 tranches d'âge !), de forfaits et de tickets au détail donnent droit à l'utilisation des réseaux TAN et TER dans le périmètre (très étendu) de l'agglomération. D'autres formules, elles aussi relativement peu onéreuses, donnent droit *en plus* à l'utilisation soit du réseau départemental, soit du réseau régional, soit des deux sur les axes Nantes-Saint-Nazaire-Le Croisic et Nantes-Pornic/Machecoul.

L'importance attachée à la multimodalité se manifeste aussi par le soin avec lequel ont été aménagés certains pôles d'échange : à Mendès-France Bellevue, de part et d'autre du tramway et partageant le même quai dans chacune des deux directions, on trouve 4 lignes de bus, avec une attente rendue agréable par un mobilier soigné. Le même souci de faciliter les correspondances se retrouve à Commerce, Cardo, Haluchère (en construction), Neustrie, Pirmil, Beauséjour, Gréneraie Il faut toutefois tempérer ce jugement : un certain nombre de ces pôles souffrent d'un environnement peu avenant et d'un manque de personnel.

Autre aspect très positif (et qu'on ne trouve poussé à ce point dans aucune autre ville) : la qualité architecturale et le confort recherchés pour les arrêts : sur les lignes de tram, imposantes structures en métal et verre abritant sièges en bois, plans, distributeurs ; le long du busway, stations en verre dépoli et décoré. On trouve même en certains endroits des rotondes abritant de véritables salles d'attente, en d'autres des abris végétalisés. Les lignes de bus "classiques" vous accueillent elles-mêmes très souvent dans des abris tout mignons, bien protégés du vent, avec plan et banc placés l'un à côté de l'autre (et non pas l'un au-dessus de l'autre). L'accueil du voyageur prime sur la publicité !

Interrogations

Questions suscitées par le Plan de déplacements urbains :

- La suppression annoncée de lignes "peu fréquentées" sera-t-elle compensée positivement par les lignes Chronobus et la mise en place d'un "transport à la demande solidaire" ?
- Les lignes Chronobus ne seront pas des BHNS. Les mesures de priorité qui seront prises pour elles sur la voirie se veulent "pragmatiques" : les compromis que cela implique seront-ils satisfaisants ?

Aspects négatifs

- Si le centre est bien desservi, il n'en est pas de même de la périphérie : les intervalles de passage des bus en heure de pointe y excèdent souvent le quart d'heure. Des communes situées à l'extérieur du boulevard périphérique comme Carquefou (20000 habitants), Vertou (27000 habitants), La Chapelle sur Erdre (17000 habitants), Sainte-Luce, Thouaré etc. sont très mal desservies. Les rares lignes transversales sont sous-exploitées. Résultat : à l'extérieur du périphérique, 11% des déplacements sont faits en T.C. et 71% en voiture (chiffres du PDU).

- L'information sur le réseau bus classique est (pour l'instant) déficiente : en l'absence de GPS équipant le matériel roulant, les écrans aux arrêts, quand ils existent, n'affichent que les temps d'attente théoriques. De plus, à peu d'exceptions près il n'y a pas d'annonces sonores à l'intérieur des véhicules.

- Sur tous les bus même articulés, on oblige à monter par l'avant, d'où une perte de temps.

- Le Busway, qui n'est qu'un bus articulé luxueux, a coûté malgré tout en matériel et en infrastructure, ainsi qu'en exploitation, ceci pour un service rendu inadapté au besoin : il est aujourd'hui totalement saturé aux heures de pointe, au point que les élus songent à le remplacer par un tramway. Pourquoi ne pas l'avoir fait tout de suite ? Certes, le gouvernement d'alors avait refusé d'accorder à Nantes la subvention pour un tramway, mais il fallait peut-être attendre avant de se lancer dans cette solution palliative.

- En dehors du centre-ville, la multiplication des ronds-points ralentit, certes, les voitures, mais aussi les bus (et diminue leur confort). On ne s'est pas donné la peine de rechercher des solutions qui freinent les premières et pas les seconds.

- Il reste encore 46 rames de tramway Alstom sur 79 (bientôt 91) dont l'accessibilité complète (plancher au même niveau que le quai) est réduite à une plate-forme centrale. On ne peut cependant pas en faire grief à la ville : c'est le seul matériel qui existait en 1985, lors de la réinvention du tramway par Nantes. La majorité des bus quant à eux, mais pas tous, ont été rendus accessibles aux PMR.

Sorties occasionnelles

Un bon réseau de transport en commun, ce n'est pas seulement la ou les mêmes lignes qu'on utilise tous les jours pour les mêmes déplacements, quitte à utiliser la voiture pour le reste. C'est celui que le citoyen s'est approprié à toute heure en tant que "première voiture". Cela implique les conditions de maillage, fréquence, accessibilité etc. qu'on connaît.

À l'actif du réseau nantais, mentionnons :

- des plans d'une grande clarté, agréables à consulter, sur fond urbain également très lisible. Ces plans sont visibles à chaque arrêt de bus ou de tram. Ils existent aussi en plans de poche, fournis par la TAN gratuitement,
- une accessibilité physique des tramways (partielle sur les anciens modèles Alstom) et de la grande majorité des bus,
- un site de recherche d'itinéraires, certes perfectible mais étendu à la région,
- des formules d'abonnement incitatives pour les retraités.

Au passif, citons :

- une périphérie insuffisamment desservie,
- le soir après 20h30, un réseau de bus peu attrayant. Il faudra attendre les 4 premières lignes "Chronobus" à la rentrée 2012 pour avoir de meilleurs services, les fréquences en soirée de quelques autres lignes ainsi que du tramway devant être elles aussi augmentées,
- très peu de bus le dimanche matin, avec beaucoup de ruptures de charge,
- un transport à la demande développé uniquement dans trois communes.

Il faut déplorer aussi que les **taxis**, qui devraient jouer un rôle de service public complémentaire aux transports collectifs, ne le jouent pas : ils sont peu visibles et cantonnés essentiellement à la gare et à quelques centres névralgiques. Au-delà de l'extension souhaitable du nombre de licences, il faut revoir l'organisation des taxis dans son ensemble. Cela commence par une incitation de la corporation à être moins "malthusienne".

À vélo

Aspects positifs

Comme on l'a vu en introduction, la ville se montre attachée à faciliter et encourager l'usage du vélo. Les nombreux aménagements existants ou prévus montrent qu'elle se situe en bonne place parmi les "villes cyclables". Le transporteur y participe d'ailleurs, d'une part en autorisant les vélos à bord des tramways avant 7h, après 19h et le dimanche toute la journée, d'autre part en mettant à disposition 18 "véloparcs" Tan à proximité des transports en commun, accessibles en permanence, la plupart avec consignes individuelles.

Aspects négatifs

Laissons la parole à l'association nantaise "Place au vélo" :

"Jeunes et vieux veulent avoir la possibilité et le plaisir de rouler dans cette agglomération au quotidien. Mais ce n'est encore qu'un rêve pour beaucoup.

" Que nous disent les cyclistes actuels ? Que ressort-il de l'enquête qui vous a été proposée par internet, et que vous pouvez encore compléter, mais aussi des ateliers « déplacements doux » des quartiers nantais et des communes de l'agglomération ? Quelles satisfactions, quelles inquiétudes, quelles attentes sont les plus fortes ?

"L'insécurité ressentie est toujours la première préoccupation : stationnements en épi trop dangereux, bandes cyclables non protégées, vitesse des voitures trop grandes, giratoires difficiles à aborder, points noirs du quai de la Fosse ou de la rue de Strasbourg... Quelques avancées sont perceptibles dans les expérimentations actuelles d'aménagements ou dans les parkings relais sécurisés pour les vélos, les « tourne à droite » ou les sas vélos. Les travaux commencent bientôt pour une piste centrale sur le cours des 50 otages... Mais ce sont bien des axes entiers sécurisés avec des priorités aux cyclistes qui sont attendus à Nantes et dans la métropole. Également, des stationnements plus nombreux en zone piétonne, des passages du périphérique plus sûrs en particulier vers La Chapelle ou St Herblain... Les jalonnements vont venir mais la communication vers les automobilistes pour un meilleur respect des cyclistes devrait être beaucoup plus forte et régulière !"

(Editorial du journal *Bicyc'LETTRE*, janvier 2012)

Jeunes

Quand l'espace urbain est colonisé par la voiture, l'impératif de sécurité oblige souvent à emmener l'enfant à l'école... en voiture, ce qui ne l'aide pas à se comporter de manière autonome, et à "apprendre" la ville. Tout ce qui est tenté en matière de reconquête de la rue et d'augmentation de l'attrait des transports collectifs ne peut que favoriser son épanouissement.

Nantes Métropole soutient des opérations de "pédibus" et de "vélobus", formes "douces" de ramassage scolaire. Mais il faudrait ainsi que les abords des écoles fassent l'objet de cheminements spécifiques : nous n'avons pas d'information sur des réalisations ou des réflexions faites là-dessus.

Si l'on veut inculquer chez l'enfant un comportement positif vis-à-vis des transports collectifs, il est important de mener des actions de sensibilisation dès l'école : le projet "Mobilus" d' "apprentissage de l'éco-mobilité dans les classes de l'agglomération nantaise" conduit par Ecopole CPIE Pays de Nantes nous paraît à ce sujet très intéressant.

Des tarifs incitatifs sont évidemment un élément de cette politique. La TAN offre des abonnements mensuels respectifs de 13,10 et 24,20 euros pour les moins de 12 ans et les moins de 18 ans.

Le marcheur, le promeneur, le visiteur

Comme on l'a vu en introduction, la ville poursuit déjà depuis longtemps, et affiche l'intention d'amplifier, une politique de reconstruction d'un « centre-ville vivant et apaisé », avec comme objectif de limiter les véhicules en transit par le développement des modes alternatifs.

Dans l'état actuel, le réseau de rues piétonnes – développé essentiellement dans la vieille ville - n'est pas plus étendu que dans beaucoup d'autres villes. En revanche, les "zones 30" sont nombreuses (elles devraient prochainement passer de 16 à 70 ha), et sur beaucoup de tronçons où passe le tramway, on n'a pas hésité à limiter sensiblement la place de la voiture (réduite souvent à une seule file dans un sens). La politique d' "apaisement" porte apparemment ses fruits : le touriste (parisien en tout cas) est surpris de constater que les automobilistes roulent lentement, sont courtois et utilisent peu leur klaxon...

Le même touriste apprécie le forfait journalier à 4,30 euros, et à 6,90 euros pour 4 personnes, donnant droit dans l'agglomération à l'utilisation des deux réseaux TAN et RER.

Il reste des points à améliorer :

- Des rues importantes du centre-ville comme la rue de Strasbourg sont accaparées par la voiture, au détriment du vélo et de la marche (trottoirs étroits).

- Il manque des bancs dans les rues piétonnes et autres lieux de rencontre. Les bancs ne servent pas qu'aux "vieux" : ils sont prisés des touristes, familles et groupes. Ils sont partie intégrante de l'animation urbaine. Les sièges individuels coûteux qui ont remplacé ici ou là des bancs traduisent une phobie des vagabonds qui conduit finalement à une politique anti-piétonne et anti-sociale.

- Le touriste a certes le bonheur de trouver le tramway tout de suite à la sortie de la gare, et bénéficie de la qualité des plans du réseau de transports et de leur omniprésence ; mais nulle part sur ces plans on n'indique où se trouvent les bureaux de la TAN (on se contente d'afficher un signe "i"). L'adresse n'est pas non plus indiquée sur le plan touristique qu'on vous donne à l'hôtel.

- Le même touriste découvre avec ravissement de grands panneaux de la TAN "*Le plan de vos balades*" affichés en centre-ville, contenant une carte des points d'intérêt accessibles par les lignes structurantes. Mais l'office de tourisme auquel vous demandez ce plan n'est pas au courant et vous renvoie à la TAN (en revanche, il vous délivre bien un plan d'accès par T.C. aux sites architecturaux). Ces derniers points sont peut-être des détails, mais une bonne information contribue à changer les comportements.

Livraisons

Les livraisons, indispensables à la vie de la cité, sont un élément essentiel à prendre en compte dans toute réflexion sur l'aménagement urbain, l'objectif recherché devant être une réduction des nuisances apportées et des conflits d'usage liés à l'occupation de la voirie.

Le PDU reconnaît que les réglementations dans ce domaine ne sont guère appliquées et qu'un travail important reste à faire, mais ne propose rien de très précis sinon de procéder à des "expérimentations" sur "une réglementation plus favorable pour les véhicules utilitaires moins polluants" et "l'utilisation de vélos-cargo". On ne va même pas jusqu'à envisager l'expérimentation de "tram-marchandises", qui pourrait accompagner la densification autour des axes lourds.

Décisions du jury

Au vu des considérations ci-dessus et en en retenant les aspects les plus caractéristiques, le Jury populaire désigné par le réseau FNAUT Déplacements urbains, réuni en instance délibérative le 14 avril 2012, a décerné ce jour à la ville de Nantes les hautes distinctions suivantes :

4 pieds :



pour la réinvention du tramway et le développement constant de l'offre de transports collectifs



pour la poursuite de la reconquête de l'espace urbain et la priorité accordée dans les aménagements aux modes alternatifs à l'automobile



pour le soin attaché à la prise en compte de la multimodalité, à travers la politique tarifaire et l'aménagement des pôles d'échange



pour le souci de l'accueil du voyageur manifesté par la qualité architecturale et le confort des arrêts

2 pots d'échappement :



pour l'insuffisance de l'offre de transports en commun en périphérie, où la voiture reste le mode ultra-dominant



pour une information bus déficiente, tant en ce qui concerne l'affichage des temps d'attente aux points d'arrêts que les annonces dans les véhicules, les moyens automatiques tardant à se mettre en place.

Enquête menée en collaboration avec l'ANDE – FNAUT Pays de Loire

Détails sur le réseau de transport :

www.nantesmetropole/pratique/deplacements

www.tan.fr

Mémoire et décisions du jury validés par
la Délégation Régionale des Pays de la Loire et le Bureau de la FNAUT
le 7 décembre 2012