

MOBILITÉ : un enjeu fondamental.

Nantes doit encore progresser !

Une exposition pour ***L'ACTION :***



**Association Régionale
des Usagers des Transports**

1 rue d'Auvours
44000 NANTES



**Association Nantaise
Déplacements Environnement**

1 rue d'Auvours
44000 NANTES

- **Conception :** Aymeric Gillaizeau, Jean Bernard Lugadet, Marc Peroy, Jérôme Dyon, Nicolas Poinot, Dominique Romann, Aurélien Djament, Marc Lefebvre, Studio MaMa (conception Graphique), STRADA (impression)
- **Photographies :** Marc Debrincat, Jean Bernard Lugadet, Nicolas Poinot, Ecopôle

Avec le soutien de :



Une agglomération où le transport public est favorisé



Une démarche
courageuse depuis 1980

- > la renaissance du tramway
- > un centre attractif déviant le trafic
- > des autobus désormais plus performants



MAIS encore trop
de concessions
au “tout auto” :

- > nouveaux franchissements routiers
- > extension des parcs-autos du centre
- > stationnement “sauvage”

Avancées & limites



Des atouts :

- > le réseau tramway, "busway" et les chonobus
- > plus de place aux vélos et à l'auto-partage
- > les navibus



Mais aussi :

- > des lignes insuffisamment maillées
- > un réseau trop concentrique
- > des services dégradés surtout en périphérie

Des résistances fortes



Difficultés
pour mettre **l'automobile**
à sa juste place :

- > action des groupes de pression
- > poids des habitudes



L'étalement urbain
se poursuit, renforçant
la circulation et les pertes
de temps

Une agglomération souvent **encombrée** ...



La concentration des activités dans le centre entraîne **la saturation des accès** (ponts, périphérique) aux heures de pointe.

Comme dans d'autres villes !



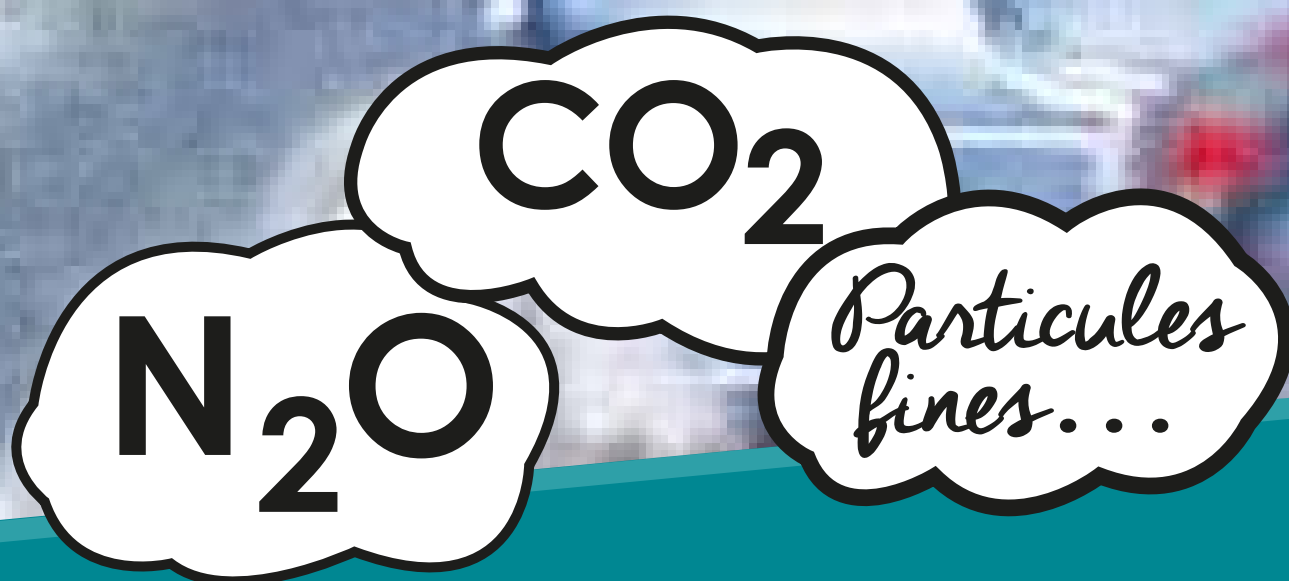
Le réseau de transport peut être saturé :

- ligne 1
- "busway"
- abords de la gare...

... où la qualité de vie peut se dégrader



Le centre est attractif. Mais en périphérie les déplacements assurés par les **transports en commun** ou en **vélo** sont **insuffisants et difficiles**.



La qualité de l'air se dégrade à cause des émissions de gaz à effet de serre et des particules. La pollution peut être notable en cas d'absence de vent.

Mobilité et urbanisme : solutions possibles



La **densification** doit être organisée et acceptable.

Une mobilité repensée doit être au cœur des préoccupations des décideurs.



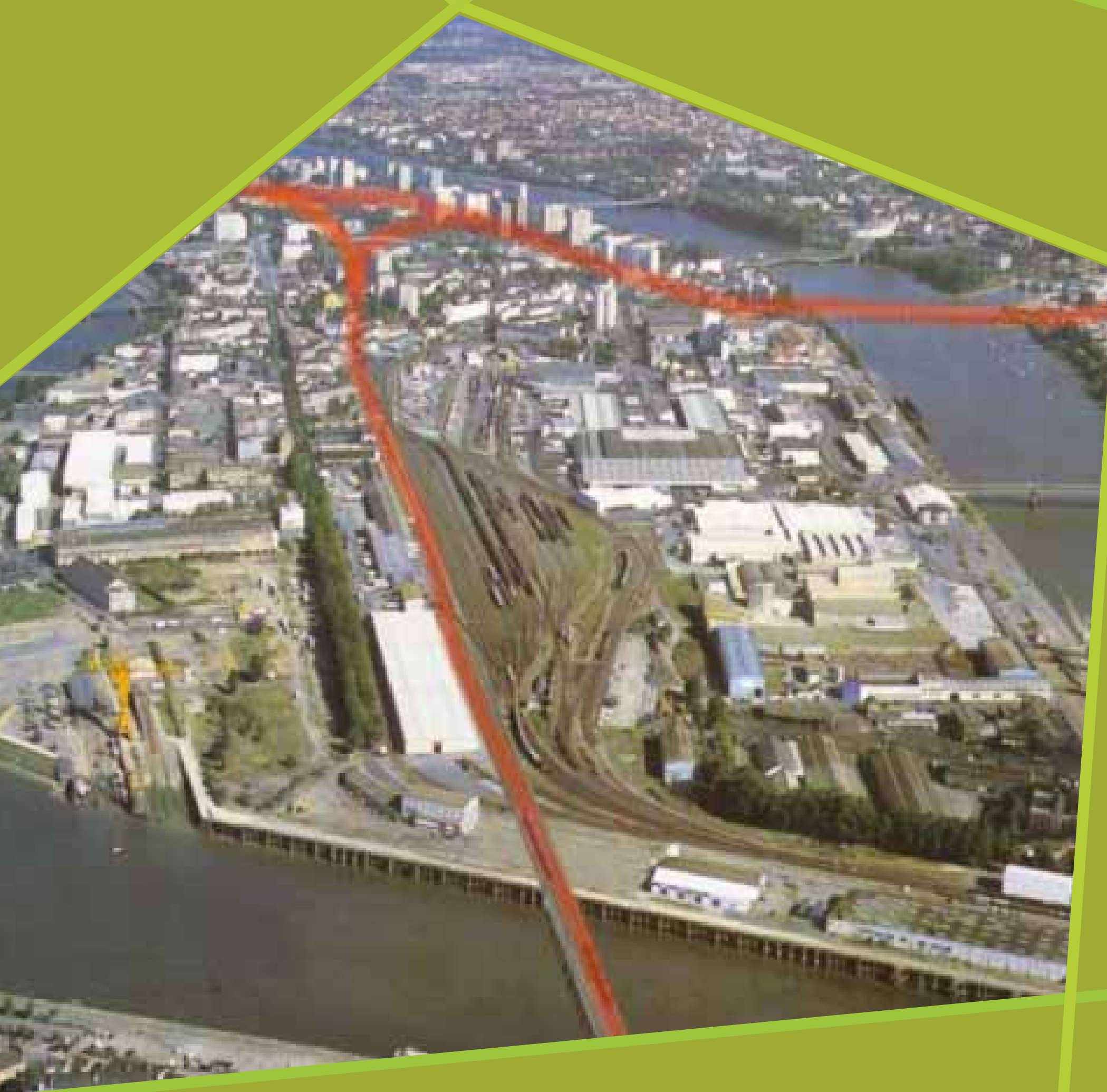
La **ville dense** favorise le transport public et les modes doux.

Les services et les commerces de proximité diminuent les distances à parcourir.

Optimiser “l'étoile ferroviaire”



Le succès des **transports ferroviaires régionaux** montre que c'est la voie à suivre face au seul recours à l'automobile.



Nantes dispose d'un potentiel de **9 branches** sur lesquelles il faut développer et coordonner les trafics. Un **franchissement ferroviaire** de la Loire offrirait de grandes possibilités pour la desserte de l'agglomération.

Achever le réseau “ossature”



Le réseau tramway
n'est pas achevé.
Une réflexion s'impose pour
mieux mailler l'agglomération et
sortir d'une logique centraliste.



D'autres villes
peuvent apporter
leurs **bonnes pratiques.**

Améliorer sans cesse le service autobus.



Depuis 1985, et jusqu'en 2006, **les services d'autobus ont relativement souffert** du développement du tramway.



Si la politique des "chronobus" va dans le bon sens, il faut aussi développer :

- > l'offre le dimanche et en soirée (sans oublier le 1^{er} mai)
- > les liaisons inter quartiers
- > un maillage moins centralisé

Favoriser vraiment les “modes doux”



L'usage du **vélo**
et la **marche à pied**
sont bons pour
l'environnement et la santé.
Leur coût est économique
pour nos budgets et nos impôts.

Il faut **sécuriser leur pratique**
et la rendre **agréable pour tous**.



- > **Développer les voies cyclables** comme les zones de rencontre
- > Penser aux “**autoroutes à vélo**”
- > Faire respecter le **Code de la route**

Assurer l'accessibilité



La généralisation de **l'accessibilité aux handicapés** profite à tous les autres usagers. Libérer les trottoirs profite aux enfants comme aux personnes âgées.



Pour chaque **aménagement** il faut penser :

- > à l'accès à niveau
- > aux annonces sonores
- > aux annonces lumineuses et à leur visibilité
- > aux pictogrammes (notamment pour ceux qui lisent mal)

Penser globalement la mobilité...



Faire de la multi-modalité une priorité parce que la ville complexe exige des **réponses multiples et adaptées** qu'il faut sans cesse concevoir, appliquer, expliquer.



Donner à une **autorité organisatrice unique** les moyens d'organiser le transport public sur l'ensemble du bassin de vie nantais.
Harmoniser les pratiques des transporteurs et l'information des usagers.

... en faire une **priorité** financière...



Pour cela il faut :

- > **développer les fiscalités** incitant à l'usage du transport public
- > **renoncer au surinvestissement routier**
- > **généraliser le versement transport** sur tout le territoire



Rendre moins coûteux le transport pour les usagers :

- > **tarification sociale** pour les plus démunis
- > essor des abonnements
- > extension des cartes multimodales (Métrocéane)
- > formules familiales
- > aides pour l'achat de vélos

... et civique



Il faut plus communiquer sur **les avantages du transport public** :

- > plus écologique
- > plus performant économiquement
- > plus juste socialement



mobilus



Faire de la santé et de l'environnement des priorités dans la gestion de la ville.

Former les futurs usagers du transport et de la voirie. Mieux donner la parole aux associations.

Les défis de la périphérie



Cet espace, difficile à définir reste dominé par le mode automobile. Il faut y **développer des alternatives, notamment dans les zones d'emploi et les centres commerciaux,** et des aménagements adaptés.

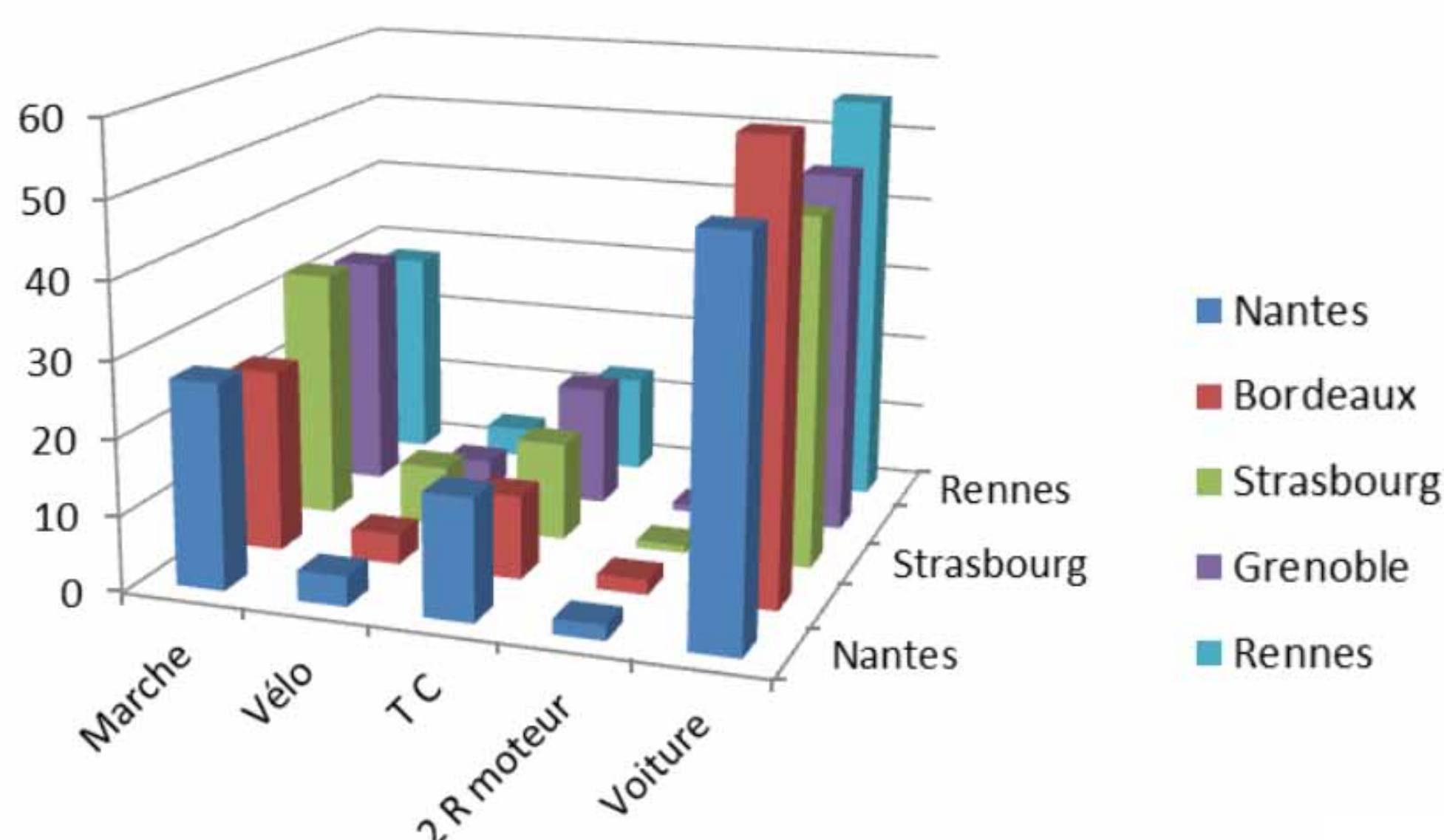


Il faut **imaginer au-delà du périphérique une meilleure offre en transport public et modes actifs :** trains, bus à haut niveau de service, sites propres, voies cyclables et piétonnes, taxis, navibus...

Améliorer la “**part modale**” de la **mobilité sobre**.

Le nombre de déplacements par habitant est stable (3,5 par jour), comme ailleurs.

Pour la répartition par mode, Nantes peut se comparer à 4 autres agglomérations françaises, proches en taille, et parmi les plus actives pour réduire la part de la voiture.



Les modes “doux” se développent à Nantes du fait de la diminution régulière de la part (d'utilisation) de la voiture.

La part de la voiture diminue régulièrement :

62% en 2002, 57% en 2008, 50,9% en 2012, compensée par des parts du vélo, de la marche, des transports en commun (15,8%) en croissance.

Mais : > **le déséquilibre reste grand** entre centre et banlieue, intérieur et extérieur du périphérique.

> **L'urbanisation en dehors de l'agglomération**, en forte croissance et non intégrée dans ces chiffres, est **majoritairement dépendante de la voiture**.

Notre agglomération reste derrière Strasbourg, championne française :

- **pour le vélo** : 8 % contre 4,5 % à Nantes
- pour le nombre de déplacements faits dans l'année en **transports en commun** (240 contre 201 soit 33 % contre 26,8 %)

Des agglomérations étrangères : Amsterdam, Copenhague, Fribourg, etc... sont exemplaires dans la diversification de leurs modes de déplacements.

Nantes est une élève méritante qui doit redoubler d'efforts...