

PDU
2012-
2022



ORIENTATION N°5

Développer les transports collectifs et les modes de déplacement doux

Mardi 12 mars 2013

DEVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET LES MODES DE DEPLACEMENT DOUX

Des éléments clés

Nombre de participants : plus de 80 personnes présentes

Nombre de connexions internet : plus de 537 clics sur le site internet du GrandAngoulême

Nombre de tweets : environ 75 tweets déposés sur le site internet de la Charente Libre

DEVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET LES MODES DE DEPLACEMENT DOUX

Introduction générale et globale

Gilles DANSART, Rédacteur en chef de Mobilettre, ouvre cette cinquième table ronde dans le cadre du projet PDU du GrandAngoulême. La thématique abordée est « Développer les transports collectifs et les modes de déplacement doux ». Il rappelle ensuite le déroulé du programme et présente les intervenants présents. Il excuse en outre l'absence de Thierry BONTÉ, Vice-président d'Amiens Métropole, Conseiller municipal de la ville d'Amiens.

Michel GERMANEAU, Maire de Linars et Vice-Président du GrandAngoulême, remercie tout d'abord l'ensemble des intervenants et des participants et rappelle ensuite que le Plan de Déplacement Urbain (PDU) est le résultat d'une multitude de lois s'échelonnant de 1982 à 2010. Pour information, en juillet 2010, les élus du GrandAngoulême ont approuvé le principe d'un transport du type Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et Transport en Commun en Site Propre (TCSP). Ce projet a été subventionné à hauteur de 25 %. Il souligne aussi qu'en décembre 2011, les élus du GrandAngoulême ont approuvé le projet de PDU sur le GrandAngoulême.

Par ailleurs, sur le GrandAngoulême, il indique que le transport en commun ne représente aujourd'hui que 4 % des déplacements, la voiture personnelle représentant plus de 70 % et le vélo 3 %. Sur le Plateau, 20 % des individus n'ont pas de voitures, ce qui est révélateur d'un changement de mentalité de la jeune génération.

Françoise COUTANT, Vice-présidente du Conseil régional de Poitou-Charentes, indique que la réorganisation de l'ensemble du réseau de transport en commun implique de le rendre plus attractif, plus moderne. Des temps de parcours réduits, une grande fiabilité, une bonne fréquence et de l'amplitude sont autant de facteurs pouvant concourir à cette attractivité. Cela implique également de travailler à l'intermodalité. Il faut encourager l'usage du vélo, à travers des pistes cyclables performantes, et les voies piétonnes. Encourager de nouvelles habitudes de déplacement consiste à proposer aux citoyens de pouvoir utiliser un autre mode que la voiture personnelle.

Témoignage de Jean-Jacques LUMEAU, Conseiller communautaire de la CARENE, Adjoint au maire de la ville de Saint-Nazaire, qui indique que Saint-Nazaire a une particularité, car cette ville a été détruite à 85 % pendant la Seconde Guerre mondiale. Et sa reconstruction a été en faveur de la voiture individuelle, à travers des voiries très larges et généreuses pour le stationnement.

Cependant, la ville a élaboré un PDU en 2004, à partir d'un diagnostic : 70 % des déplacements étaient faits en voiture, 5 % en transports collectifs. Et les études montraient qu'à partir de

DEVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET LES MODES DE DEPLACEMENT DOUX

2015, il pourrait y avoir une saturation du réseau. C'est la raison pour laquelle il a été proposé plusieurs scénarios pour faire face à cette prévision : d'une part, ramener la part de l'automobile à 56 %. Pour cela, il fallait travailler à une réorganisation du réseau.

En juin 2006, le projet PDU de la CARENE a été voté. Mais les actions n'ont commencé à être mises en œuvre qu'en 2008. Grâce aux subventions obtenues, le projet est passé de 18 millions d'euros à 56 millions d'euros, permettant la réalisation d'un BHNS. L'inauguration de la ligne Hélyce a eu lieu le 3 septembre 2012. Au 31 décembre 2012, la fréquentation a progressé de plus de 14,5 %. Dans la ville de Saint-Nazaire, cette ligne représente 9 km, dont plus de 6 km en site propre. En totalité, sur l'ensemble du tracé, la ligne représente 18 km.

Témoignage d'Hervé BELLUT, Consultant en mobilité douce, qui indique que le vélo a une caractéristique originale : il est accessible partout. Il y a une vraie envie des cyclistes aujourd'hui. Mais il faut promouvoir cette envie par des infrastructures adaptées (pistes cyclables, etc.). À savoir que le vélo est un mode de déplacement plus rapide, en centre-ville, que la voiture.

À Strasbourg, par exemple, il y a eu de vrais efforts menés en faveur du vélo. De plus, la ville se nourrit quelque peu de la culture des pays du Nord très développée sur le vélo. La culture du vélo et la mise en œuvre de réelles actions de la municipalité en faveur de ce mode doux sont les deux raisons expliquant le succès rencontré à Strasbourg pour le vélo.

Autre exemple : Bordeaux. Le tramway a été très développé, et des efforts de réhabilitation des quais ont été faits. Tout ceci a favorisé une envie d'utiliser le vélo comme mode de déplacement. D'autres villes, comme Tournefeuille, à proximité de Toulouse connaissent également un développement de ce mode doux.

Jean-Jacques LUMEAU rajoute qu'à Saint-Nazaire, il était difficile de pouvoir faire cohabiter l'ensemble des modes doux. Il a donc été décidé, sur un tronçon particulier, de créer une zone « 30 km/h » pour permettre aux vélos de s'insérer dans le paysage urbain. À savoir qu'un plan Vélo a été décidé au sein de la municipalité, favorisant plus de 20 km d'itinéraire cyclable à caractère utilitaire.

Par ailleurs, un gros travail a été mené sur le stationnement sécurisé pour les vélos à Saint-Nazaire. Cela passe par des abris accessibles via une carte magnétique.

Françoise COUTANT revient sur la question des modes doux. Elle estime que plus il y a de vélos dans les rues, plus cela donne l'envie aux gens de l'utiliser. Les actions menées à Angoulême montrent que l'objectif est de promouvoir ce mode de déplacement. Le vélo électrique pourrait être également une alternative intéressante.

DEVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET LES MODES DE DEPLACEMENT DOUX

Jean-Jacques LUMEAU estime qu'il n'est pas possible de parler de développement durable sans s'interroger, en tant qu'individu, sur l'évolution des modes de consommation.

Questions de la salle

Question : Un auditeur demande comment va être relié Linars ou Mornac au cœur de l'agglomération en termes de pistes cyclables.

Michel GERMANEAU répond que le PDU est un vrai levier d'aménagement. Il y a des actions prévues pour le développement du vélo.

En réponse à une question de Gilles DANSART sur l'accès à la gare TGV à Saint-Nazaire, Jean-Jacques LUMEAU indique que la demande première est que les déplacements se fassent dans un délai le plus court possible.

Question : Un auditeur s'exprime au nom de l'association VéloCité. Il a pris position en faveur du projet TCSP. Néanmoins sur le vélo, il considère qu'Angoulême a un retard historique dans le développement de la politique cyclable. Certes, la priorité accordée au TCSP est compréhensible, mais le vélo doit être considéré comme un moyen de transport à part entière, avec un réseau efficace et développé. Des actions ont été menées, notamment sur les stationnements pour vélo, mais cela reste insuffisant. L'auditeur souhaite que la part du réseau cyclable fasse l'objet d'une anticipation sur la reprise de l'étude du schéma cyclable. Il souhaiterait également être associé au Comité technique de ce projet et qu'une véritable politique cyclable soit enfin développée dans l'agglomération.

Sur le vélo comme mode de transport à part entière, Michel GERMANEAU estime que la dimension cyclable est aujourd'hui totalement intégrée au schéma de TCSP. Cependant, il est préférable de faire des itinéraires particuliers, pour des questions de sécurité notamment, plutôt que de les intégrer sur les voies de bus.

Hervé BELLUT rappelle qu'il y a 14 avantages à l'utilisation du vélo. Mais il est intéressant de faire une cartographie des réticences par rapport à l'utilisation du vélo et celle des difficultés du cycliste.

Michel GERMANEAU indique par ailleurs que VéloCité participera bien évidemment aux discussions sur la restructuration du réseau et la promotion des modes doux à partir de mai 2013.

DEVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET LES MODES DE DEPLACEMENT DOUX

Sur la politique cyclable pour Angoulême, il rappelle que le vélo est inclus dans l'aménagement, comme mode de déplacement.

Question : Une auditrice évoque le TCSP. Elle rappelle que l'enquête publique a émis un avis défavorable au PDU. Elle souhaiterait savoir s'il sera tenu compte des observations faites par les citoyens et la commission d'enquête publique, et en quoi va consister la période de concertation, quel en est le calendrier prévisionnel et si les projets d'étude de tracé sont en cours de réalisation.

Michel GERMANEAU rappelle que l'avis défavorable a été rendu sur la forme, et non sur le fond du projet PDU. Le PDU sera soumis à l'approbation des élus communautaires le 11 avril 2013. Il insiste sur le fait que le PDU n'est pas un document opérationnel. À partir du moment où le PDU sera adopté, une stratégie de concertation avec la population sera également décidée. Une première période de concertation sur le TCSP aura lieu entre le 14 mai 2013 et le 4 juillet 2013. Après mars 2014, à la suite de la période de réserve électorale et des élections municipales, une seconde période de concertation se poursuivra.

Question : Un auditeur revient sur la problématique du ferroviaire. La ville d'Angoulême est quelque peu une « bulle » avec deux Y ferroviaires qui la desserve. Il se demande pour quelle raison le « ferroviaire » n'a pas été associé aux discussions.

Françoise COUTANT ne considère pas que la question du ferroviaire soit éludée, même si sa place n'est pas centrale. Elle rappelle que le GrandAngoulême a participé à toutes les étapes de la construction du schéma régional de la mobilité durable, dans lequel l'intermodalité et l'interconnexion entre les différents modes de transports sont pleinement évoquées. À partir de juillet 2010, plusieurs villes du GrandAngoulême, qui souhaitaient bénéficier de haltes ferroviaires, ont été réunies. Suite à cela, il a été demandé à RFF d'étudier les questions de desserte sur le territoire de l'Angoumois. La Couronne, Nersac et Saint-Michel sont les trois villes qui ont été retenues. Il faut réfléchir en termes de complémentarité entre les modes de transport, et non en termes de concurrence.

Gilles DANSART rappelle que le projet de loi (Acte III de la décentralisation) a pour objectif de créer des autorités organisatrices de la mobilité durable afin d'éviter des césures entre le ferroviaire et l'urbain.

Françoise COUTANT répond que décider d'arrêter tel ou tel train dans les gares n'est pas aussi simple que ça.

DEVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET LES MODES DE DEPLACEMENT DOUX

En réponse à une question de Gilles DANSART, Jean-Jacques LUMEAU explique que les discussions sont compliquées, car il y a de multiples interlocuteurs dans le domaine ferroviaire : RFF, SNCF, etc.. Les discussions sont donc longues. De plus, il indique avoir réussi à nouer un partenariat sur 4 communes de LA CARENE que traverse la ligne ferroviaire Paris Montparnasse – Le Croisic. Il est possible de prendre un TER avec un titre de transport du réseau de transport collectif de Saint-Nazaire.

Question : Un auditeur apporte un témoignage. Travaillant en centre-ville, mais habitant un quartier périphérique, il se déplace généralement en bus. Il regrette qu'aucune amélioration au réseau de bus existant n'ait été faite en termes d'amplitude horaire et de fréquence.

Michel GERMANEAU répond que des améliorations ont été menées et seront prises en compte, en termes de desserte notamment.

Jean-Jacques LUMEAU ajoute que les réseaux ont été construits pour répondre essentiellement à une clientèle captive (scolaires par exemple). Le financement d'un réseau de transport collectif passe par le versement transport. Son taux est plafonné en fonction de la qualité du réseau.

Question : Un auditeur demande quelle sera l'énergie qui alimentera le BHNS. De plus, il s'inquiète de la probabilité de devoir refaire l'ensemble des réseaux souterrains avec ce TCSP.

Michel GERMANEAU ne peut répondre aujourd'hui sur l'énergie d'alimentation. Sur la deuxième question, il indique que sous un passage de BHNS en site propre, il ne doit pas y avoir de réseaux. Il y aura donc des travaux à conduire.

Question : Un auditeur demande si le blocage de Soyaux est toujours existant. Par ailleurs, il souhaite savoir pour quelle raison le concept « Tram-train » n'est pas envisagé à Angoulême.

Sur le cas de la ville de Soyaux, Michel GERMANEAU répond qu'effectivement le TCSP s'y arrêtera, mais le bus continuera. De nouveaux sens de circulation seront aménagés, en concertation avec la ville de Soyaux. Il n'y a donc pas de blocage. Par ailleurs, il rappelle que la loi interdit au GrandAngoulême de pouvoir donner des préconisations au-delà du Périmètre de Transport Urbain (PTU).

Sur le « Tram-train », Françoise COUTANT indique que c'est une desserte périurbaine à l'étude à Angoulême.

DEVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET LES MODES DE DEPLACEMENT DOUX

Question : Un auditeur demande à Jean-Jacques LUMEAU comment a été géré la relation avec les commerçants dans le cadre de la mise en place du TCSP dans la CARENE.

Jean-Jacques LUMEAU explique que dans le projet de THNS (Transport à haut niveau de service), une commission d'indemnisation a été constituée, avec des critères bien précis. Le chantier THNS est aujourd'hui fini, mais le réaménagement du centre-ville est un projet en cours, avalisé par les commerçants. Pour information, il a été permis aux commerçants impactés par les travaux de déposer plusieurs dossiers auprès de la commission d'indemnisation. Le temps de traitement d'un dossier était en moyenne de mois de 3 mois.

Question : Un auditeur demande comment est envisagé le déplacement pour les personnes à mobilité réduite.

Jean-Jacques LUMEAU informe, qu'à Saint-Nazaire, Hélyce est totalement accessible aux personnes à mobilité réduite.

Michel GERMANEAU répond qu'à Angoulême, tous les bus nouvellement achetés sont accessibles à ces personnes. En outre, la question du handicap est totalement prise en compte dans les projets de nouveaux transports en commun. Par ailleurs, il informe qu'une application de smartphones, développée par la STGA, délégataire des transports du GrandAngoulême pour les personnes non voyantes vient de sortir, afin de leur faciliter les déplacements.

Question : Une auditrice aimerait savoir s'il y a une amélioration en termes de qualité de l'air.

Jean-Jacques LUMEAU indique que Saint-Nazaire est fortement frappée par le vent d'Ouest, ce qui « déplace » la pollution vers les villes plus éloignées. Par ailleurs, il informe que le parc automobile a doublé ces 20 dernières années. Réduire la pollution doit inévitablement passer par un changement des comportements individuels et une offre alternative de transport efficace.

Hervé BELLUT rajoute que l'endroit le plus pollué lors d'un embouteillage se situe dans l'habitacle de la voiture, et non en voirie.

Gilles DANSART indique que l'effort fait en matière de réduction de la circulation d'automobile contribue à améliorer la qualité de l'air.

L'auditrice indique qu'à Angoulême, le taux de pollution est à 34 %. Elle informe qu'au plan national, la pollution provient à 41 % du secteur résidentiel tertiaire, à 26 % de l'industrie manufacturée, à 17 % de l'agriculture et à 12 % des transports routiers. Elle souhaiterait donc que cette question soit prise dans sa globalité.

DEVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET LES MODES DE DEPLACEMENT DOUX

Françoise COUTANT rajoute que, sur la région, la pollution liée aux transports est à plus de 40 %. Il y a donc un vrai effort à mener sur ce point.

Question : Un auditeur demande où il est possible de trouver des chiffres exacts sur la pollution.

Françoise COUTANT conseille d'aller sur le site d'ATMO Poitou-Charentes, où de nombreuses données sont référencées.

Question : Un auditeur rappelle que le GrandAngoulême est séparé par la N10 qui reçoit 16 000 camions par jour en moyenne. Le taux de pollution est lié à cela.

Question : Un auditeur revient sur le chemin de fer. Il demande si, dans l'étude, il est évoqué la question d'une fréquence plus élevée.

Françoise COUTANT indique que les sillons sont affectés en fonction des arrêts. Le cadencement existe, mais n'est pas complètement opérationnel à ce jour sur le territoire. Par ailleurs, elle précise qu'un kilomètre train représente 17 euros hors infrastructure, alors qu'un kilomètre bus représente 3,6 euros. Le train est donc intéressant à partir du moment où il y a un certain trajet effectué.

Question provenant d'un tweet : Est-ce que l'agglomération a les moyens de financer la réorganisation de ses déplacements ?

Michel GERMANEAU indique que l'enveloppe budgétaire prévue est à 103 millions d'euros, financée exclusivement par le versement transport et la subvention issue du Grenelle II.

Jean-Jacques LUMEAU indique que plusieurs entreprises, dont les entreprises de travaux publics se satisfont de cette réorganisation du réseau. C'est un soutien à l'économie locale.

Gilles DANSART conclut ces débats en remerciant l'ensemble des intervenants et des participants, et invite chacun à suivre la prochaine table ronde programmée le 14 mars.