

# **Évaluation finale du plan de déplacements urbains 2000-2010 de l'agglomération nantaise**

Nantes  
Métropole



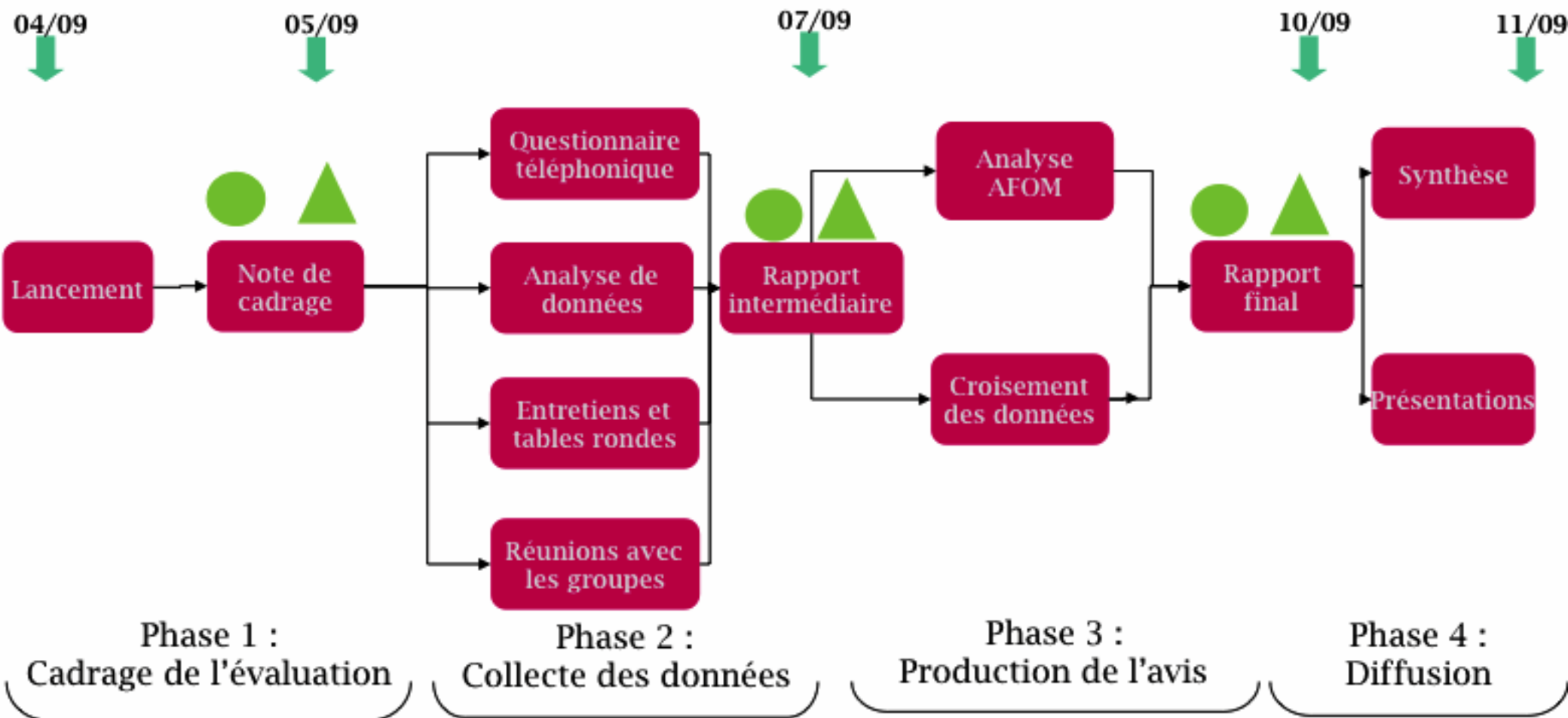
**Présentation au Conseil de développement  
Nantes, 07 septembre 2009**

# Sommaire

- **Rappel de la méthode**
- **Les questions évaluatives**
- **Résultats de l'enquête téléphonique**
- **Liste des entretiens réalisés**
- **Principaux résultats sur la base des entretiens**

# **I. La méthode proposée pour l'évaluation de la politique de déplacements de Nantes Métropole**

# Le phasage de l'évaluation



Rendus

Groupe de pilotage élargi

# Éléments clés de la méthode : recueil de l'information

## ➤ Entretiens et tables rondes

- Une dizaine d'entretiens individuels auprès d'acteurs institutionnels
- 3 tables rondes soit par type d'acteurs soit par thématiques
- Une douzaine d'entretiens auprès des usagers selon une classification

## ➤ Analyse des données d'enquête existantes

- Recensement de l'ensemble des données pertinentes
- Analyse globale des déplacements – repérage des changements et évolutions par modes, ...

## ➤ Enquête téléphonique

- Recueillir la perception sur les actions engagées dans le PDU auprès de la population et les opinions
- Comprendre les effets du PDU sur les comportements de déplacements
- Un questionnaire élaboré par l'équipe d'évaluation, validé par les instances de pilotage puis testé avant administration

## **II. Les questions évaluatives**

# Les questions traitées par l'évaluation du PDU 2000-2010 :

## Questions transversales :

1. **En quoi le PDU est-il toujours pertinent face à l'évolution des modes de vie (vieillesse, recomposition des familles, développement des TIC, rythmes urbains) ?**
3. **Le PDU est-il cohérent avec les politiques des autres gestionnaires de déplacements (collectivités et Etat) ?**
4. **Dans quelle mesure le PDU est-il pertinent avec la maîtrise de l'étalement urbain et en cohérence les politiques et outils d'urbanisme et d'habitat (PLU, SCOT, PLH, DTA)?**
5. Dans quelle mesure les actions du PDU sont-elles cohérentes entre elles et constituent-elles une politique intégrée de déplacements ?

# Les questions traitées par l'évaluation du PDU 2000-2010 :

## Effacité du PDU :

- Au regard de l'objectif : Développement de la mobilité pour tous
- 5. Dans quelle mesure les actions du PDU ont-elles suffisamment renforcé le maillage territorial de l'offre de déplacements et l'accessibilité pour tous ?**
- 6. Le PDU a-t-il amélioré la mobilité et la sécurité des PMR dans leurs déplacements ?**
- 7. Les différentes actions menées dans le cadre du PDU ont-elle permis de réduire l'empreinte environnementale des déplacements (qualité de l'air, émissions de GES, consommation d'espace) ?**
- 8. Dans quelle mesure le PDU a-t-il permis un partage de la voirie plus équitable et sûr entre piétons, cyclistes, usagers des TC et automobilistes ?**
- 9. Que peut-on dire du rendement comparé des actions en faveur des TC et des actions en faveur des autres modes alternatifs à la voiture (covoiturage, autopartage, libre-service vélo, ...) ?



# Les questions traitées par l'évaluation du PDU 2000-2010 :

## Effacité du PDU :

- Au regard de l'objectif : Accessibilité à l'ensemble des centralités
  
- 10. Dans quelle mesure le maillage territorial de l'offre de déplacements contribue-t-il à structurer le développement urbain ?
- 11. Les actions du PDU en faveur du transport de marchandises en ville sont-elles toujours pertinentes et si oui pourquoi n'ont-elles pas pu être totalement réalisées dans le cadre du PDU 2000/2010 ?**
- 14. En quoi les actions liées à la multimodalité ont-elles permis de faciliter effectivement la mobilité pour tous ?
- 15. Dans quelle mesure et pourquoi le PDU a-t-il permis de favoriser les interfaces entre les modes de transport ?**
- 18. Dans quelle mesure les actions du PDU ont-elles favorisé l'accès pour tous au cœur de l'agglomération ?
- 19. Dans quelle mesure le PDU a-t-il permis au périphérique de jouer pleinement son rôle de distribution de la circulation dans l'agglomération ?**
- 22. Dans quelle mesure le PDU a-t-il contribué à favoriser l'accès aux lieux de travail, lieux de formation et services publics pour tous ?

# Les questions traitées par l'évaluation du PDU 2000-2010 :

## Efficacité du PDU :

- Au regard de l'objectif : Equilibre entre la voiture et les autres modes
- 17. Dans quelle mesure le PDU a-t-il permis de favoriser les déplacements à pied dans l'agglomération ?
- 18. Dans quelle mesure la mise en valeur de l'étoile ferroviaire a-t-elle favorisé l'utilisation des modes de déplacements alternatifs à l'automobile et si non pourquoi ?**
- 21. En quoi les différents services offerts pour le vélo (maillage des itinéraires, stationnement sécurisé, consigne, libre-service, ...) ont-ils développé le déplacement des cyclistes ?
- 22. Dans quelle mesure les actions du PDU ont-elles permis une diminution de l'usage de la part de l'automobile dans les différents secteurs géographiques ?**
- 23. Dans quelle mesure les actions en direction du stationnement ont-elles encouragé les reports modaux ?

# Les questions traitées par l'évaluation du PDU 2000-2010 :

## Efficacité du PDU :

- Au regard de l'objectif : Démarche de management global de la mobilité
  
- 22. Les habitants sont-ils suffisamment informés de l'offre de déplacement (complémentarité et diversité) et par quels moyens ?**
  
- 23. Dans quelle mesure l'information apportée sur les modes de déplacements alternatifs à la voiture a-t-elle effectivement modifié les pratiques de déplacement ?**
  
- 24. Dans quelle mesure l'attractivité de la qualité du service TC en termes de fiabilité, rapidité, confort, régularité, information, sécurité et tarification a-t-il permis de favoriser le report modal vers les TC ?**
  
- 25. Dans quelle mesure le PDU a-t-il contribué à une meilleure gestion des temps de déplacement pour tous ?
  
- 26. Dans quelle mesure les nouveaux outils de gestion de la mobilité (plans de mobilité d'entreprise, covoiturage, ...) ont-ils contribué à diminuer l'usage de la voiture particulière dans les déplacements dont le motif est le travail ?

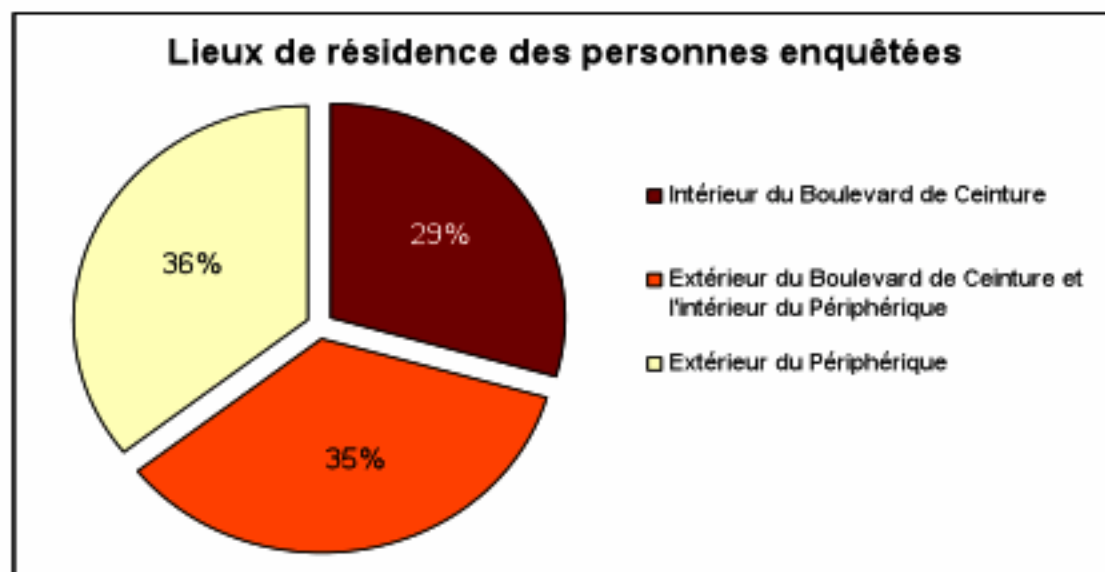
## **III. Les résultats de l'enquête téléphonique**

# Echantillon

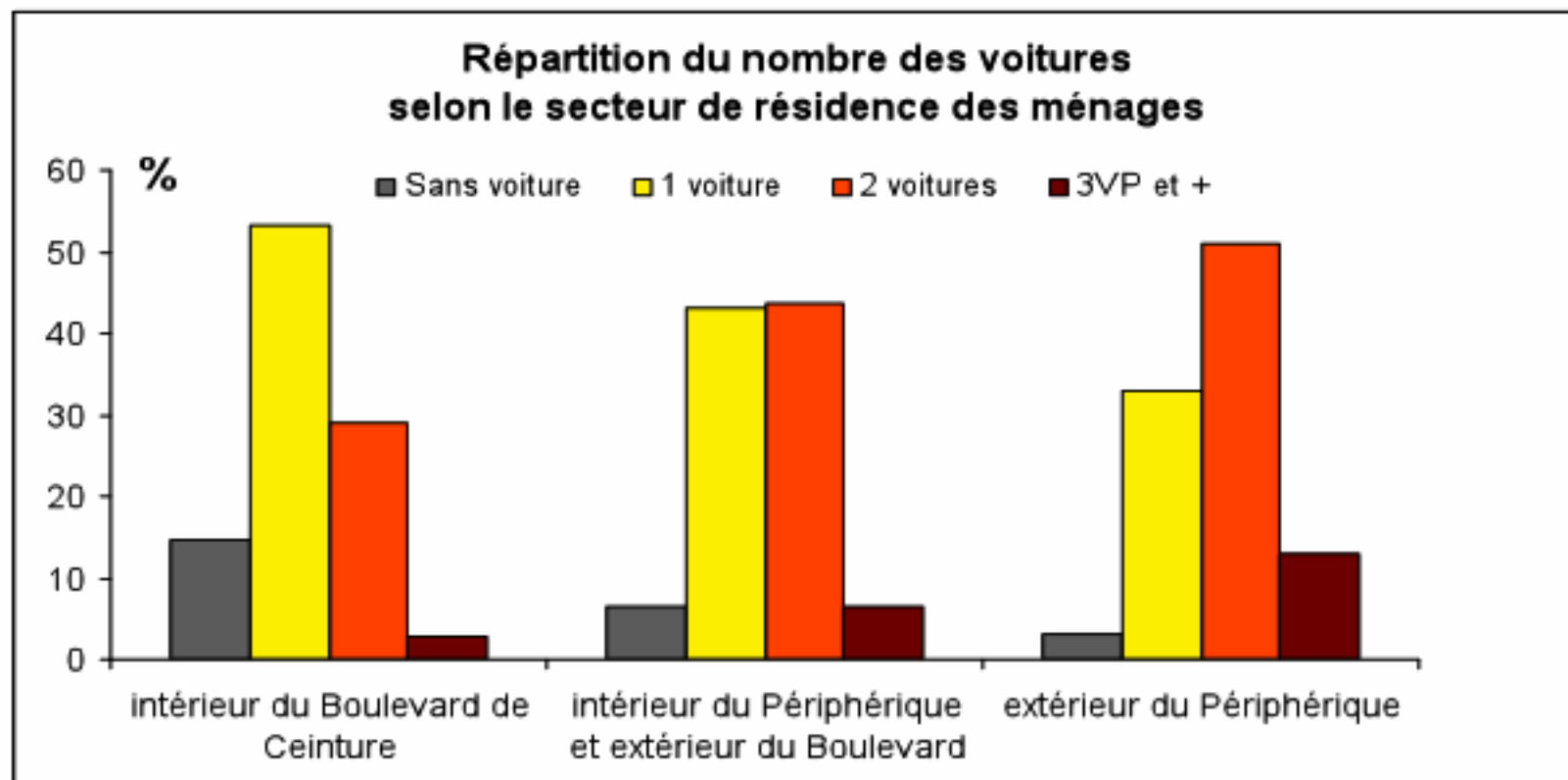
**Enquête téléphonique de 15 minutes auprès d'un échantillon de 1 000 personnes âgées de 15 à 74 ans, représentatif de la population selon des quotas d'âge, de sexe, et de niveau de formation**

L'analyse de l'enquête a été réalisée selon les trois secteurs suivants:

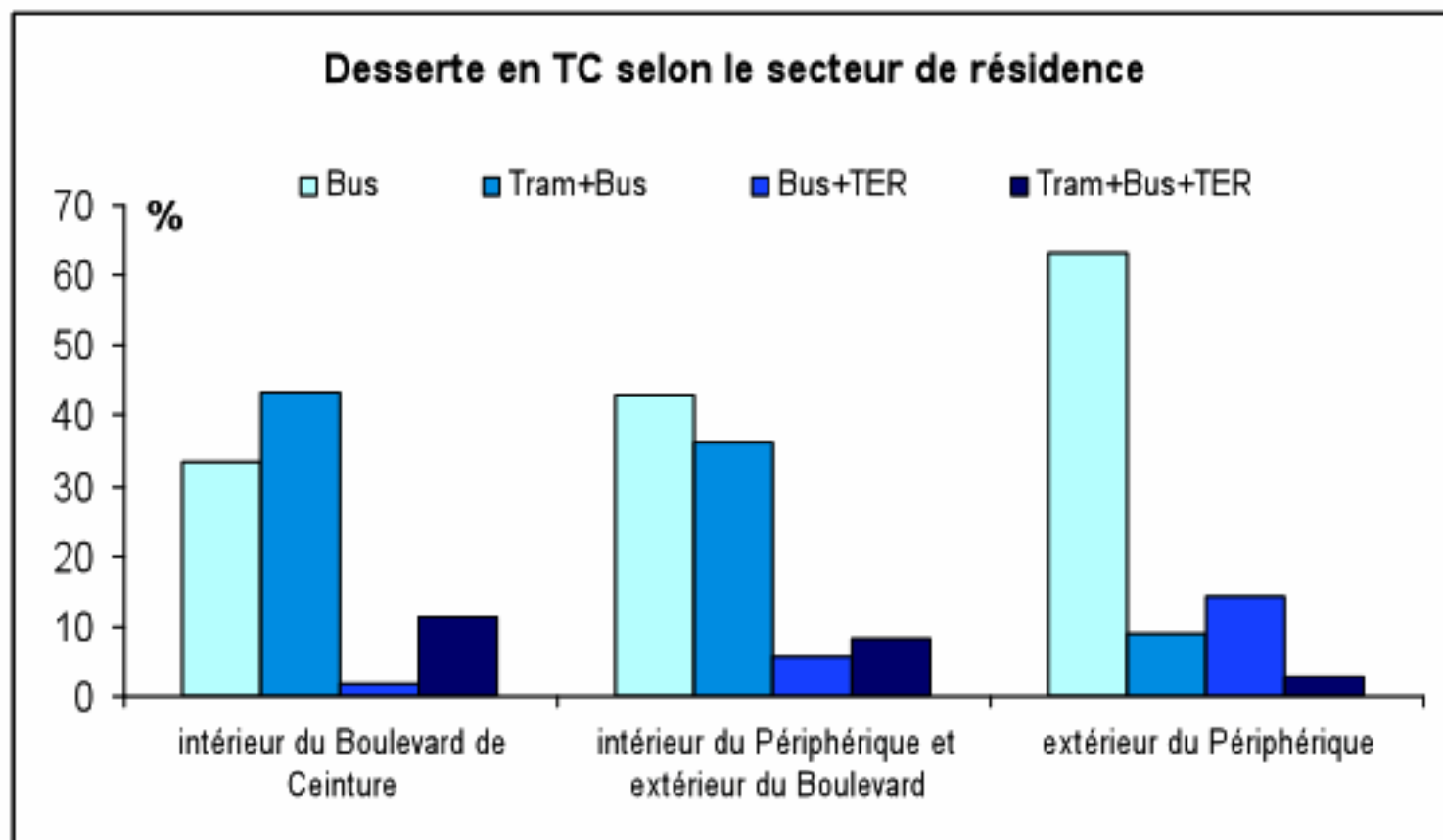
- A) intérieur des boulevards de ceinture
- B) extérieur du boulevard de ceinture et intérieur du périphérique
- C) extérieur du périphérique



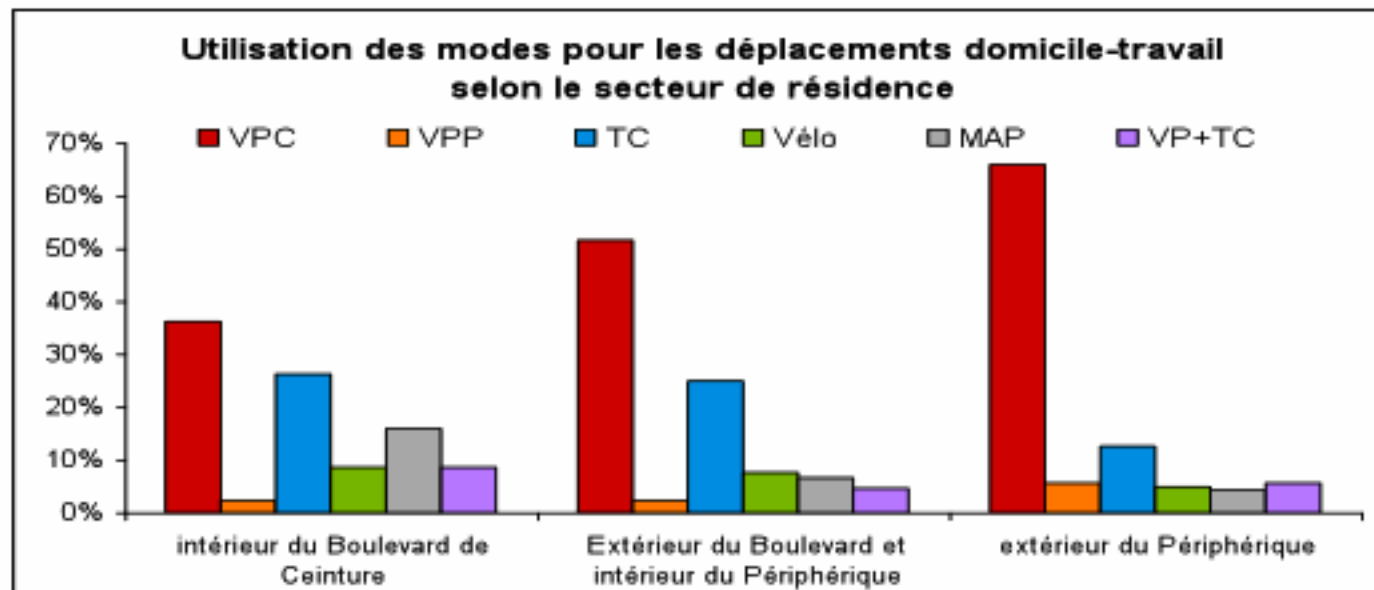
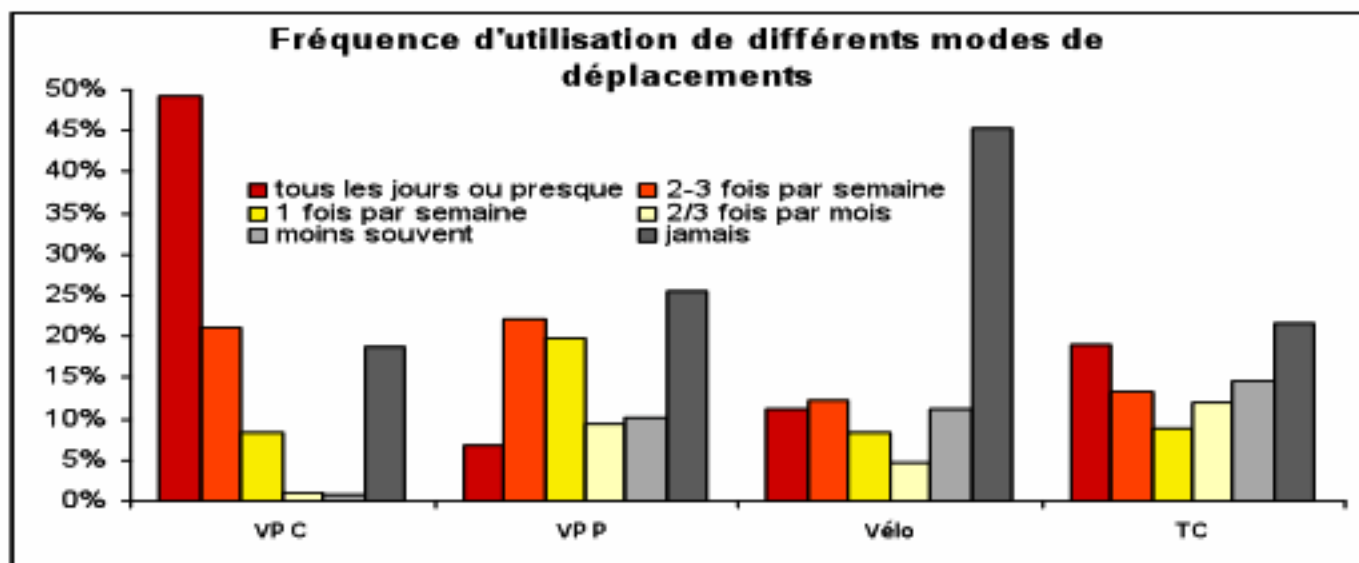
# Motorisation des ménages



# Desserte des secteurs de résidence par les transports en commun

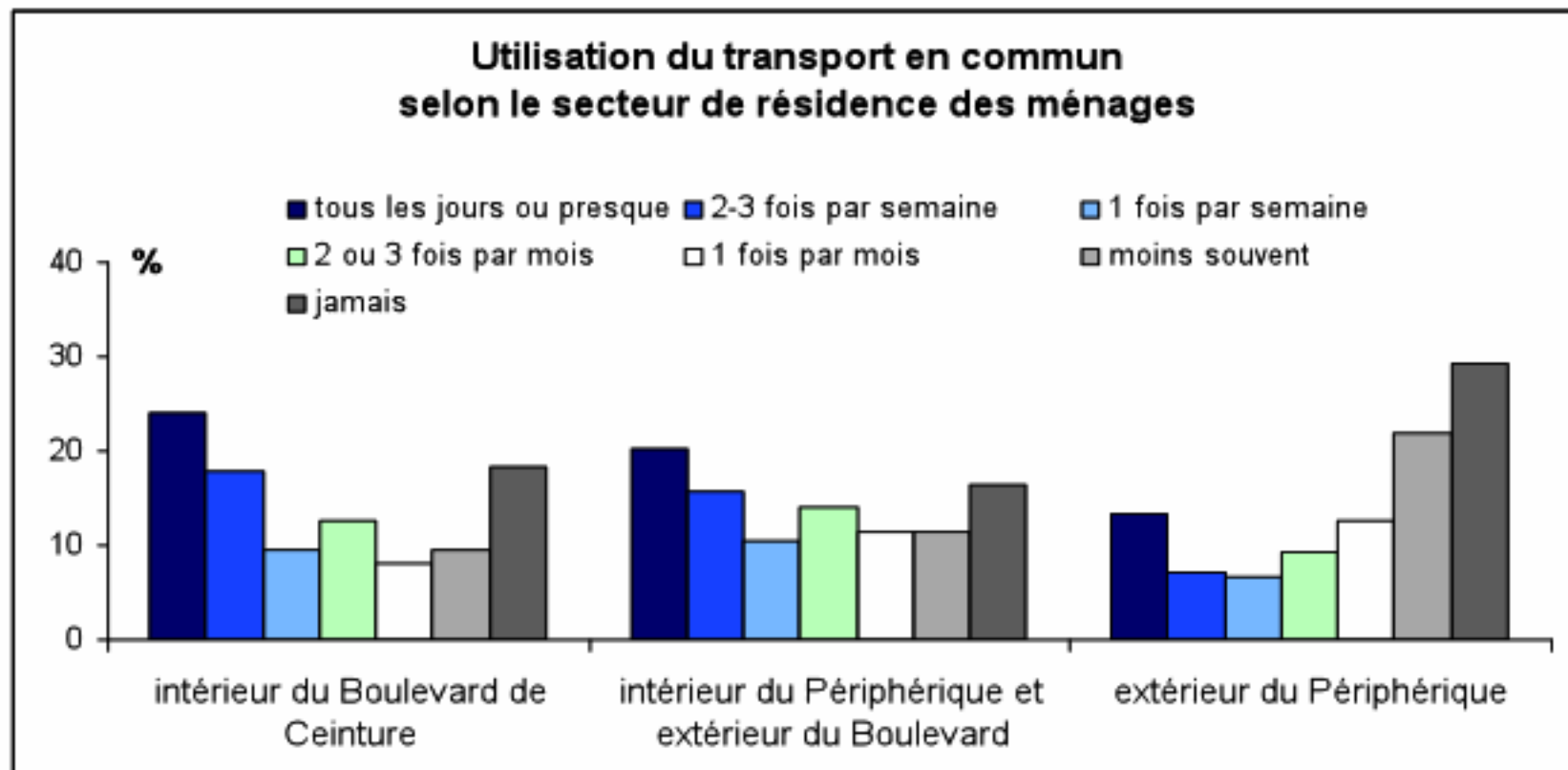


# Habitudes modales

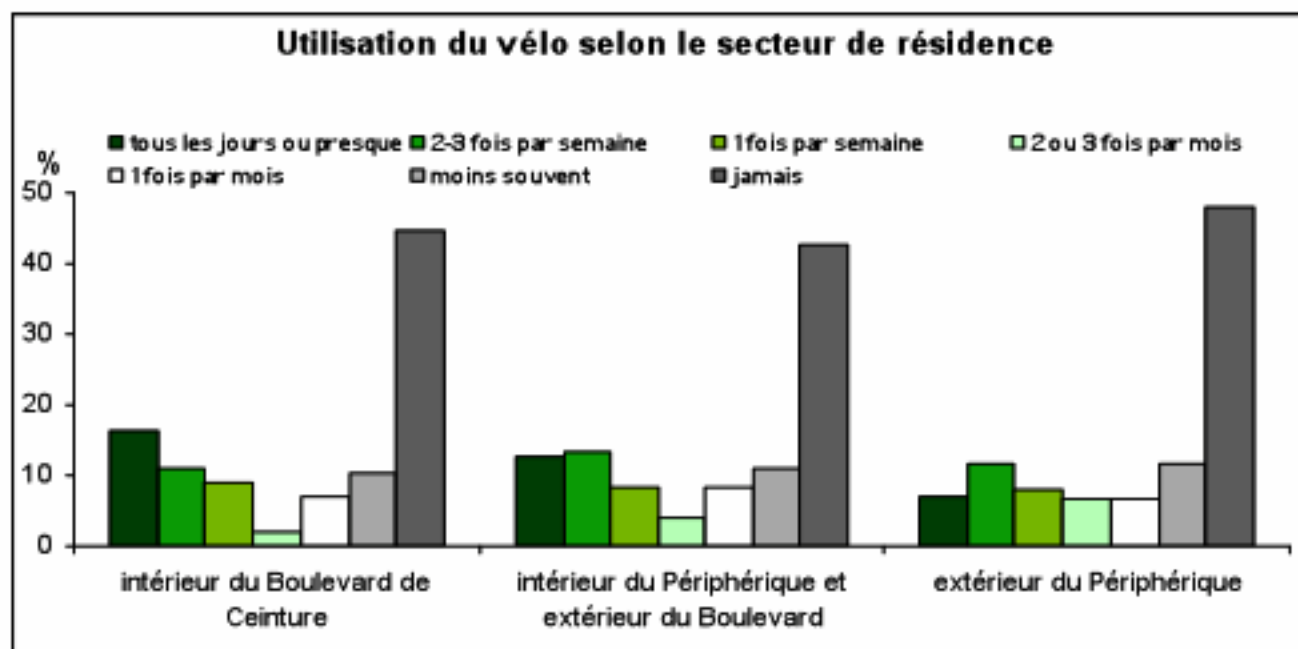
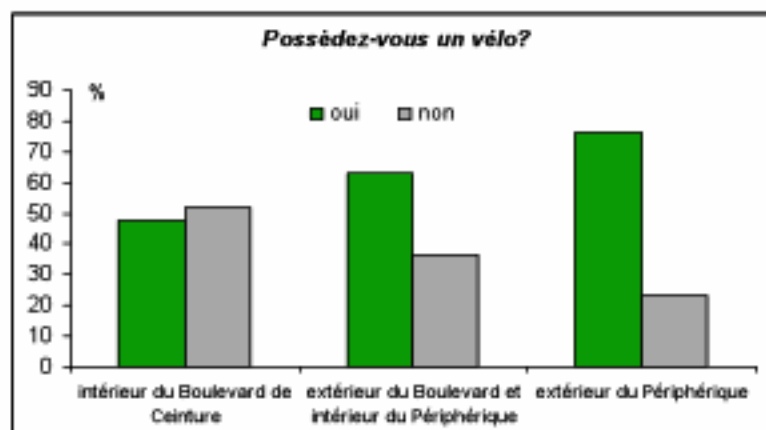




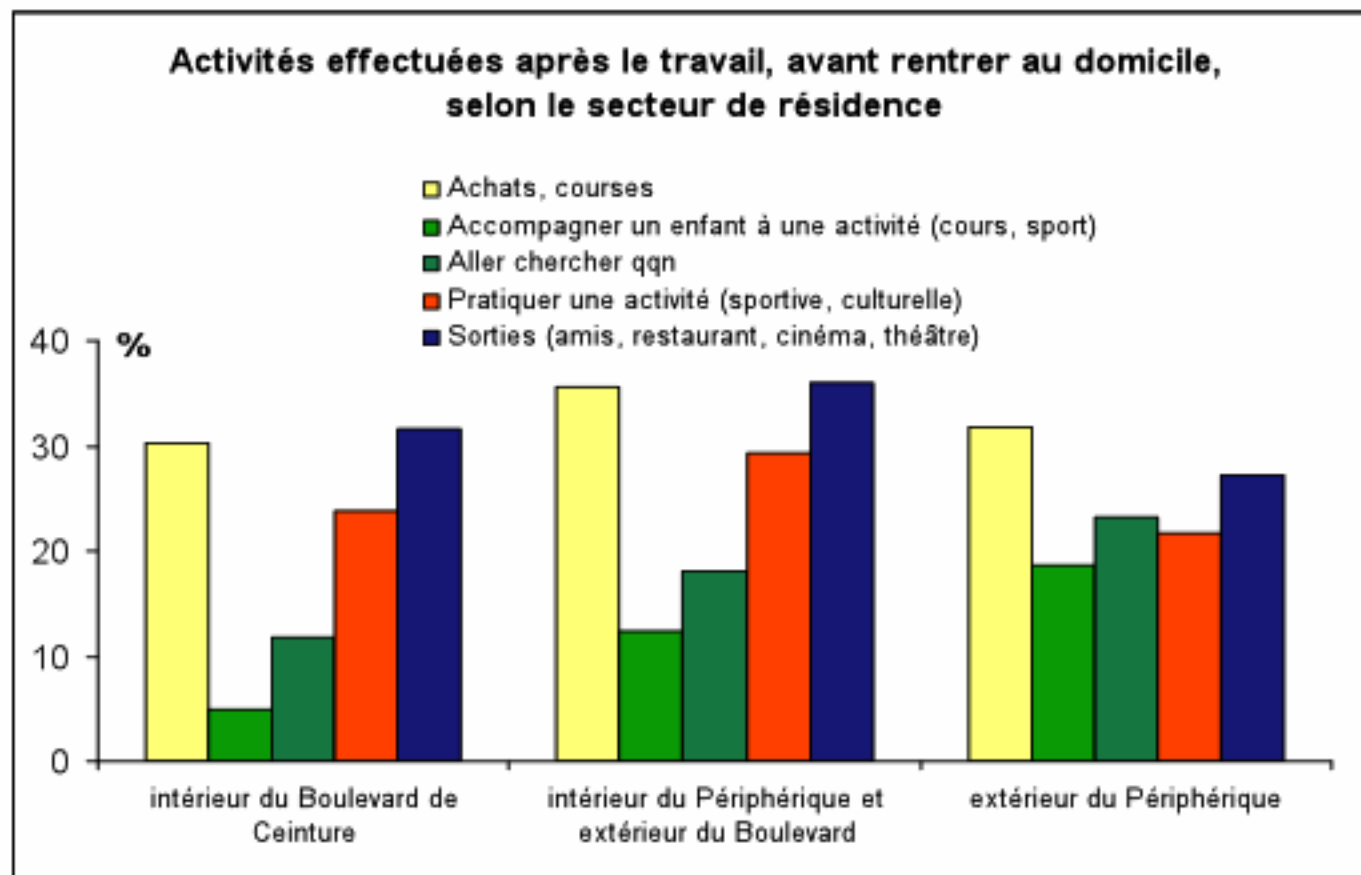
# Utilisation des transports en commun par secteur de résidence



# Possession et utilisation du vélo par secteur de résidence



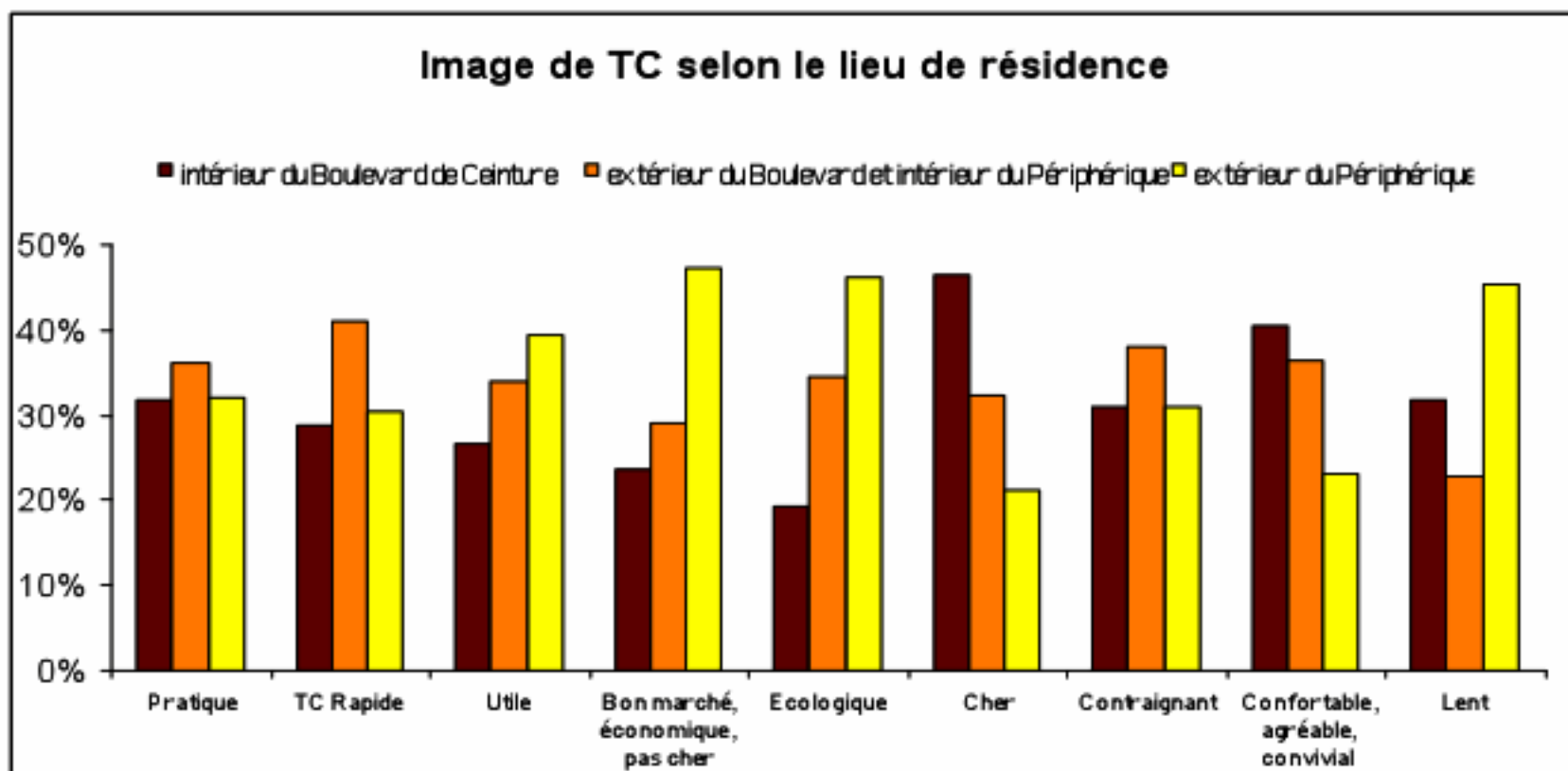
# Chaînage des activités après le travail selon le secteur de résidence



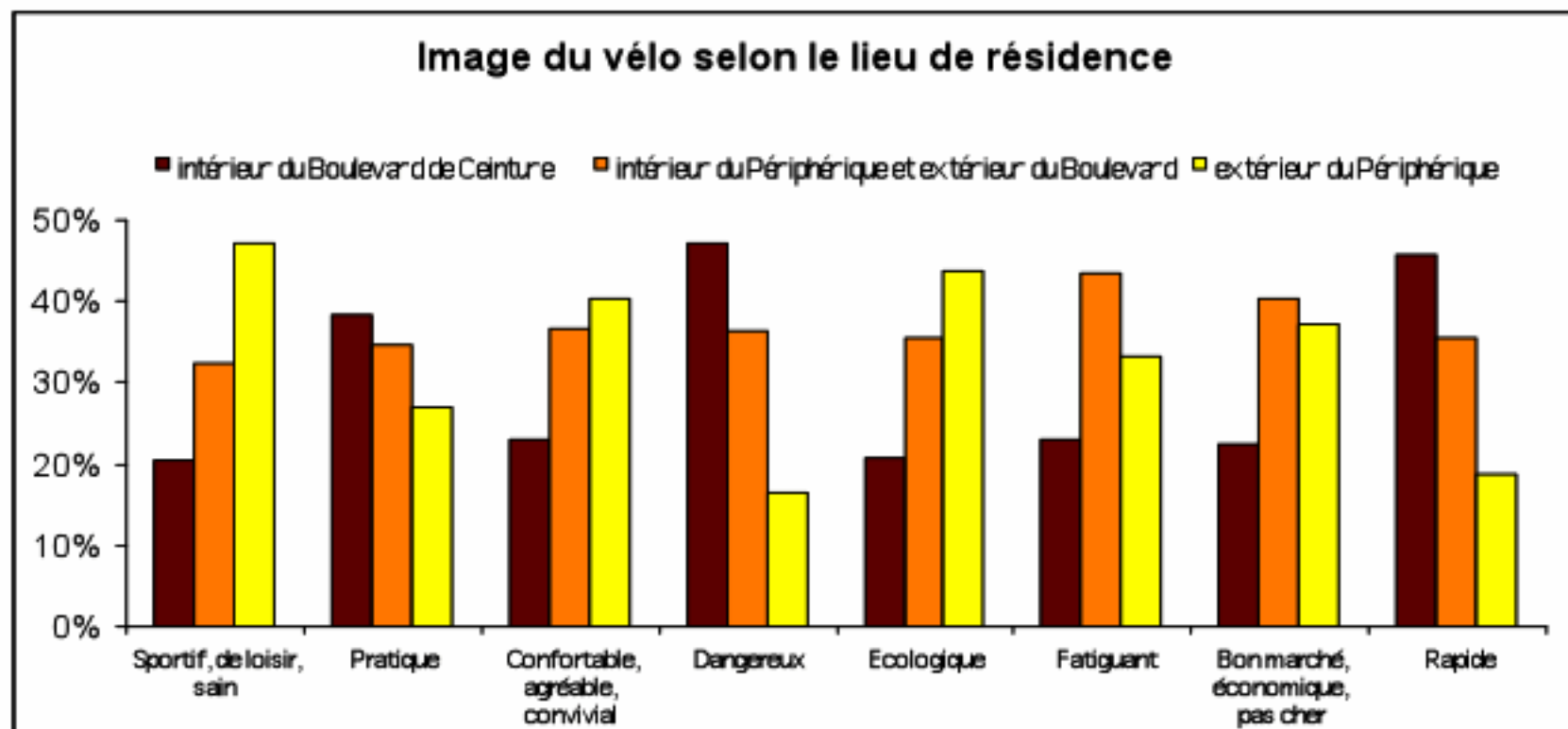
# Image des moyens de transport

	<b>Voiture</b>	<b>Transports publics</b>	<b>Vélo</b>	<b>Marche à pied</b>
Adjectif le plus cité	Pratique	Pratiques	Sportif	Sportif
2 <sup>ème</sup> plus cité	Rapide	Rapides	Pratique	Agréable
3 <sup>ème</sup> plus cité	Chère	Utiles	Agréable	Pratique
4 <sup>ème</sup> plus cité	Polluante	Bon marchés	Dangereux	Lent
5 <sup>ème</sup> plus cité	Rend autonome	Ecologiques	Ecologique	Ecologique
6 <sup>ème</sup> plus cité	Utile	Chers	Fatigant	Bon marché
7 <sup>ème</sup> plus cité	Confortable	Contraignants	Bon marché	Fatigant
8 <sup>ème</sup> plus cité	Indispensable	Confortables	Rapide	Reposant

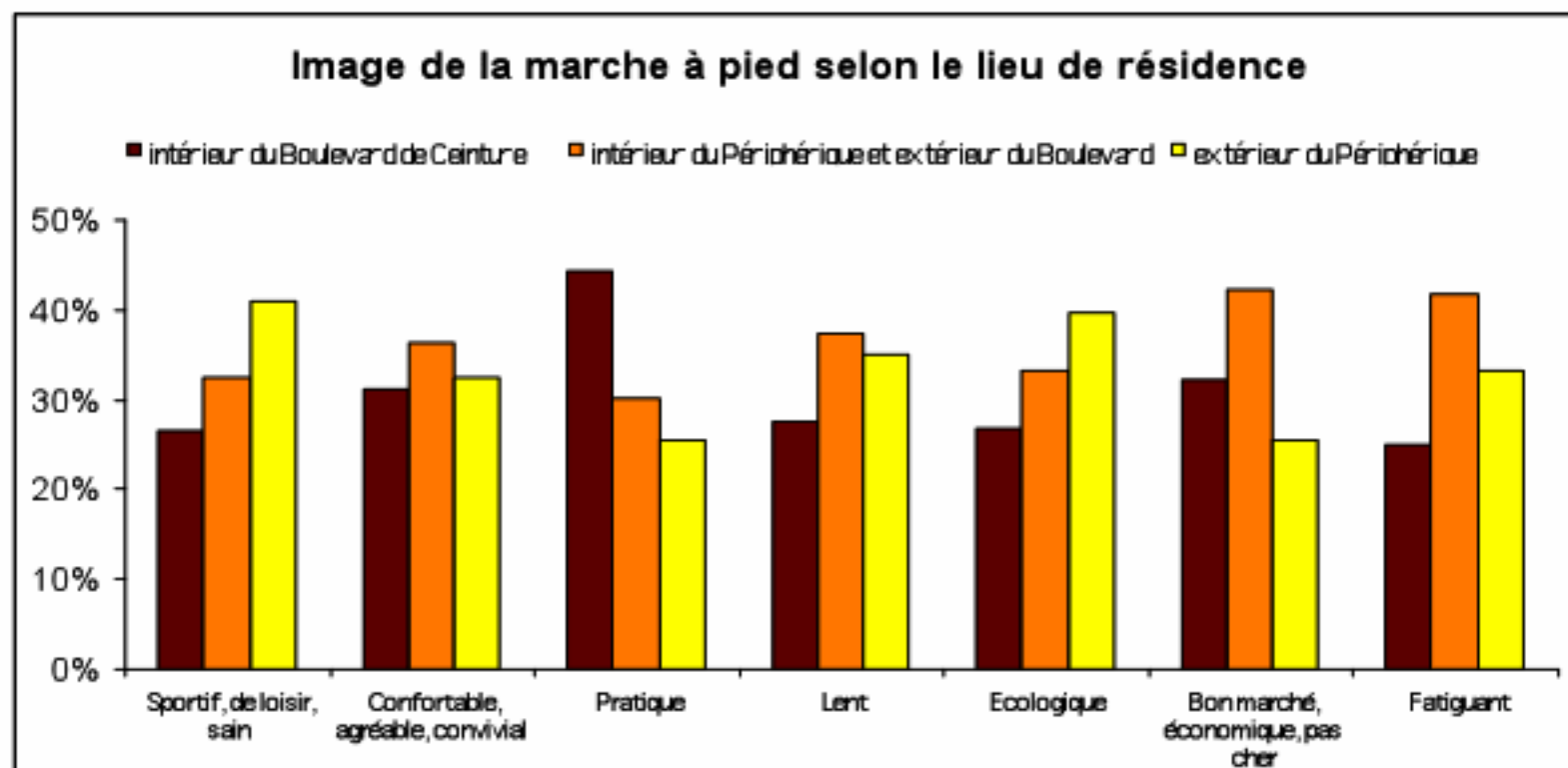
# Image des transports en commun selon le secteur de résidence



# Image du vélo selon le secteur de résidence



# Image de la marche à pied selon le secteur de résidence



# Typologie des logiques d'action

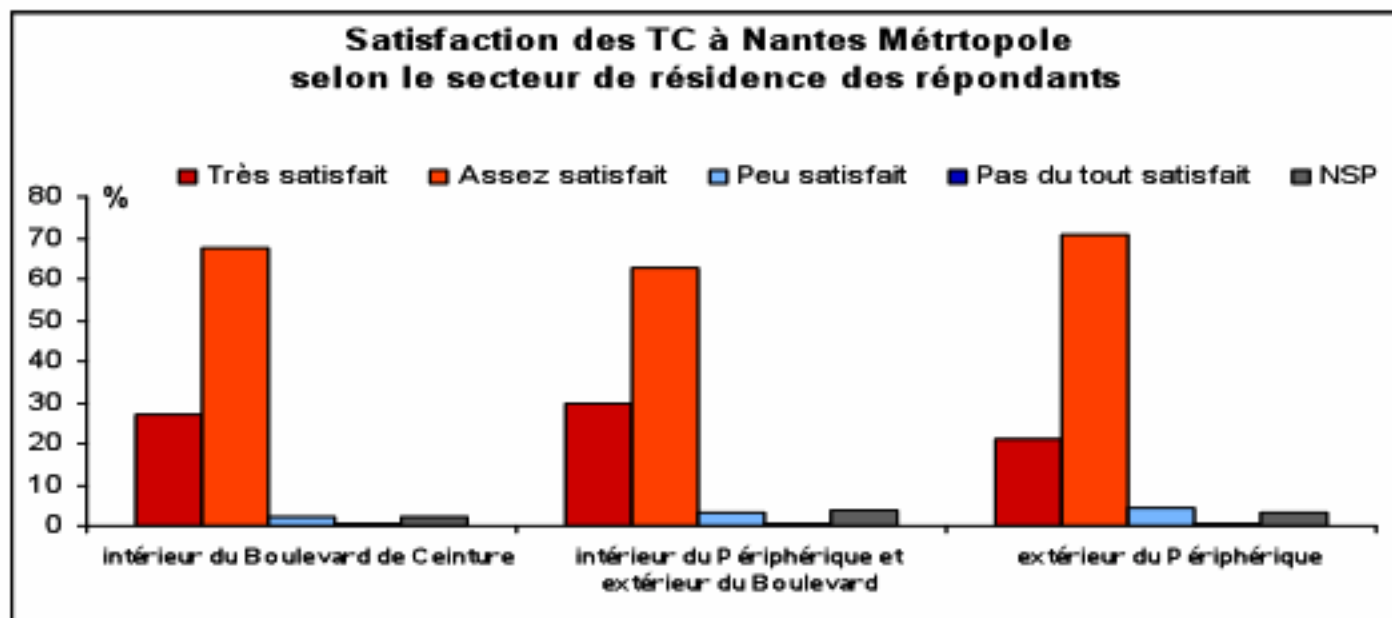
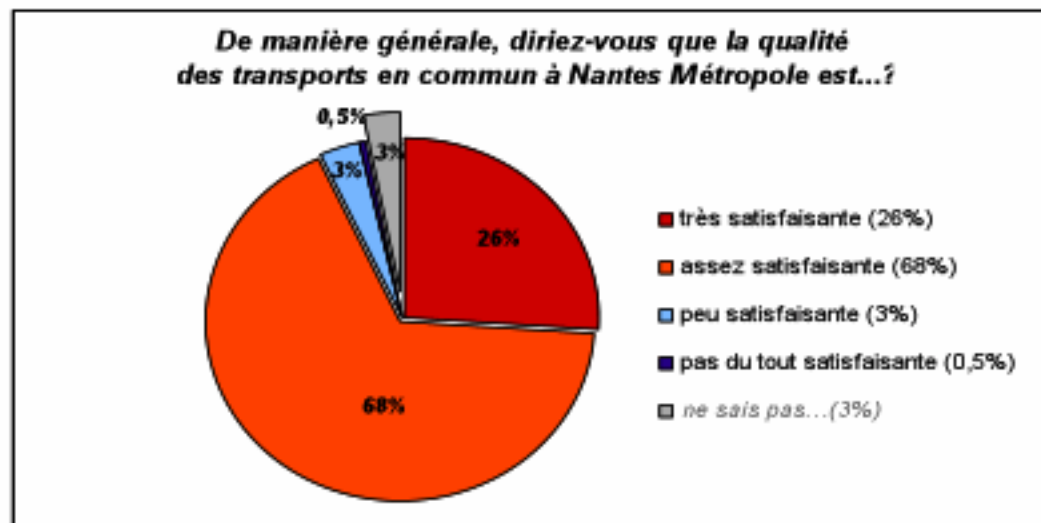
<b>Automobilistes exclusifs</b> [n'utilisent que l'automobile dans la vie quotidienne ; leurs programmes d'activités se structurent autour des accessibilités offertes par ce moyen de transport]	<b>20%</b>
<b>Modes alternatifs exclusifs</b> [n'utilisent jamais l'automobile ; leurs programmes d'activité se structurent autour des accessibilités offertes par les transports publics, la marche et le vélo]	<b>18%</b>
<b>Automobilistes contraints</b> [Préfèrent utiliser l'automobile, mais contraints par les conditions de stationnement à utiliser un autre moyen de transport pour certaines destinations quotidiennes]	<b>10%</b>
<b>Comparateurs de temps</b> [utilisent le mode de transport le plus rapide ; connaissent l'offre de transport public et de l'automobile, choisissent au cas par cas]	<b>31%</b>
<b>Prédisposés aux modes alternatifs</b> [Préfèrent utiliser les transports publics, la marche ou le vélo à l'automobile pour les caractéristiques de la mobilité offerte par ces deux moyens de transport]	<b>14%</b>
<b>Ecologistes civiques</b> [Privilégient l'usage des moyens de transports écologiques pour être en accord avec leurs convictions]	<b>4%</b>
<b>Gênés dans leurs déplacements</b> [éprouvent des difficultés d'accès aux moyens de transport rendant la mobilité problématique]	<b>3%</b>



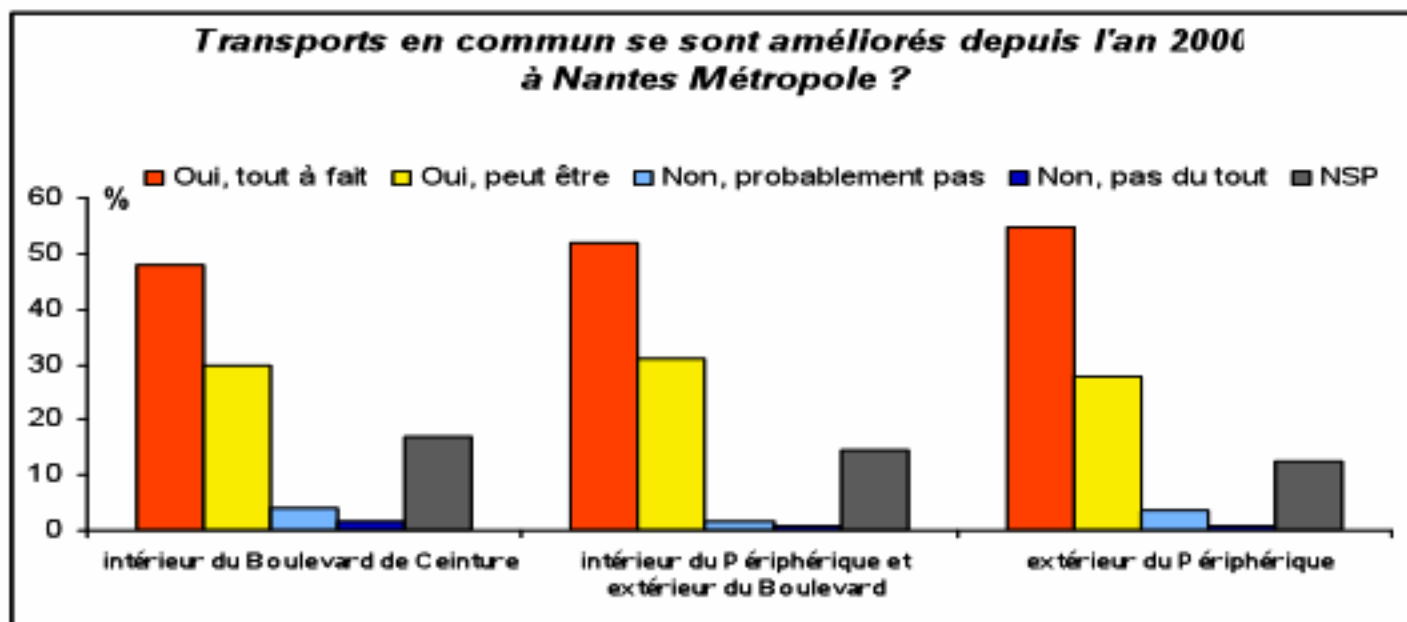
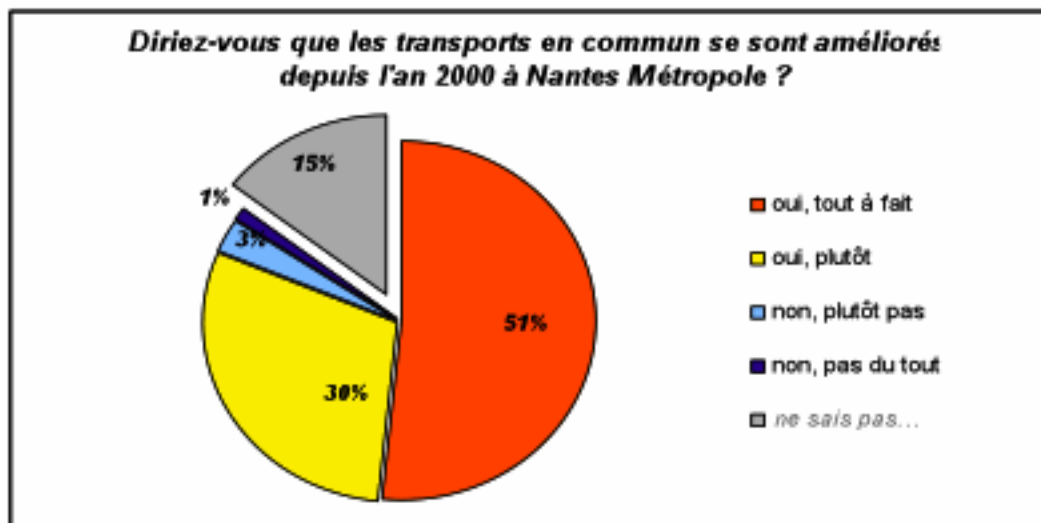
# Typologie des logiques d'action par secteur de résidence

	Intérieur des bd de ceinture	Extérieur bd de ceinture, intérieur du périphérique	Extérieur du périphérique	Ensemble
Automobilistes exclusifs	13%	14%	27%	20%
Modes alternatifs exclusifs	25%	25%	11%	18%
Automobilistes contraints	7%	7%	11%	10%
Prédisposés alternatifs	15%	15%	12%	14%
Comparateurs de temps	31%	31%	31%	31%
Ecologistes civiques	4%	4%	4%	4%
Gênés dans leurs déplacements	5%	3%	4%	3%

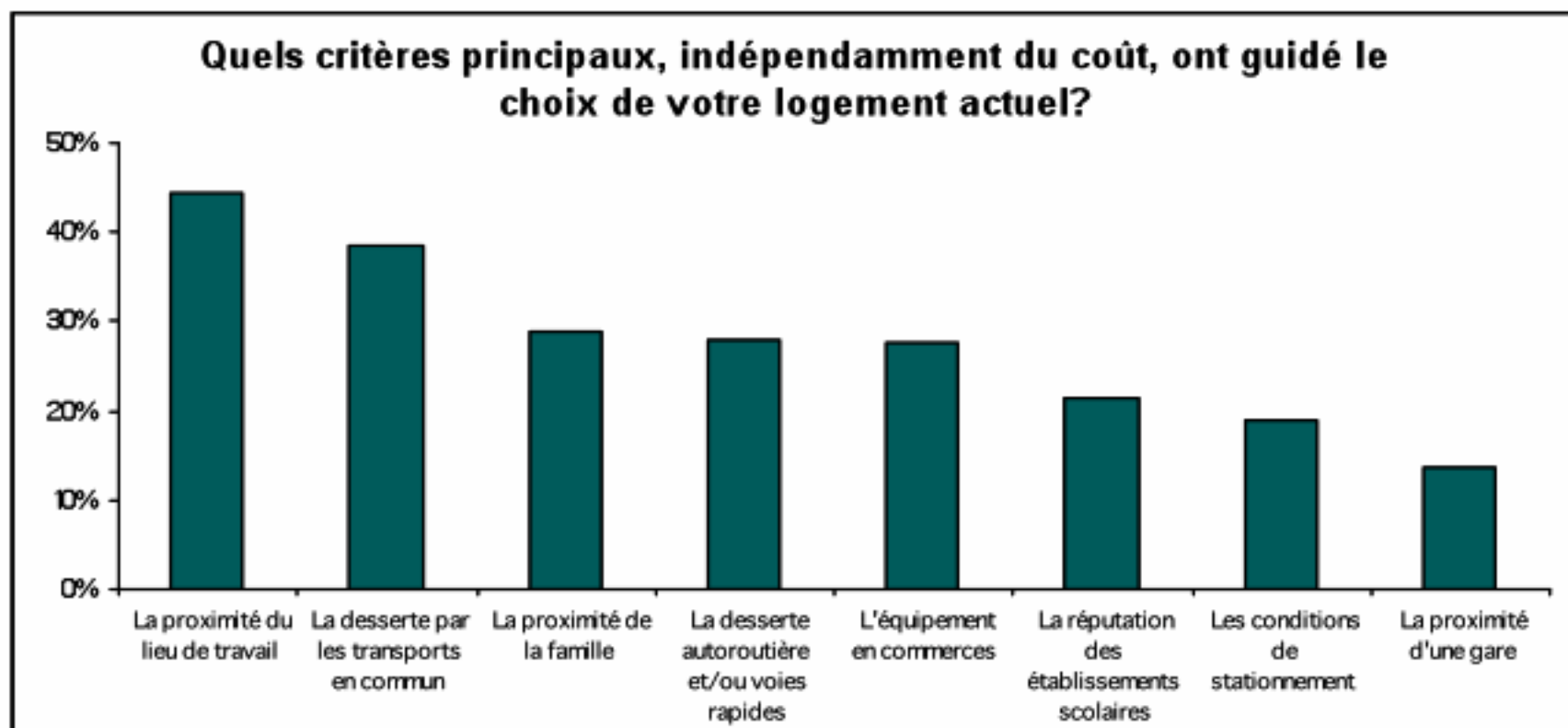
# Perception de la qualité des TC



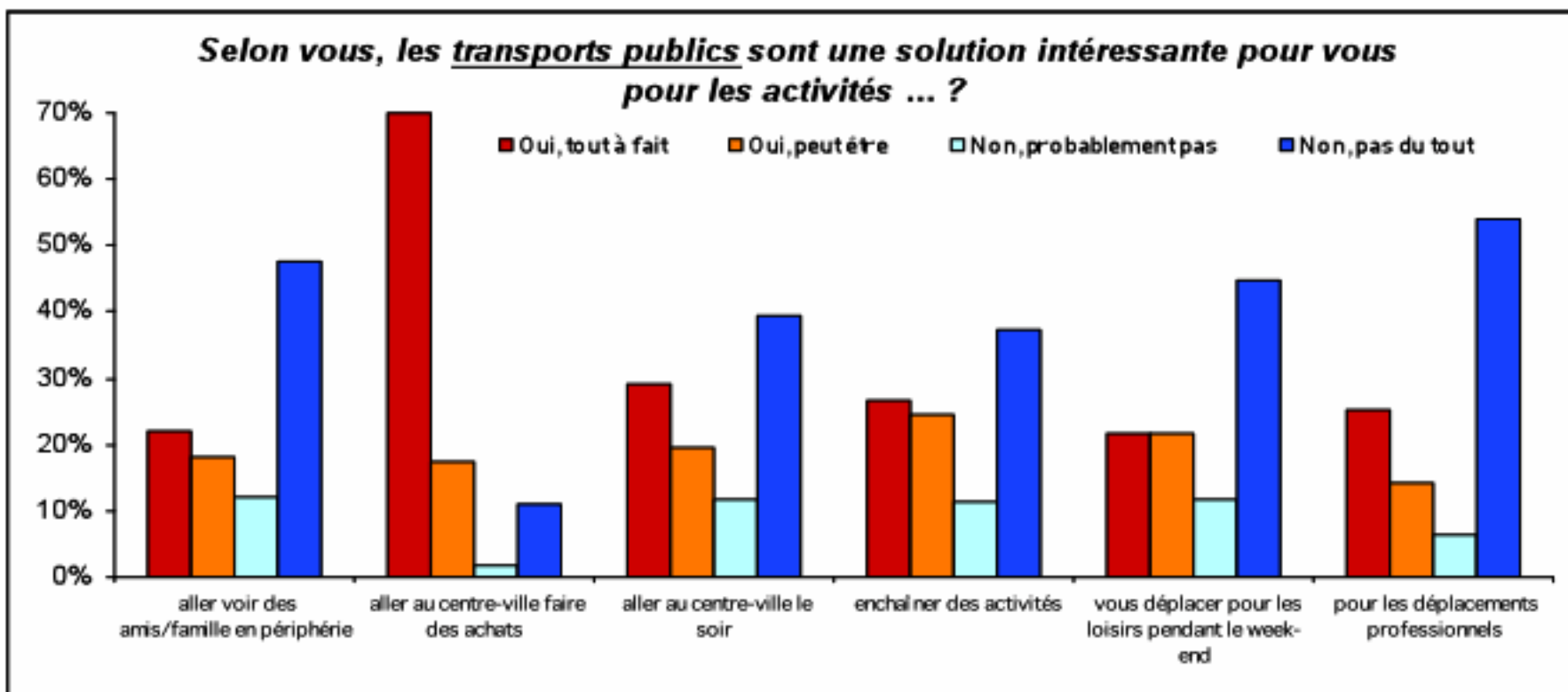
# Amélioration des TC à Nantes Métropole



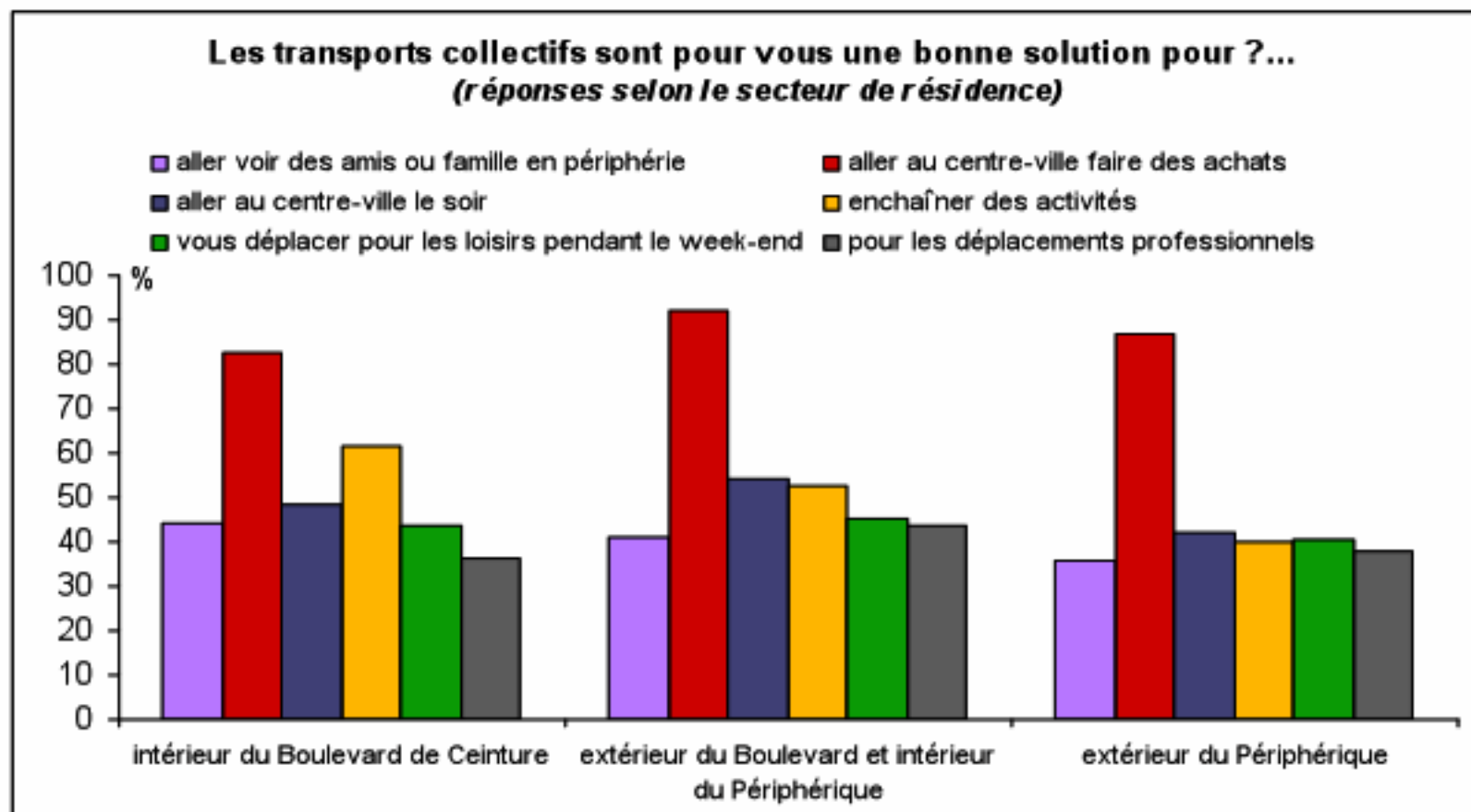
# Critères de choix de la localisation résidentielle



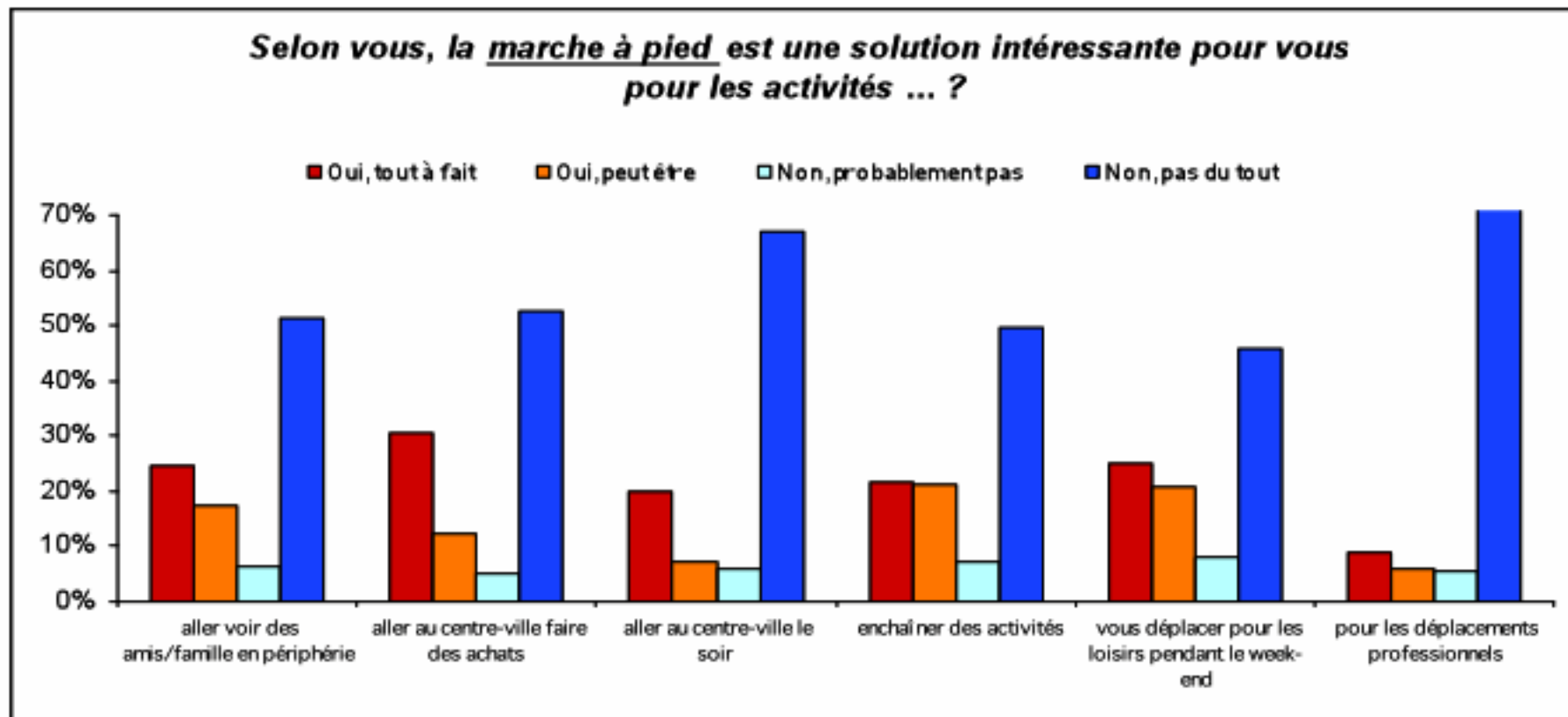
# Intérêt des transports en commun pour différents types d'activités



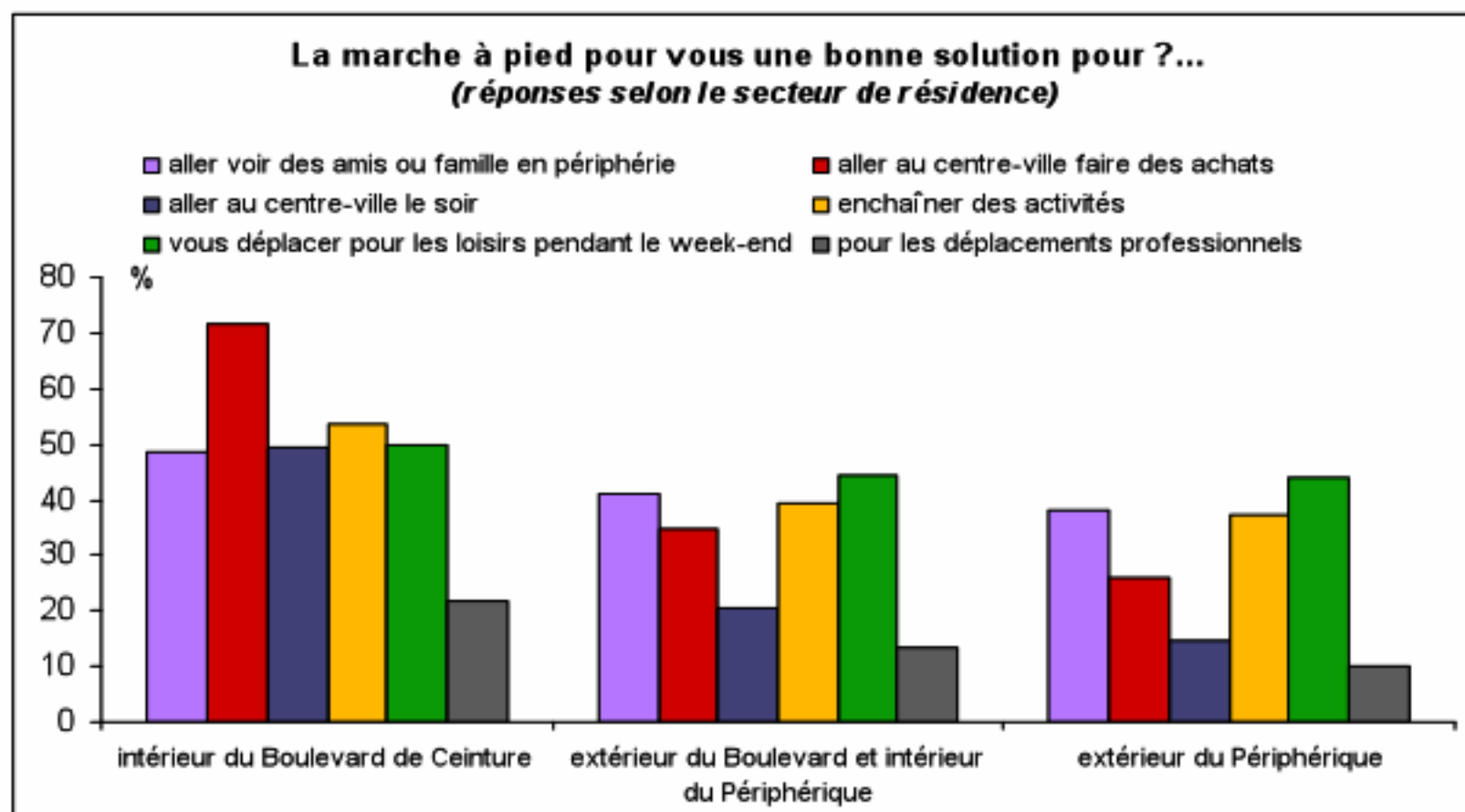
## Intérêt des transports en commun pour différents types d'activités selon le secteur de résidence



# Intérêt de la marche à pied pour différents types d'activités

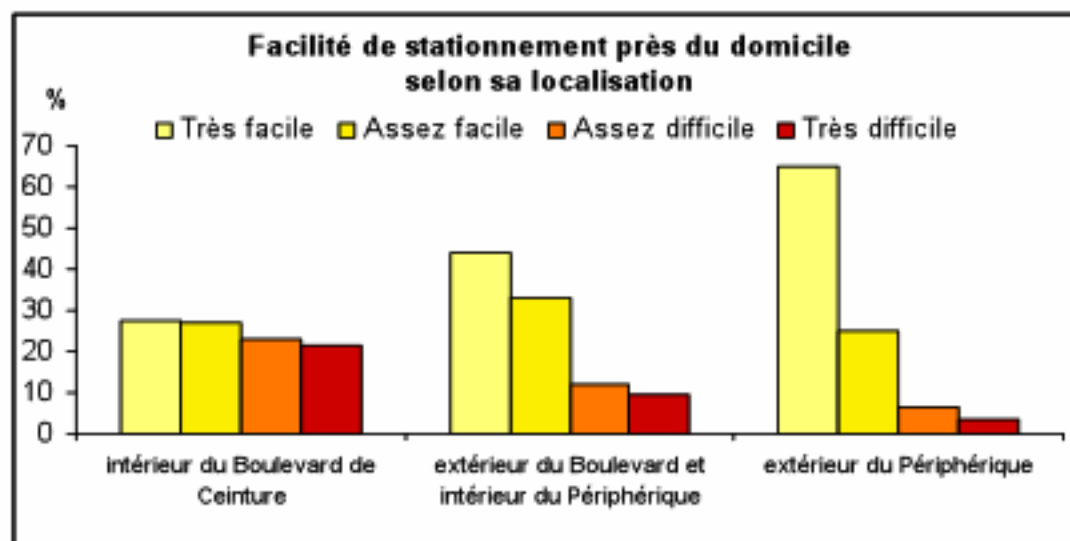


## Intérêt de la marche à pied pour différents types d'activités selon le secteur de résidence





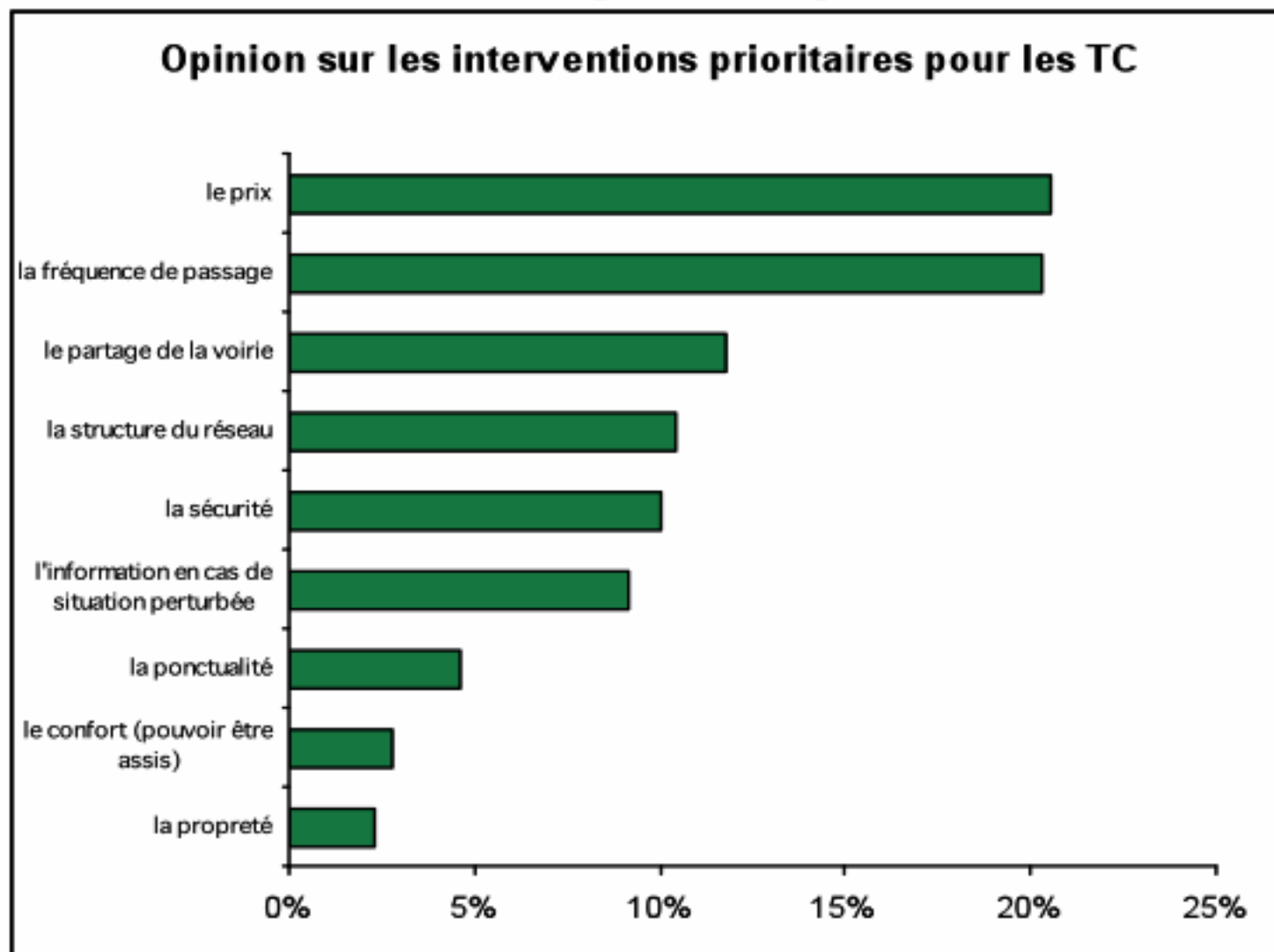
# Le stationnement



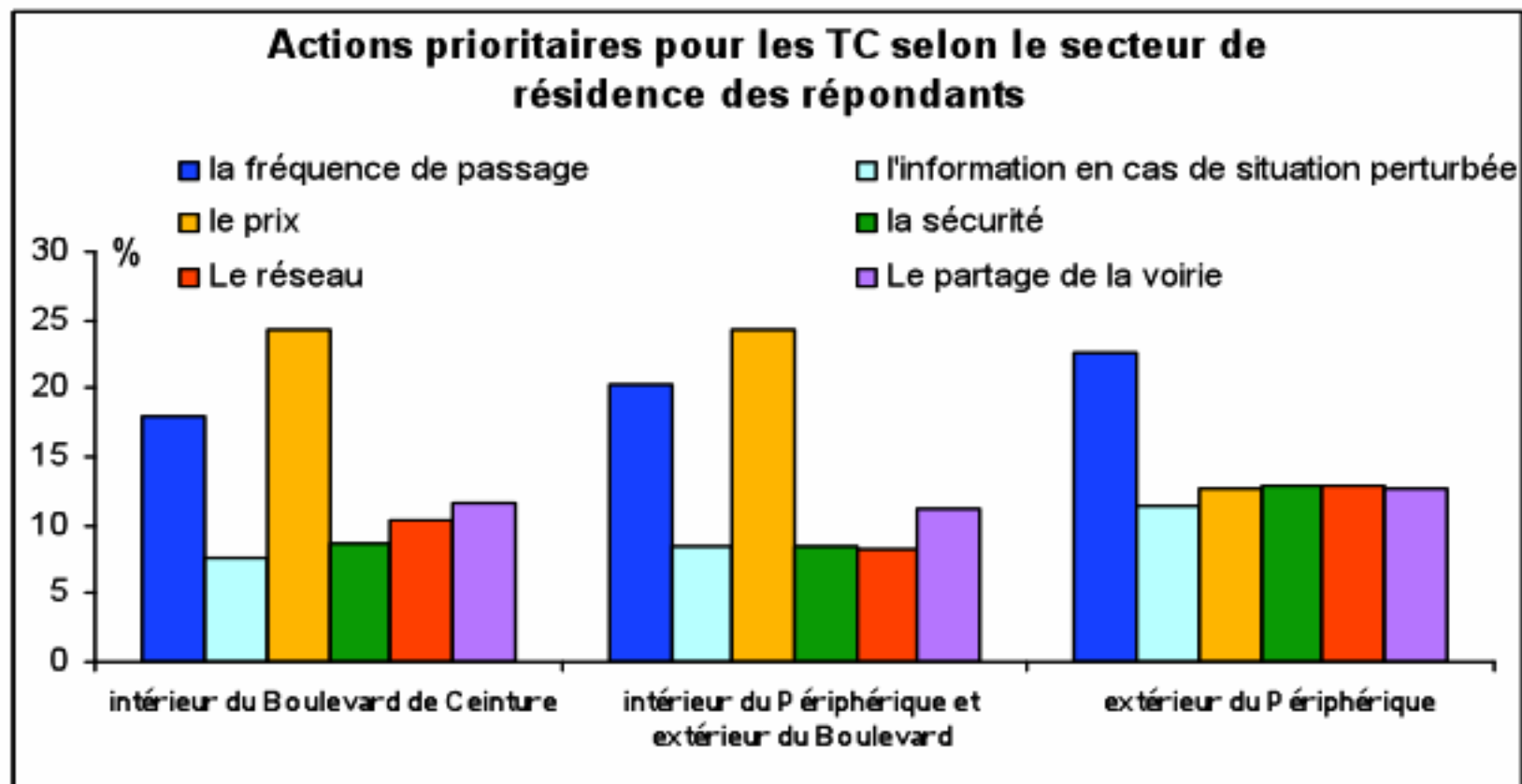
Utilisation de l'automobile conducteur pour aller travailler en fonction des conditions de stationnement au secteur de travail

	Voiture conducteur pour aller travailler	Autre mode de transport pour aller travailler	% colonne
Stationnement difficile au lieu de travail	33%	67%	27%
Stationnement réservé au lieu de travail	68%	32%	24%
Offre importante à proximité du lieu de travail	68%	32%	35%

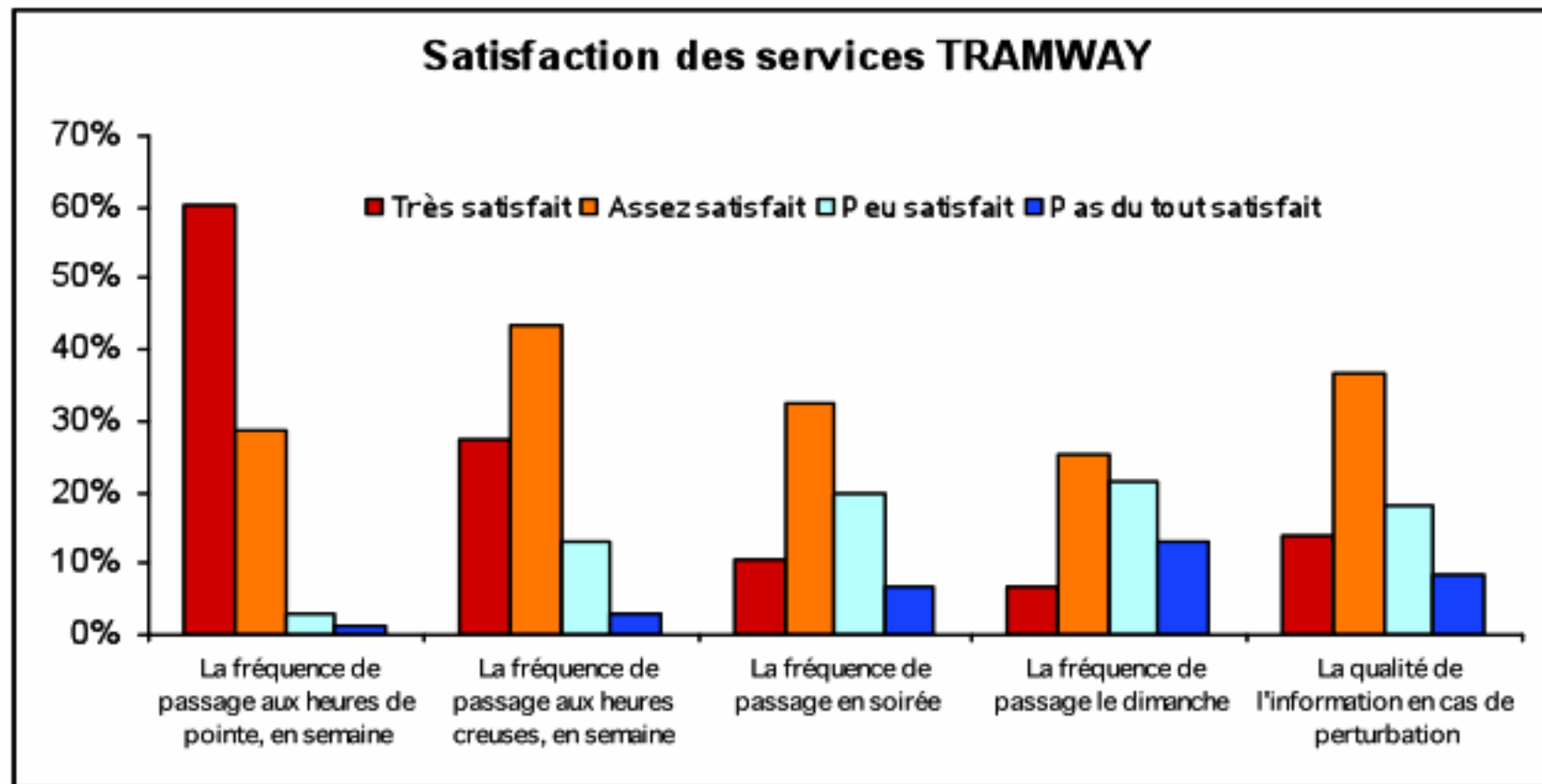
# Les actions prioritaires dans le domaine des transports publics



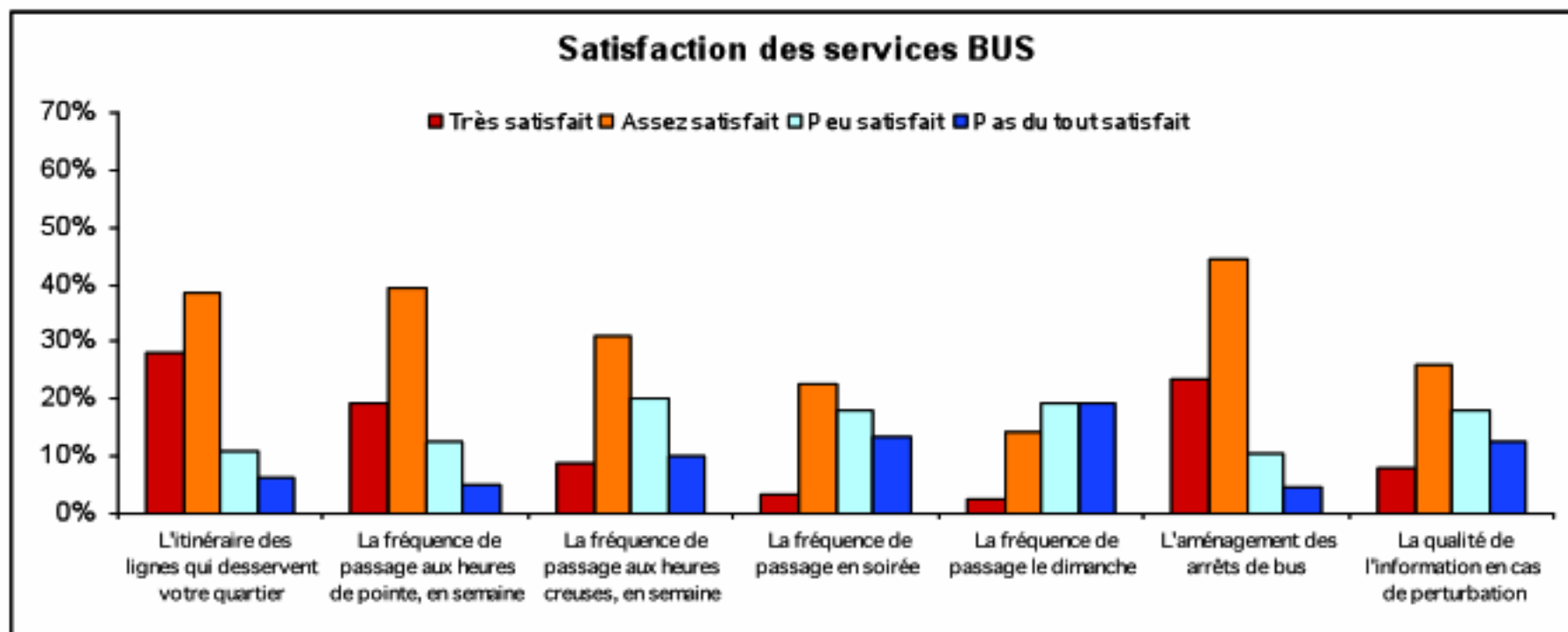
## Les actions prioritaires dans le domaine des transports publics selon le secteur de résidence



# Satisfaction à l'égard des services du tramway



# Satisfaction à l'égard des services du bus



# Conclusions

Parce que l'image des moyens de transports alternatifs à l'automobile (notamment TC) est très positive

*Mais qu'elle ne se traduit pas complètement par les comportements modaux*

Les priorités d'action peuvent se porter sur :

*Le stationnement au lieu de travail*

*Les fréquences de passage TC aux heures creuses*

*La tarification des transports publics*

*Elargissement des marchés*

*Accès à l'information multimodale*

## **IV. Liste des entretiens réalisés**

# Liste des entretiens

Mr Garreau	VP Nantes Métropole en charge des circulations douces	30/06/09
Mr Lesaffre	Gérant Europcar Nantes, Marguerite	30/06/09
Mme Dard	DGDU, Nantes Métropole	30/06/09
Mr De Rugy	Pdt Commission déplacement Nantes Métropole	17/06/09
Mme Garnier	Chef du service Dvpt et renouvellement urbain, DGDU Nantes Métropole	22/06/09
Mr Lannuzel	Conseiller municipal Nantes en charge déplacements	22/06/09
Mme Gambert et Mme Valade	DREAL	22/06/09
Mr Huyghe	Direction habitat et solidarité, DGDU Nantes Métropole	22/06/09
Mr Daniel	VP CG 44 équilibre terr et transport	02/07/09
Mr Rocaboy	Directeur de Cabinet du Pdt de la CCI	03/06/09
Mr Gilles Retière	1er VP Nantes Métropole Aménagement du Territoire, urbanisme et habitat	06/07/09
Mr Bontemps	VP CR PDL aménagement, infra, transp déplacements	06/07/09



## **V. Principaux résultats**

# La pertinence

## ➤ *L'évolution des modes de vie*

- Un vieillissement de la population qui génère d'autres besoins de mobilité, renforçant la baisse relative des déplacements domicile-travail
- Un phénomène accentué par des tendances lourdes sur le travail : une part du temps au travail qui diminue à l'échelle d'une vie, des horaires de plus en plus variés, ...
- Qui se combinent avec un éclatement géographique renforcé des activités et des espaces
- Une aspiration toujours plus grande pour la maison avec jardin qui, superposée à l'évolution du foncier, conduit à l'éloignement
- D'où une construction plus forte de logements en dehors du périmètre de l'agglomération

## ➤ *Des enjeux qui ont évolué :*

- La prise de conscience écologique et le changement climatique
- Le franchissement de la Loire

## La pertinence (2)

### ➤ Les conséquences pour le PDU

- Pas de remise en cause des objectifs stratégiques (rééquilibrage des parts modales) qui sont au contraire renforcés mais des modalités pour y parvenir
- Des objectifs spécifiques moins pertinents globalement parce qu'il n'est plus possible de travailler de manière uniforme, notamment pour les besoins plus complexes et hétérogènes : non radiaux, en heures creuses, favorisant l'accessibilité ...
- Des solutions en transports collectifs qui doivent mieux prendre en compte la diversification des rythmes de vie (pas calées uniquement en fonction de rythmes de l'Education Nationale)
- Des modalités de financement qui ont aussi évolué, ce qui n'est pas sans conséquence pour les choix d'investissement à venir

# La cohérence avec les politiques d'urbanisme et d'habitat

- **Un enjeu partagé : l'étalement urbain et un objectif tout aussi partagé : sa maîtrise**
- **Pas de contradiction dans les discours mais des conflits dans les projets**
  - Moins fréquents à l'échelle de l'agglomération, bien que délicats pour les zones d'activités économiques (en termes de localisation et/ou de dessertes), la mixité fonctionnelle (Ex. Ile de Nantes, gare de Couëron), l'accessibilité, la localisation des équipements publics ou le stationnement
  - Plus forts au niveau de l'aire urbaine
  - Une prise de conscience des besoins de densification mais une concrétisation qui reste délicate et polémique
- **Une évolution significative et positive depuis 2004 avec l'adoption du PLH**
  - Une révision simultanée des PLU qui a facilité les choses (un même régime pour tout le monde)
  - Des PLU pour lesquels des avis négatifs sont formulés
- **Renforcée avec le SCOT qui permet une discussion à une échelle plus pertinente ... depuis 2007**
- **Une controverse sur le développement des TC à la périphérie, possible générateur d'étalement urbain**
- **Deux limites à l'action :**
  - L'évolution du prix du foncier
  - Le rêve de la maison individuelle

# La cohérence avec les autres AOT

- **Elle est jugée globalement bonne même si les réalisations sont longues à développer**
  - Il n'y a pas de contradictions fortes dans les discours, il y a même conscience d'intérêts liés mais les traductions concrètes sont plus difficiles
  - Des échanges entre AOT qui sont considérés comme devant être plus poussés (articulation bus-TER par ex.), que ce soit au niveau technique ou politique
  - Sentiment que la coordination entre les 4 AOT rend les démarches plus lourdes et lentes
- **Des difficultés sur les projets routiers**
  - Une concertation entre partenaires jugée insuffisante sur des projets impactant les objectifs du PDU
  - L'élargissement du périphérique
- **Des préconisations sur le ferroviaire dans le SCOT peu discutées avec la région**
- **Des incompréhensions sur l'articulation du fonctionnement entre réseaux :**
  - Lila dans l'agglomération et sa tarification
  - Métrocéane
  - Les projets de covoiturage
  - Les horaires
- **Une cohérence limitée entre des schémas 2 roues communaux et intercommunal**
- **Une cohérence globale à renforcer pour tenir compte des enjeux qui dépassent les périmètres institutionnels**

# L'efficacité au regard du développement de la mobilité pour tous

- ***Un maillage considéré comme insuffisant de la part des communes périphériques***
  - Certaines lignes de bus expérimentées dont la fréquence a été rapidement réduite
  - Une étoile ferroviaire qui reste insuffisamment concrète, mais des projets en cours qui devraient améliorer les situations d'ici 2013
  - Une intermodalité à développer
  - Des demandes qui restent fortes
- ***Le TER identifié comme un axe express de déplacement vers le centre de Nantes, plus que le réseau TAN***
- ***Une accessibilité meilleure pour les PMR mais des situations qui restent insatisfaisantes :***
  - 80% des bus accessibles mais que 50% des arrêts par exemple
  - Une forte augmentation de Proxitan

# L'efficacité au regard de l'accessibilité <sup>47</sup> aux centralités

- ***Le périphérique, un outil de liaison entre les différentes parties de l'agglomération, qui a des effets controversés***
  - Diminution du trafic de transit par le centre
  - Augmentation des distances et des temps de parcours
  - Des actions encore à mettre en œuvre : information temps réel, usage BAU
  - Des débats sur l'augmentation de capacité et l'ouverture de portes
- ***Une congestion qui semble s'être améliorée dans l'accès aux centralités mais un système qui reste à la limite de la saturation***
  - Des besoins oubliés pour l'accès à certaines fonctions (ex. CHU)
  - Une situation plus délicate pour ceux qui viennent de l'extérieur de l'agglomération
  - Une organisation de la congestion qui ne favorise pas forcément les reports vers les TC
- ***Une politique de stationnement qui n'est pas perçue comme aboutie :***
  - Comment traiter besoins des habitants et des professionnels ?
  - Des délimitations de zones tarifaires qui provoquent des effets de transfert

# L'efficacité au regard du report modal

## ➤ **Des objectifs quantitatifs de fréquentation atteints pour les TC :**

- 115 millions de passagers
- Un nombre de voyages par habitant élevé
- Une évolution de l'offre TC jugée très positive avec des lignes structurantes satisfaisantes
- Mais une difficulté en terme d'évolution de la part de marché, qui s'explique par l'étalement urbain

## ➤ **Un trafic automobile dont la dynamique est différente entre l'intra et l'extra périurbain**

## ➤ **Des situations très hétérogènes selon la localisation géographique**

- Un sentiment fréquent d'une focalisation sur l'intra-périurbain
- Une qualité de desserte encore insuffisante à l'extérieur du périurbain, qui nuit à la fréquentation, alors même que la demande est là (surtout depuis 1 à 2 ans)
- Des lignes transversales insuffisantes

## ➤ **Une politique jugée insuffisante pour les autres modes alternatifs à la voiture**

- Une politique vélo insuffisamment ambitieuse, avec des réalisations certes réelles (Bicloo, Vélocampus, aménagements) mais considérées comme insuffisantes, alors que les marges de progrès sont considérées comme importantes pour un coût faible (communication, appui vélos dans les P+R, complémentarité TC, continuités...)
- Des espaces piétons qui se sont développés mais qui restent insuffisants dans les centres-bourgs
- Une politique d'autopartage hésitante, insuffisamment promue