

Monsieur Camille DURAND  
1er Vice-Président de Nantes Métropole  
Communauté urbaine  
44923 NANTES Cedex 9

Nantes, le 25 avril 2007

Monsieur le Vice-Président,

Vous avez bien voulu solliciter le Conseil de développement pour une contribution à l'élaboration, par la Commission Européenne, du Livre vert des transports urbains.

Les délais impartis ne permettent pas de mobiliser l'ensemble des membres du Conseil pour la rédaction d'un avis et c'est la raison pour laquelle j'ai souhaité vous faire part de quelques réflexions globales, issues de nos travaux antérieurs.

Le Conseil a en effet été conduit à examiner, à de nombreuses reprises, la question des mobilités, tant en étudiant des dossiers strictement liés aux politiques publiques de déplacements qu'en rendant des avis sur des thèmes de société.

De ces réflexions ressortent quelques éléments forts qui dépassent les seules considérations techniques et financières :

#### Le partage de l'espace public urbain

La question permanente est celle de la cohabitation des différents modes de transports et du développement durable. L'automobile détient la part de marché la plus importante et les décisions en matière de gestion des déplacements sont forcément influencées par la prégnance de ce mode de transport dominant.

L'évolution de la structure urbaine, la sauvegarde de l'environnement et d'une certaine qualité de vie conduisent donc les élus à faire des choix d'aménagement qui privilégient le partage de l'espace public disponible.

Les villes traditionnelles n'ont pas été conçues pour absorber un trafic automobile grandissant, mais dans le même temps la voiture individuelle reste le mode de déplacement le plus apprécié de la plupart des habitants. Les décideurs sont ainsi contraints de gérer en permanence ce décalage et ils proposent, dans tous les grands centres urbains, des solutions qui essaient d'accorder une place à chaque mode de transport.

.../...

Cette "place pour chacun" conduit souvent à des analyses et donc à des revendications mode par mode. La cohabitation, certes "insatisfaisante pour chacun" est pourtant la "meilleure pour tous". C'est celle du mélange et du partage. Il serait vain de vouloir séparer physiquement, même au motif d'une meilleure sécurité, les espaces dévolus à chaque mode. Cet "apartheid spatial" conduit au conflit permanent.

Le partage consenti de l'espace vaut toujours mieux que sa partition, mais il nécessite une éducation sociale des circulations. La gestion des déplacements doit donc sans cesse avoir pour objet de remettre l'habitant, qui est d'abord un piéton avant d'utiliser d'autres modes de transport, au cœur de la problématique.

#### L'observation des comportements sociaux

L'usage d'un mode de transport est conditionné par toute une série de phénomènes qui ne font pas appel qu'à la rationalité. Chaque habitant a ainsi un ou plusieurs vélos dans son garage, mais les utilise rarement pour le déplacement quotidien. L'usage du vélo pour le sport ou le loisir est très répandu, mais les codes sociaux en vigueur freinent son utilisation pour le trajet domicile-travail.

Il existe de nombreuses études sur ces comportements, mais il serait intéressant de disposer d'éléments à la fois locaux et globaux d'appréciation pour analyser les pratiques sociales en matière de transport. Pourquoi un cadre hollandais se rend-il facilement au travail en vélo alors que son homologue français vit souvent cela, à quelques exceptions près comme Strasbourg par exemple, comme une situation dévalorisante ?

Les enquêtes-déplacements sont des éléments essentiels d'aide à la décision, mais elles ne contiennent pas de questions "d'opinion". Des études qualitatives spécifiques pourraient être utiles pour analyser les comportements liés à l'usage des modes de transport et mettre en regard des solutions adaptées. En l'absence d'éléments vérifiés, la "leçon de morale" tient souvent lieu de viatique.

#### L'évolution du territoire et les politiques d'urbanisme

La gestion des déplacements est intimement liée à celle de l'urbanisme. Le phénomène dit de "l'étalement urbain" suscite inévitablement une nouvelle organisation des mobilités. Mais ce phénomène est une réalité et il faut le prendre en compte sans a priori. Par ailleurs, la mise en œuvre des grands projets de rénovation urbaine doit intégrer la question des déplacements et anticiper les évolutions. À ce titre, tous les modes, y compris le ferroviaire, doivent y trouver leur place.

#### La modernité du ferroviaire

Les agglomérations européennes disposent, à l'intérieur de leur territoire, d'infrastructures ferroviaires qu'il faut préserver. C'est un point tout à fait important dans un contexte où le coût de l'énergie peut remettre en cause bien des logiques de développement. Une certaine tendance des aménageurs urbains a pu conduire, ici ou là, à considérer les voies ferroviaires existantes comme des obstacles au renouvellement urbain. Il faut au contraire réaffirmer le caractère moderne du transport ferroviaire et son efficacité, tant du point de vue des transports publics que du développement durable. Le ferroviaire est aussi une des réponses à l'acheminement des marchandises au cœur des centres urbains.

Les infrastructures ferroviaires sont les colonnes vertébrales qui doivent structurer le développement des nouveaux territoires urbains.

.../...

### La dimension économique de la gestion des déplacements

Les centres urbains sont d'abord des lieux d'activité économique. Des entreprises de toutes natures y sont concentrées et leur accessibilité facile est primordiale. L'activité économique se développe là où il y a des flux, d'hommes et de marchandises. Un cœur de ville asphyxié ou difficilement accessible risque d'entraîner une diminution de l'activité. Il faut donc sans cesse rechercher la conciliation entre la régulation des mobilités et la facilitation de l'activité économique.

### La gestion du temps

C'est un leitmotiv du Conseil de Développement, mais il semble important de rappeler, à chaque fois que le thème des déplacements est évoqué, la nécessité de mettre en oeuvre une gestion des temporalités. C'est un élément essentiel des politiques publiques dans une société où les rythmes de vie se désynchronisent. L'espace européen constitue le bon espace d'échanges sur ce thème. La gestion du temps n'est pas un gadget et doit donner lieu à une vraie réflexion sur les évolutions sociales. À titre d'exemple, les plans de mobilité seront limités dans leurs effets s'ils ne prennent pas en compte les temps nouveaux des salariés.

### L'allongement de la durée de la vie

C'est un phénomène positif pour la société, mais dont il faut prendre la vraie mesure. De grands bouleversements se préparent, notamment en termes d'accessibilité. Une société dans laquelle la part des plus âgés va grandir inexorablement doit s'interroger sur sa manière d'appréhender la mobilité. Une réflexion sur les déplacements doit intégrer cet élément de moyen et long terme.

### Les tabous à lever

Le développement des transports publics est très lié à leur sûreté et à leur fiabilité technique. Il l'est aussi au sentiment de confort et de sécurité éprouvé par l'utilisateur. C'est un sujet difficile et dont l'étude a été sans doute trop longtemps différée. Le niveau européen peut permettre un échange des analyses et des pratiques utiles à tous.

### La pédagogie des transports

L'information sur les coûts des déplacements est souvent insuffisante. Il manque des informations sur le budget "déplacements" annuel d'un habitant ou d'une famille. Que coûte un déplacement, en voiture, en bus, en vélo ou la combinaison de plusieurs ? Quelle est la situation des différents pays de l'Union européenne et quelles sont leurs actions ? Le partenariat avec les associations de consommateurs à l'échelle de l'Europe constituerait un élément d'avancée.

### Encourager les innovations

Une des missions de l'Union européenne doit être de soutenir financièrement les innovations en matière de transports publics : transports fluviaux, intermodalité, nouveaux types de véhicules, développement de la recherche sur les transports... C'est à ce niveau que peuvent s'appréhender les moyens de développer de nouveaux modes.

.../...

## Les enjeux de santé publique

La sensibilisation de la population aux problèmes de la pollution de l'air est aujourd'hui très forte. Par ailleurs, la valorisation de l'activité physique est devenue une composante majeure du mode de vie contemporain. Dans ce contexte, le développement des transports publics constitue une grande cause dont les enjeux dépassent la simple gestion de flux.

Plus généralement l'apport du Conseil de développement consiste dans une contribution à distinguer l'essentiel de l'accessoire. En matière de transports urbains, le rôle de l'action locale est important et la décentralisation est venue conforter cette tendance. Sur le plan européen, l'action des institutions communautaires doit être lisible pour tous, décideurs et citoyens. Elle doit permettre d'échanger des pratiques, d'harmoniser des politiques, de financer des actions, à la fois structurantes et innovantes, et d'apporter globalement un "plus" au citoyen. C'est à cette condition qu'une identité européenne se construira sur une citoyenneté active et diversifiée.

L'intercommunalité est une réussite non seulement parce qu'elle apporte aux habitants des services supplémentaires mais parce qu'elle crée une grande ambition partagée par les citoyens et leur commune d'appartenance. L'Union européenne est soumise au même challenge. Ce qui est attendu de l'Europe est un rôle d'inspirateur, de catalyseur, d'initiateur plutôt que de générateur de normes.

Notre action vis-à-vis de l'Europe doit donc s'inscrire dans le cadre d'un dialogue territorial renouvelé. Déjà engagé, grâce à des démarches comme la coopération métropolitaine Loire-Bretagne, ce dialogue doit faire naître un espace de mobilisation de moyens et d'actions qui dépassent les périmètres administratifs et techniques. À l'image des euro-districts des régions transfrontalières, c'est cette ambition territoriale qui nous permettra à la fois de peser au niveau européen et d'agir efficacement dans nos territoires.

Souhaitant avoir répondu à votre sollicitation, je vous prie de croire, Monsieur le Vice-Président, à l'assurance de mes meilleurs sentiments.



Le Président,  
Jean-Joseph RÉGENT