

Saisine Plan de déplacements urbains

6 mars 09

Contribution de Christian DAVIAS

Animateur de la délégation "Modes de vie et comportements sociaux"

Ma réflexion comporte des éléments qui sont à contre courant de ce que l'on peut lire généralement sur ce sujet et qui feront grincer des dents ; mais après tout, un peu de diversité dans les analyses est de nature à dynamiser le débat.

Les propos incantatoires ne suffisent pas à engendrer un changement significatif dans les habitudes de déplacement de nos concitoyens.

Même si les sondages montrent l'intérêt de la population pour le durable et la qualité de vie, il y a une grande distance entre les déclarations et les comportements.

Pour les habitants de la seconde couronne et au-delà, car il faut distinguer l'urbain du périurbain, le multimodal est majoritairement la règle si l'on veut utiliser les transports collectifs.

Qu'est ce que la qualité de vie quand on doit se rendre à son travail, parfois de l'autre coté de l'agglomération ?

On a le choix entre :

- Soit la marche à pied pour aller prendre un bus qui vous emmène jusqu'à une station de tramway pour rejoindre ensuite une nouvelle ligne de transport en commun et terminer son parcours par une nouvelle marche à pied jusqu'au lieu de travail, le tout dans des conditions de confort dégradées aux heures de pointe, des conditions climatiques souvent mauvaises et un temps de transport de l'ordre de l'heure

- Soit prendre son véhicule qui vous transportera de porte à porte, dans un relatif confort (chauffage, musique ou info...). Même si l'on doit rouler au pas sur le périphérique, le temps de trajet reste inférieur à celui des transports collectifs.

Pour une large population de l'aire urbaine, la voiture reste le moyen de déplacement le plus approprié, tout au moins pour les déplacements domicile / travail.

Le raisonnement est sensiblement différent lorsqu'il s'agit de se rendre à la ville-centre pour les loisirs, la culture ou certains approvisionnements. En effet, pour ces déplacements moins contraints par des horaires, cette même population utilise plus facilement les parkings relais qui permettent d'accéder aux lignes urbaines.

Quant au covoiturage, il ne peut s'exercer que dans des conditions particulières de concordance de lieu et d'horaire de travail. Cette formule trouve vite ses limites et se heurte au sentiment d'entrave à la liberté individuelle (je décide de mon trajet, de mes horaires, d'écouter telle radio ou tel CD).

Condamnée la voiture ?

Momentanément mis en difficulté par la restriction des crédits, le secteur automobile bénéficie du soutien financier des Etats à grand renfort de millions, du forcing des syndicats pour continuer à produire coûte que coûte et d'une publicité effrénée pour vanter les mérites de cet objet de convoitise, car la voiture reste fortement encrée dans nos imaginaires.

Cette place que prend la voiture dans notre société doit évoluer. Certains voient les prémices d'un changement de comportement notamment chez les jeunes. Les modèles à venir n'effaceront vraisemblablement pas l'usage de la voiture, mais redéfiniront ses usages.

C'est pourquoi, ce serait une erreur de minimiser l'usage de la voiture dans le futur PDU.

Tout ceci repose sur un constat, mais ne remet aucunement en cause, ni les efforts considérables qui ont été entrepris pour développer un réseau urbain efficace et même exemplaire, ni la nécessité de poursuivre dans ce sens.

Ce qui précède montre simplement qu'il est nécessaire d'intégrer un certain volume de déplacements en voitures dans les préconisations du PDU.

À travers ces constatations, on se rend compte que la forme urbaine qui s'est mise en place ces dernières décennies avec ces quelques 100 communes de l'aire urbaine nantaise doit influencer le prochain PDU.

Exclure les possibilités de parkings liées aux lieux de travail dans le but d'inciter les employés à utiliser les transports en commun serait une erreur, comme le sous-calibrage des voies nécessaires à la circulation automobile.

Il faut poursuivre les efforts d'investissement notamment dans le projet d'étoile ferroviaire qui permettra un meilleur « drainage » de l'aire urbaine, dans l'adaptation et le développement qualitatif des réseaux urbains, dans un nouveau franchissement de la Loire à l'ouest de Nantes et prendre à bras le corps le grand chantier de la gestion du temps qui contribuerait à atténuer les effets de pointe dans la circulation.

L'espoir pour demain tient plus dans l'évolution technologique qui fera nos véhicules plus propres et moins consommateurs d'énergie, que dans la marginalisation de ce moyen de transport.

Une des observations du Conseil de développement en 1999 « Adapter l'usage de la voiture à la ville et favoriser la cohabitation tous modes » reste d'actualité.