

### Saisine Plan de déplacements urbains

---

29 septembre 2009

### Contribution de Jérôme DYON

#### **Évaluation du PDU de Nantes**

#### **Évaluation vite pesée : ce PDU est une réussite !**

Faisant suite à un premier programme carrément révolutionnaire en 1990 qui organisa l'éviction des flux de transit du centre-ville —grand merci au pont de Cheviré qui justifia la stratégie— sans pour autant compenser a posteriori l'efficacité du réaménagement du cours des 50 Otages comme de la réduction de la capacité des pénétrantes.

Cet acte fondateur fut accompagné d'un plan vélo —lui aussi bien décrié mais bel et bien présent, et utile, et d'un développement du réseau de transports en commun— du tram surtout, mais l'essentiel de la situation actuelle vient de cette remise en cause initiale de l'automobile dans le centre-ville !

Le présent PDU a continué dans la même veine, peaufinant une approche qualitative autant que quantitative.

Les critiques sont aujourd'hui surtout de l'ordre du "pas assez" plutôt que d'une mise en cause des objectifs stratégiques. À peine évoqué lors d'une élection passée, et sans grand succès..., qui aujourd'hui voudrait d'un retour en arrière ?

Le bilan reste mitigé au regard de la part prise par les modes alternatifs à l'automobile... la critique est facile : tant d'argent et d'énergie dépensés pour si peu... Certes, mais quid d'une situation où l'on aurait rien fait ? Nantes est aujourd'hui une ville qui affiche des chiffres flatteurs, et si les medias se focalisent sur d'autres événements marquants dans d'autres villes, pourquoi pas ? Nantes sait ce qu'elle a fait et peut en être fière.

La part toujours très élevée de l'usage de l'automobile dans les déplacements doit être comprise au regard de la croissance mal maîtrisée de l'agglomération, qui continue à s'étaler de manière peu dense et strictement zoné et où, bien évidemment, la voiture est à titre individuel le meilleur moyen de se déplacer... Mais qu'en est-il véritablement dans le secteur central et les pôles denses de l'agglomération ? Nous manquons de chiffres précis mais il est certain que la proportion de ménages peu motorisés y est importante, et l'on voit se multiplier les rejets de la possession d'une automobile au profit d'un usage partagé (location, partage...) et d'une attitude multimodale.

Une autre critique tient également à la saturation de l'offre de transports en commun en périodes de pointe... Mais quelles ont été les avancées réelles en matière d'aménagement des temps pour réduire le niveau de la demande de pointe ?

L'offre n'est pas la seule solution, l'aménagement de la demande en est une autre, largement sous-utilisée... mais qui s'appuie sur une mutation sociétale encore à peine esquissée.

C'est peut-être une conséquence de ce PDU de favoriser / contribuer à cette prise de conscience : l'automobile oui, trop d'automobile non, et de nous faire réfléchir sur notre addiction.