

### Saisine Plan de déplacements urbains

---

18 novembre 2009

### Contribution d'Yves ROBIN

#### **PDU : entre évaluation et propositions**

Lors de l'évaluation, les coûts de la mobilité ont été peu analysés. C'est le cas entre un transport individuel tel que la voiture et un transport collectif. Pour être adopté, ce dernier doit coûter moins cher à l'utilisateur car il ne peut pas offrir le porte à porte et entraîne souvent un temps de trajet plus important.

En ce sens, les Plans de mobilité signés par les entreprises auront permis à de nombreux salariés d'opter pour le transport collectif à travers une aide financière conjointe de l'employeur et de Nantes métropole.

Mais, il existe désormais une mesure gouvernementale qui permet à un salarié d'obtenir une aide à un transport collectif à hauteur de 50 % applicable pour l'utilisation d'un titre de transport hebdomadaire, mensuel ou annuel.

La très forte augmentation des tarifs de la TAN, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2009, élève Nantes au rang de ville chère en matière de transports collectifs. La suppression du titre hebdomadaire ou plus précisément du titre valable 7 jours consécutifs est incompréhensible et contre-productif. Ces titres existent pour les transports LILA et pour les TER et ils étaient combinables (ATLANTER : TAN + TER). La prime transport a bon dos pour justifier ces modifications et augmentations.

Imposer le titre mensuel de transport consiste à faire payer à l'utilisateur un service qu'il n'utilisera pas pour cause de temps partiel, de congés, de stages, de séjour dans la ville...

Ce n'est pas ainsi qu'on obtiendra une réduction de l'usage de l'automobiliste et qu'on optera à la "Zénius attitude".

Pour être positif, je soulignerais, contrairement à la plupart des agglomérations françaises, l'accès avec un titre de transport de la TAN au réseau des TER circulant sur le territoire de Nantes métropole.

J'aurais aussi une observation négative à formuler sur le "Pass annuel adultes 26 à 59 ans". Contrairement à tous les autres "Pass", le paiement comptant n'est pas admis. Le fonctionnement se fait uniquement par prélèvement mensuel avec renouvellement automatique chaque année, ce qui en fait un contrat "perpétuel". Une personne décédée peut ainsi continuer à être abonnée ! S'agissant d'un contrat avec une collectivité qui plus est, le renouvellement devrait être réalisé avec l'accord de l'abonné.

À la relecture de l'évaluation rédigée par le Conseil en mai 2009, on peut trouver les grands axes de travail du prochain PDU.

Nos contributions individuelles devront faire l'objet d'une analyse collective dans le cadre d'un séminaire qu'organisera la délégation.

Je ne reprendrais pas ma contribution autour du thème de la mobilité ni des propositions que j'avais formulées après la première rencontre avec le Vice-Président de Nantes métropole le 23 mars dernier. Sur la durée du prochain PDU 2010-2020, il faudrait adopter le mode triennal qui coïnciderait avec le calendrier électoral.

Comme il a été décidé d'une pause dans les projets par Nantes métropole, ce sont des actions réalisables à court terme qui doivent être proposées à l'échéance de 2014 et quels que soient les types de mobilités en s'appuyant sur nos contributions antérieures.

La période 2015-2017 sera celle qui coïncidera avec l'ouverture de NDDL ? On sortira du cadre de Nantes métropole car l'échelle sera le SCOT métropolitain. Cet équipement ne peut pas, comme le furent des gares TGV en leur temps, être isolé de la ville Centre. Quelle participation pour Nantes métropole alors que le proche avenir financier des agglomérations n'a plus de lisibilité ? Que dire de la période 2018-2020 ?

Le défi climatique et les objectifs du Grenelle de l'environnement imposeront la prise en compte d'un nouveau paysage urbain.

La densification urbaine devra réduire les besoins de mobilités lesquels s'appuieront sur des énergies "vertes". Peut-on imaginer un transport Est/Ouest sur l'île de Nantes en rupture avec les techniques actuelles ; un véhicule électrique en site propre accessible 24h/24 au prix d'un titre de transport urbain par personne. Un moyen de déplacement pour 1, 2, 4 ou 5 passagers avec des stations dédiées. Voilà quelques observations propres à nourrir le débat du prochain PDU.