

Saisine Plan de déplacements urbains

10 février 2010



Contribution de Jean-Pierre LE ROY

Quels sont les flux ?

Il apparaît, il me semble, à travers nos échanges ainsi que dans les nombreuses contributions publiées, qu'un consensus se dégage pour préconiser, dans le prochain PDU, une politique visant un fléchissement important de la voiture au profit des modes doux de déplacement. Mais de quels outils disposons-nous pour diminuer cette pression de la voiture dans la ville, ressentie très négativement depuis fort longtemps par nos concitoyens ?

L'examen du tableau ci-joint, communiqué au Conseil, nous interpelle sur plusieurs points.

Je l'ai complété de quelques valorisations issues de calculs afin de mieux éclairer la question.

Il présente l'avantage de donner les parts de marché des différents modes en 1980 c'est-à-dire avant le Tram puis en 1990 après le Tram et avant le périphérique et enfin sur les années 2000 avec le déploiement complet du Tram et du périphérique.

Nous constatons que le nombre de déplacements-jour a fortement progressé jusqu'à la fin des années 90 pour se stabiliser à 2 millions après une importante évolution de plus de 50 %.

Les deux roues ont régressé depuis fort longtemps et la marche à pied reste dans la fourchette des 20 à 25 % depuis deux décennies. Les transports en commun sont parfaitement stables depuis trois décennies tout en réalisant 60 % de plus de trajets jour soit plus 110 000 trajets jour environ.

Le grand gagnant est la voiture qui a presque doublé en trajets-jour avec plus 90 % en nombre sur les trois décennies. C'est bien cette pression, considérablement accrue, que ressentent les habitants de Nantes Métropole. Force est de constater que depuis 25 ans, les importantes réalisations de grands équipements sur l'agglomération n'ont en rien infléchi la répartition des parts de marché au profit des modes doux de déplacement.

Par conséquent, il semble évident que si l'on veut diminuer notablement et durablement la pression de la voiture dans la ville il faudra imaginer des solutions en rupture totale avec ce qui a été mis en place durant

les dernières décennies. Citons l'exemple des parcs relais qui comptent 5 800 places. Si l'on comptabilise deux trajets-jours bloqués aux portes de la ville cela représente 1 % des trajets voiture. Autant dire rien !

Cependant l'examen brut et sommaire de ce tableau est loin de tout révéler sur l'évolution des pratiques de déplacement sur cette période. Les temps dans la ville ont considérablement évolué de même que le but des déplacements en eux-mêmes, les déplacements domicile-travail, par exemple, ont perdu de leur importance relative.

Il apparaît qu'une approche prenant en compte la dynamique des différents flux, en fonction des temps dans la ville, serait probablement pleine d'enseignements.

Une vision dynamique sur tous les grands axes de : "combien vont où, pour quel motif, par quel moyen et à quel moment du jour ou de la semaine", serait un outil formidable d'analyse prospective pour aider à la décision sur les grands équipements à venir et les prioriser. Cela permettrait également de simuler l'impact, sur les flux adjacents, de la mise en service d'un équipement lourd.

Concernant les transports en commun nous disposons très certainement des comptages effectués très régulièrement sur les lignes. Par contre, pour les autres modes, les informations sont beaucoup plus parcellaires.

Nous arrivons dans une période où, comme je l'ai déjà écrit, les comportements vont probablement évoluer plus vite qu'on ne le pense. La mise en place d'un tel outil serait par conséquent pertinente pour visualiser où ça bouge et à quelle vitesse.

N'oublions pas que l'application du principe "pollueur payeur" en matière de gaz à effet de serre va s'imposer progressivement mais rapidement à tous et que cela va changer la donne dans les déplacements.

Rappelons-nous : un Tram émet 40 fois moins de CO2 au Km passager qu'une voiture de ville. Cela finira par interpeler.

1ers résultats de l'enquête « transports » de l'Insee

Enquêtes déplacements de 1980 à 2008

	1980 (enquête ménage)	1990 (enquête ménage)	1997 (enquête déplacements)	2002 (enquête déplacements)	2008 (enquête Insee)	Evolution 1980 → 2008
Nombre total de déplacements tous modes	1 320 000	1 739 000	2 012 000	1 936 000	un peu plus de 2 000 000	+ 52%
voitures	45,4 % (600.000)	59,5 %	58,6 %	61,6 %	57 % (1.140.000)	+ 50%
TC	14,2 % (187.000)	14,0 %	14,4 %	13,9 %	15 % (300.000)	+ 60%
marche à pied	28,0 % (370.000)	21,8 %	22,8 %	20,6 %	24 % (470.000)	- 15%
Deux-roues - Deux-roues motorisés - vélos	12,4 %	4,7 %	4,2 %	3,9 % 1,5 % 2,4 %	4 % 2 % 2 %	- 68%