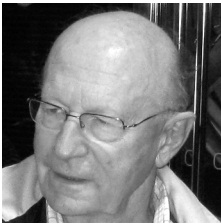


Saisine Plan de déplacements urbains

12 février 2010



Contribution d'Yves LAÎNÉ

Pour des axes d'étude prospectives "temps / espace + un outil concret d'aide à la décision"

À force de lire, dans leur richesse et diversité, les contributions de tous nos membres, je me dis qu'il est plus que jamais nécessaire de définir **un cadrage pour organiser le débat, hiérarchiser les questions posées, faciliter les synthèses**. Ce cadrage permettra aussi de juger de la comptabilité avec les contraintes qui seront dictées par la philosophie politique déjà exposée par les élus ou celles en voie de l'être.

Le temps : Certaines contributions se projettent peu dans le futur et se focalisent sur les problèmes du présent (5 ans, c'est le présent) – Il me semble bien cependant que si l'on veut faire œuvre utile il est nécessaire de commencer par considérer un horizon relativement plus lointain que celui du PDU. On peut plus facilement faire acte de volontarisme en agissant de la sorte. Encore faut-il rester très prudents vis-à-vis de développements techniques souvent inconnus.

Il est également nécessaire d'imaginer à cet horizon-là l'évolution possible des mentalités qui sera déterminée avec des jalons prévisibles, comme le réchauffement global, la fin du pétrole, etc...

L'espace : Les contributions se focalisent très souvent sur un problème particulier dans un espace très délimité. Le résultat est que nous obtenons un puzzle de pièces assez disparates qui non seulement n'ont pas la même dimension, mais n'ont pas non plus la même couleur ou la même épaisseur. Ceci est obligatoire dans ce genre d'exercice, les rédacteurs étant plus ou moins inspirés ou compétents dans un domaine précis. Il n'en est pas moins nécessaire, si l'on veut hiérarchiser et harmoniser les propositions, de préciser les options de cadrage et se mettre d'accord sur elles. A titre d'exemple, si l'on traite de la traversée de la Loire à l'aval de l'île de Nantes, il est tout à fait nécessaire de situer dans l'espace les probabilités d'occupation du sol, les axes de déplacements souhaitables, complémentaires ou concurrents, les masses d'utilisateurs concernées, ceci dans un espace plus vaste que l'aire directement intéressée.

Les outils : Afin de nous placer dans l'espace et dans le temps, **il eut été véritablement utile que Nantes-Métropole se soit dotée d'un outil capital : un service de prospective.** Apparemment, elle semble compter sur le Conseil de Développement pour cela. Il en a la capacité intellectuelle, mais pas les bases scientifiques ou chiffrées, ni la possibilité de se livrer à des enquêtes. En effet, si l'on procède à des analyses prospectives de flux, il convient de partir de données fiables sur les origines/destinations des déplacements, et ceci nous semble pour l'instant indisponible. La démarche de Nantes Métropole nous apparaît parfois comme comparable à un plan militaire d'invasion (l'île de Nantes) où l'on n'aurait pas vraiment examiné a priori les termes logistiques. Comme l'ont dit plusieurs d'entre nous : on intervient dans l'urgence.

Faut-il commencer par l'espace ou par le temps ? A vrai dire, peu importe ; dans la mesure où l'on est a priori d'accord pour intégrer les contraintes de l'un ou l'autre démarche, une priorité est académique. Dans les deux cas il s'agit de fixer un point de départ et un point d'arrivée. Mais la priorité de l'outil est, elle, incontournable. Exemple de réponse souhaitée : Combien faut-il de véhicules présents dans un secteur de l'île de Nantes pour bloquer ce secteur en pointe ? Peut-être dépasserions-nous ce plafond si l'on décidait de doubler les ponts fixes A. de Bretagne et Trois Continents ?

1. Cadrage du temps (conséquences de comportements prévisibles et d'actions volontaristes)

Selon moi, au delà du **court terme** qui est forcément 2020 et pas avant, (aboutissement du prochain PDU = horizon H), il doit y avoir un long terme (H+30) et un moyen terme (H+15) intermédiaire dont les données technique seront plus accessibles. On pourrait donc proposer 2020, 2035 et 2050.

Ces trois horizons seraient les repères pour remplir une grille du type que je propose, intégrant des prospectives globales ou partielles, qu'il serait bon d'obtenir par enquêtes.

| Thème /item | 2050 | 2035 | H =2020 | Présent 2010 | Commentaire |
|-------------------------------|------|------|---------|--------------|-------------|
| Sensibilité à l'environnement | | | | | |
| Dont : | | | | | |
| Pronostic/volonté par | | | | | |
| Types de véhic. 4 roues | | | | | |
| Part des non polluants | | | | | |
| Deux roues | | | | | |
| Tr. publics masse | | | | | |
| Tr. publics légers... | | | | | |

Etc. etc proposition de clés

2. Cadrage de l'espace

Contrairement à l'idée de vérifier **punctuellement** les données chiffrées (comptages tous courants confondus), il importe d'identifier les courants, c'est à dire les origines destinations. Si cet exercice n'est pas fait, au nom de quoi peut-on prétendre redresser des itinéraires ? Pour cela il convient, dans un but de simplification de diviser l'espace intérieur de la métropole en un nombre de cercles concentriques suffisant pour pouvoir dresser des d'itinéraires sur cartes. On pourrait penser à priori à délimiter un centre historique,

une première couronne, une deuxième (jusqu'aux boulevards) une troisième (jusqu'au périphérique) une quatrième (le périphérique) et une cinquième (au delà, soit les axes RN).

Mais cela ne suffit pas. Il faut sectoriser cet espace en délimitant des rayons dans lesquels se trouvent autant de pénétrantes – On peut ainsi imaginer 8 à 12 secteurs. Au total, en combinant cercles et secteurs le nombre de sous-espaces d'origines-destinations peut être estimé à un minimum d'une cinquantaine, ce qui signifie la mise en évidence théorique de 2500 types de déplacements ! Dans cette jungle, il est probable qu'une grande majorité d'itinéraires ne posent aucun problème immédiat, mais il faut bien le savoir si l'on cherche à délester !

| Type de déplacement | Secteur A vers B...Z | Secteur B à A et C...Z | Secteur C à A, B et D...Z | Secteur D, etc. | Commentaire |
|--|----------------------|------------------------|---------------------------|-----------------|-------------|
| Piétons + services publics | | | | | |
| Piétons exclusifs | | | | | |
| Serv.public + pre/post acheminement roulant: | | | | | |
| Autos exclusivement | | | | | |
| 2 roues légers | | | | | |
| Motos, | | | | | |
| Véhicules utilitaires | | | | | |
| Etc... | | | | | |

Méthode 1 : On va me dire que ce genre d'enquête est affreusement compliqué et supposerait des moyens et un coût important. Ce n'est pas mon avis.

En effet, les priorités nous facilitent la tâche – Aux heures et dans les lieux où il y a aujourd'hui congestion, il est possible de distribuer massivement aux feux des cartes T libre réponse dans lesquelles un nombre très limité de questions serait posé, sachant que l'heure et le lieu de distribution seraient pré remplis et qu'une couleur serait affectée à différents types de véhicules ou piétons... Fiche à remplir en 5 secondes.

- Lieu de départ (une croix sur un plan ou indication de commune.)
- Lieu de destination
- Fréquence du déplacement quotidien – répétitif - exceptionnel
- Temps passé de A à B (destination)
- Indication, sur le plan (croix) des passages difficiles (bouchons)
- Code postal de la commune de résidence.

Le coût peut être réduit si l'administration des cartes est faite par des étudiants – Les coûts postaux peuvent être, ainsi que la saisie, importants - ceci est à évaluer.

Méthode 2 : Si l'on recule devant le coût d'une telle enquête « terrain », il est peut être possible, après avoir affiné le questionnaire sur un panel avec la méthode 1, de procéder ensuite par Internet grâce soutien des revues existantes (Nantes-Passion, etc) et en sollicitant l'aide de la Presse, de la télévision locale, etc...

3. L'outil prospectif

Les données réunies, il reste à imaginer l'avenir - **Des projections croisant les avancées technologiques avec les modifications de comportements** doivent forcément être validées par une **équipe de « futuribles »** capable de dégager un consensus. Ce n'est pas une science exacte, et cela suppose la mise au point de méthodes de travail, mais c'est quand même la moins mauvaise manière de s'y prendre.

Les choix d'équipements ne peuvent se décider qu'à la lumière de cette connaissance. Je suis étonné de la vision « émotionnelle » incluse dans certaines contributions qui pourtant font preuve d'une grande imagination et d'un sens aigu de la prospective, mais nient les réalités.

Tout marin que je suis, je suis obligé de reconnaître que la multiplication des « roquios » pour en faire des transports de masse ne serait ni financièrement supportable ni compatible avec le prix du ticket. Des équipements nouveaux, tels un busway, un pont transbordeur ou un téléphérique ou encore un tunnel, doivent **à la fois répondre à un besoin actuel, induire des nouveaux comportements, et être dans leur essence, multimodaux** ; ils doivent aussi (est-ce accessoire ?) d'un coût aussi léger que possible pour les finances de Nantes-Métropole, **contribuer à l'image positive de la Ville** comme le tramway l'a fait chez nous à plusieurs reprises.

Pour cela, des choix réservés à un seul parmi les vecteurs de transport qui ne conserverait pas un rapport maîtrisé entre le roulant léger, moyen et lourd seraient forcément des réponses partielles aux questions posées. Soulignons qu'à moyen-terme le terme « véhicule » cessera d'être synonyme de consommateur de pétrole ou de pollueur.

L'exercice est difficile car il implique aussi un volontarisme. Cependant, l'outil « statistique-prospectif » reste incontournable.

Bref, vivement l'émergence d'un outil concret d'aide à la décision.