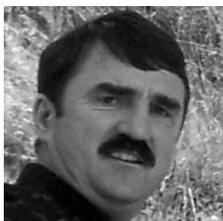


## Mobilité - Déplacements urbains

---

4 mai 2011



### Contribution d'Hervé GUEVEL

[rvguevel@free.fr](mailto:rvguevel@free.fr)

**PDU 2010-2015-2030 : entre volontarisme, utopie et incohérence**

## PDU 2010-2015-2030 : entre volontarisme, utopie et incohérence

C'est un peu par hasard que j'ai appris qu'une enquête publique était ouverte concernant le nouveau PDU. La consultation du document «résumé» m'a immédiatement fait réagir et au risque de choquer, je dois dire que la présentation de ce projet (résumé dans le tableau ci-dessous) est tout simplement inacceptable dans l'état. Autant la démarche peut être considérée comme ambitieuse (et probablement justifiée en terme de développement durable), autant les chiffres présentés comme objectifs sont irréalistes (sauf à obliger ou interdire) de même que certains documents sont incohérents entre eux.

LES OBJECTIFS DE RÉPARTITION MODALE À L'HORIZON 2015 ET 2030



NANTES METROPOLE	Aujourd'hui	Objectifs 2030	Etape 2015
Marche	24 %	30 %	25 %
Vélo	2 %	12 %	4 %
Transports collectifs	15 %	16 %	15 %
Voiture passager	10 %	9 %	9 %
Voiture conducteur	47 %	31 %	45 %
2 roues motorisés	2 %	2 %	2 %

Objectifs 2030

Detailed description: The table shows the modal split objectives for Nantes Métropole. The 'Objectifs 2030' column is broken down into two groups: a 67% group (Marche, Vélo, Transports collectifs) and a 33% group (Voiture passager, Voiture conducteur, 2 roues motorisés). The 'Etape 2015' column shows intermediate targets. A pie chart on the left illustrates the 2030 objectives, with a map of Nantes Métropole above it.

Et ce n'est pas la lecture des 128 pages du document complet qui apporte des explications.

En tout premier lieu, il eut été intéressant d'avoir la définition d'un déplacement (en terme de distance, de durée, d'horaire, de mode simple ou combiné,...) et le procédé utilisé pour le comptage de l'ensemble des déplacements dans la Métropole (ou doit-on plutôt parler d'estimations ?).

Les chiffres intègrent-ils les visiteurs de la Métropole, professionnels ou touristiques et toutes les personnes qui se déplacent à l'extérieur pour leur travail ? Il semble d'ailleurs difficile et compliqué, en pratique, de dissocier tous ces trajets.

De même, parmi tous ces déplacements, quels sont ceux « utiles » pour le travail, la scolarité, les soins et ceux destinés aux loisirs ? Il est fort probable que les chiffres de marche et de vélo seraient plus nuancés et certainement révélateurs. Car ces deux pratiques sont directement liées aux conditions climatiques ainsi qu'à la topographie du terrain et sur ce dernier point Nantes n'est pas Amsterdam.

Le premier constat est donc un manque certain d'information sur la procédure de comptage (ou d'évaluation ?) des déplacements. Et quand on cherche à comprendre les chiffres annoncés, cette absence est d'autant plus criante.

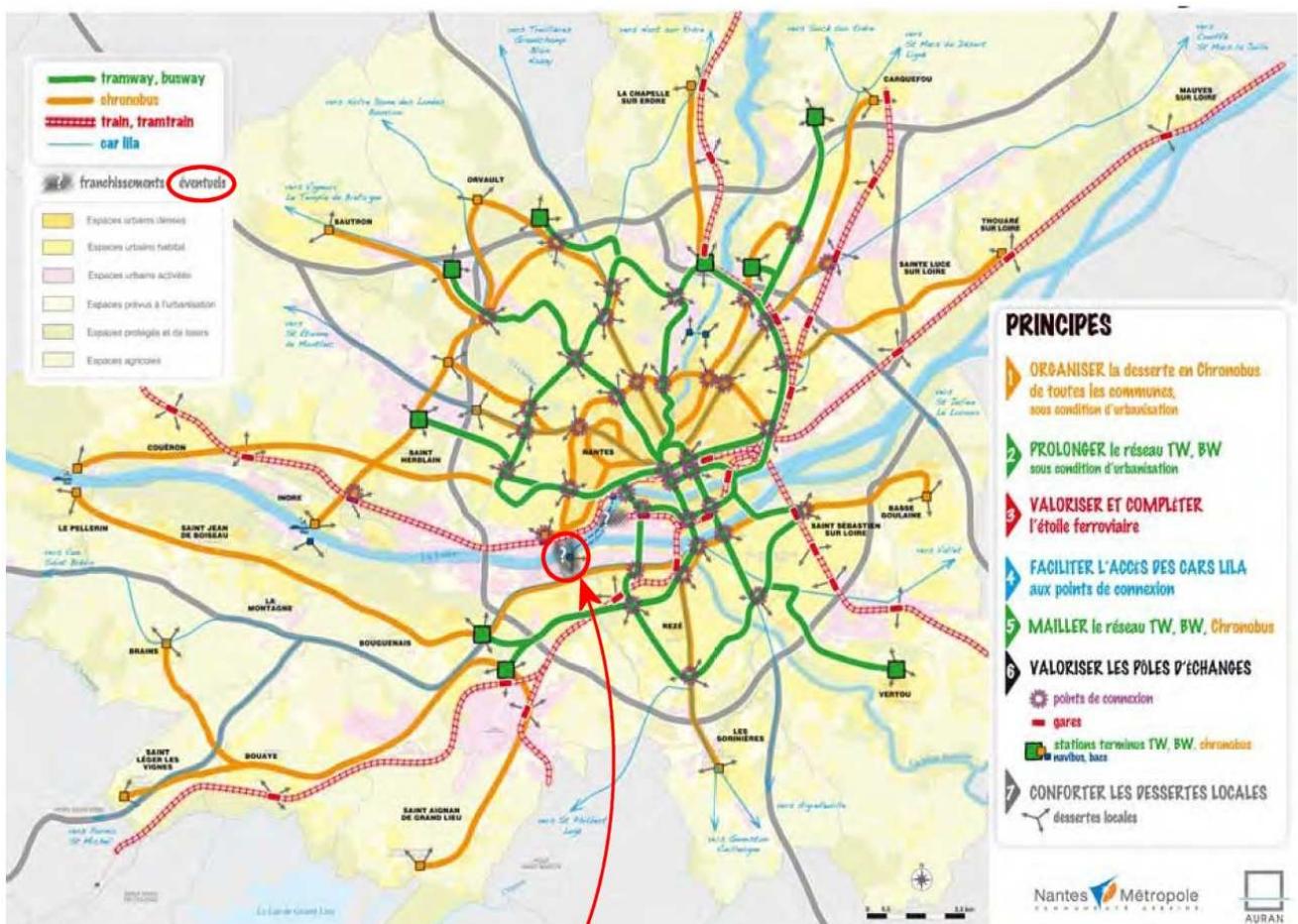
On peut aisément imaginer et admettre que la part de l'automobile va décroître dans les prochaines années ne serait-ce que pour des raisons financières liées à l'augmentation du coût des carburants, à l'impôt radar et la taxe de stationnement. Mais croire et vouloir faire croire que le transfert de mode se fera à l'avantage du vélo est, à mon sens, complètement utopique. Le vélo, dans son utilisation « utile », est et restera dangereux (tant que l'on n'aura pas créé de vrais pistes cyclables sécurisées), fatiguant (j'aurais bien apprécié un chapitre sur le vélo à assistance électrique), contraignant dès que les conditions météo se dégradent et il est donc limité à des déplacements courts et réservé à un public jeune. Il ne peut se substituer à la voiture dès que la distance domicile-travail est supérieure à 6/7 kms, dès qu'il pleut (et Nantes n'est pas non plus Nice), dès qu'il s'agit de faire ses courses, d'aller au spectacle le soir, d'emmener ses enfants au sport ou la musique,... Le développement sensible du mode vélo ne peut être (ne doit être ?) envisagé que dans l'activité loisirs et donc essentiellement le week-end. Et cette remarque est valable que l'on soit en dedans ou en dehors du périphérique.

Si le développement du mode vélo tel qu'il est programmé me semble donc être un doux rêve, l'évolution de la part des transports en commun est tout aussi étonnante, voire incompréhensible et demanderais à être explicité par les techniciens et spécialistes de la Métropole.

Que dire en effet des déplacements en transports collectifs dont les objectifs programmés sont absolument contradictoires avec la politique de développement du réseau ? Comment peut-on accepter un status quo de ce type de transport en 2015 alors que plus de 200 000 000 d'euros (200 millions, hors coût d'exploitation) vont être investis par la Semitan dans l'infrastructure et le matériel à cette échéance (page 92 du document) ? Pour une croissance de la population de moins de 20 000 habitants (env. 3500 habitants par an – source NM).

Que dire du schéma d'orientation des TC, dits structurants, prévu en 2030 (page 61) ? Qui, avec un joli code couleur, assez étonnant par endroit concernant les lignes TW/BW, nous montre un maillage du territoire presque parfait. Sauf qu'un tel développement du réseau avec un gain de 1% de déplacements, ne peut s'expliquer que par une perte importante d'usagers sur les dessertes locales qui seront évidemment sacrifiées sur l'autel de l'optimisation, de la rationalisation, comme certains quartiers l'ont déjà amèrement constaté. Gageons que cette perte sera sûrement compensée en grande partie par ...la voiture !

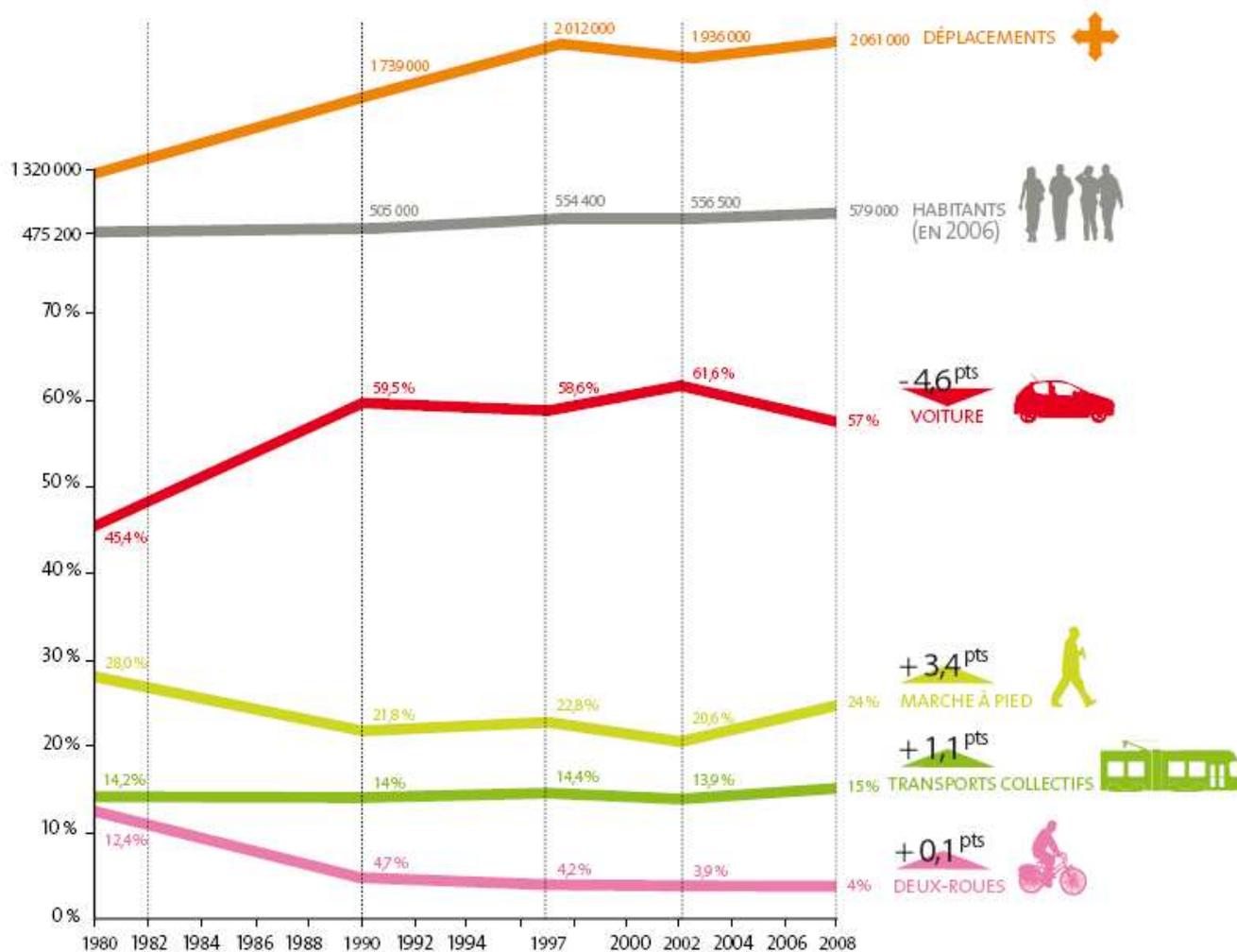
SCHEMA D'ORIENTATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS STRUCTURANTS A L'HORIZON 2030



Quant à la création d'un nouveau franchissement de la Loire entre Cheviré et l'île de Nantes, nous voyons que la décision politique reste malheureusement encore à valider (à l'échéance 2030) ce qui n'est vraiment pas de bon augure pour les échanges Nord-Sud et le désengorgement de l'île de Nantes qui doit, rappelons-le, accueillir le nouveau CHU et ses ...Urgences !

Le seul objectif, susceptible d'être en phase avec la réalité (avec un peu d'optimisme), concerne la marche. Et programmer une hausse de ces déplacements de 6% en 2030 est, semble-t-il, raisonnable s'agissant, bien évidemment, de courtes distances pour lesquelles l'utilisation de la voiture pourra être abandonnée. Mais on sait déjà que ces petits déplacements sont fréquents.

Pour conforter cette prévision, il suffit de regarder le schéma de la page 39 qui montre que les courbes de déplacement de ces 2 modes sont totalement symétriques et ce depuis 1980. L'augmentation de l'une faisant baisser l'autre et réciproquement. Mais ne nous trompons pas. Cette progression des déplacements pédestres restera marginale pour les trajets dits « utiles », comme peut l'être la liaison « domicile-travail » et risque, au final, de ne concerner que les centralités (hyper-centre de Nantes, grandes places ou grands quartiers de Nantes, centres bourgs).



A noter que le chiffre de la voiture (57%) regroupe les véhicules avec chauffeur seul et les véhicules avec passagers qui représentent actuellement 10% des déplacements. Mais ce chiffre, d'après les perspectives annoncées, devrait lui aussi baisser de 1% en 2030 alors que de nombreuses initiatives tentent de développer le covoiturage. Difficile de comprendre.

De même le chiffre des 2-roues englobe les vélos, les scooters et les motos. Ces 2 derniers moyens de locomotion ne devant pas évoluer d'après les prévisions. Étonnant.

Enfin concernant les objectifs thématiques à l'horizon 2030, présentés page 45, il eut mieux valu se dispenser de les afficher tant ils contredisent, en terme de distance, de temps et de coût (pardonnez du peu) tout le raisonnement de ce Plan et de son slogan « la ville des courtes distances ».

	TENDANCE PASSÉE	AUJOURD'HUI	OBJECTIF 2030
<b>DISTANCE DE DEPLACEMENT</b>			
Tous modes et motifs confondus	En hausse continue	6,6 km	Stabilité
Entre le domicile et le travail	Une progression de plus de 55% depuis 1980	11 km	Stabilité
<b>TEMPS DE DEPLACEMENT</b>			
Tous modes et motifs confondus	En hausse continue	17 mn	Stabilité
Temps moyen d'un déplacement TC	Une progression de plus de 55% depuis 1980	28 mn	Baisse à distance équivalente
<b>COUT DU DEPLACEMENT POUR L'USAGER</b>			
Hausse de 7 points du budget des ménages consacré aux déplacements entre 1960 et 2006	En hausse continue	16 % du budget des ménages	Stabilité
<b>SECURITE ROUTIERE</b>			
Accidents corporels tous modes (par an)	- 50 % depuis 2000	604	Baisse
Vélos et piétons (par an)	- 50 % depuis 2000	193	
Gravité (par ans)	Stable depuis 2000	45 %	
<b>GAZ A EFFET DE SERRE</b>			
Émissions liées aux déplacements des habitants de Nantes Métropole	En hausse continue	750 Kt de CO <sub>2</sub> /AN	580 Kt de CO <sub>2</sub> /AN

Est-ce bien cohérent avec le slogan "la ville des courtes distances"

compte tenu de l'évolution programmée, on peut en douter (mathématiquement parlant)

avec quelle population ?

Il y aurait encore beaucoup de choses à dire sur la présentation de ce projet qui, indépendamment de son caractère obligatoire, souhaite faire évoluer les mentalités, les habitudes, les comportements. Ce qui est louable. Mais pour atteindre un objectif collectif, quel qu'il soit, celui-ci doit être raisonnable afin d'obtenir l'adhésion de tous. Et cela ne peut se faire sans une certaine cohérence, au risque d'une profonde désillusion.

En conséquence, je maintiens que ce PDU 2010-2015-2030 n'est pas sérieux dans sa présentation ce qui d'ailleurs peut expliquer l'absence de réelle information sur cette enquête publique qui concerne quand même près de 600 000 habitants, soit la moitié de la population du département.

Hervé GUEVEL (membre du Conseil Consultatif du Quartier Centre de St Herblain)

