



jeromedyon@laposte.net

Contribution de Jérôme DYON

PDU : Des incantations irréalistes qui nous laissent dans l'attente urgente d'un remodelage de la ville aujourd'hui zonée en une structure multipolaire à forte mixité d'usage

Face à un accroissement important de la demande de déplacement pronostiquée à l'horizon 2030, largement corrélée à l'augmentation de la population, l'objectif du futur PDU est ambitieux : poursuivre la baisse de l'utilisation de l'automobile, avec un objectif de - 15 points, signifiant une réduction de près de 30 % de la circulation automobile !

Cette très importante réduction de l'automobile apparaît devoir être compensée surtout par une croissance massive de l'emploi des cycles non-motorisés, dont la part modale se voit ainsi monter à 12 % des déplacements (+ 9 points), alors que transports publics (+ 1) et marche à pied (+ 4) sont plus marginalement sollicités et que le covoiturage est curieusement annoncé en baisse.

Cette ambition ne serait-elle pas quelque peu irréaliste ? Tant pour ce qui est de la baisse du trafic automobile que de son remplacement par les usages cyclistes. S'il est vrai que toutes les villes de France semblent en ce moment s'engager dans une course au plus fort objectif d'usages cyclistes, peut-être raison faut-il garder.

Certes, nombre de déplacements effectués aujourd'hui en automobile sont de courtes distances, potentiellement faisables à pied ou en vélo. Y a-t-il là pour autant un stock si aisément convertible à l'usage cycliste ? Éventuellement en zone centrale, si l'offre de stationnement suit la cadence, mais quid des déplacements plus en périphérie ? Et pour qui, pour quoi, quand ? Trouver quatre fois plus de cyclistes quotidiens qu'aujourd'hui suppose que pas mal de gens très au-delà du cercle des convaincus pratiquants s'y mettent vraiment !

Un avantage de cet emballage cyclable est que cela nécessite en fait peu d'aménagements, quand 300 M€ d'investissements ne permettraient qu'un pauvre 1% d'usage des TC gagné (un peu d'optimisme

n'eut pas été ridicule... 20 %?) et que les 200 M€ programmés pour le périphérique resteront probablement sans grand effet en périodes de pointe. Prenons le pari.

Le quantitatif a ses raisons que le qualitatif ne connaît pas (et inversement), et il faut remarquer que ce projet de PDU ne pose absolument pas de question sur la croissance de la demande de déplacements. Sans doute est-ce là l'affaire du PLU(m), mais tout est lié dans une ville où habitat, emplois, services/commerces et loisirs sont largement répartis de manière bien distincte, obligeant la plupart d'entre nous à se déplacer sur des distances importantes chaque jour et à plusieurs reprises, pour lesquelles les modes motorisés sont évidemment les plus appropriés.

Une alternative moins génératrice de déplacements automobiles résiderait dans la "ville des courtes distances", selon une formule déjà présente dans de nombreux discours, liée à un modèle urbain multipolarisé en grands quartiers où densité et mixité fonctionnelle permettraient pour beaucoup une vie quotidienne piétonne, incitant à ne posséder qu'un véhicule par ménage et à en partager d'autres pour les usages ponctuels. Mais jusqu'à présent nous n'y sommes pas. Pour un Bottière Chesnaie où on y est à peu près, tant de nouveaux quartiers restent désespérément des unités d'habitation joliment aménagées, mais sans emplois, sans services, sans commerces ou si peu (le petit dernier Doulon Gohards constituant un exemple étonnant de non-sens à cet égard).

Nous attendons donc le PLUm pour y voir les intentions en ce sens et leur traduction réglementaire en termes de densité et surtout de mixité fonctionnelle, qui sont les conditions premières d'une ville demandant peu de déplacements à moyenne et longue distance, nécessairement motorisés, et plus de courtes distances aisément piétonnes.