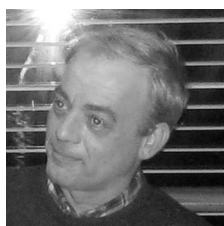


### Saisine Plan de déplacements urbains

---

28 janvier 2010



#### Contribution de Bernard FRITSCH

#### Des enjeux environnementaux du prochain PDU

Le PDU 2000-2010 visait à concilier ville mobile et durable et il ne fait guère de doute qu'il y a aujourd'hui consensus, en matière de mobilité urbaine et à l'échelle de l'agglomération nantaise, sur la nécessité de poursuivre ce double objectif.

Nécessité d'abord d'offrir un bon niveau de conditions de déplacements, car celles-ci sont un facteur essentiel de l'intégration sociale et territoriale. Sur ce dernier plan, les interventions sur les réseaux conduites dans les années 1990 avaient contribué à modifier la structuration spatiale des déplacements domicile-travail observables dans l'aire urbaine. Cela dans le sens, plutôt positif, d'une organisation du marché de l'emploi à l'échelle de l'agglomération et pas seulement à l'échelle de secteurs géographiques associant Nantes, principale pourvoyeuse d'emplois, et des ensembles de communes urbaines et périurbaines schématiquement délimités par les principaux cours d'eau et centrés sur les grandes infrastructures radiales convergeant vers la ville-centre (Nantes et communes périphériques du sud-est, Nantes et communes du quart est-nord-est, etc...). L'exploitation des premiers résultats du recensement rénové, pour l'année 2006, devrait pouvoir nous dire si cette tendance s'est ou non maintenue.

Nécessité également de réduire la gêne et les nuisances environnementales générées par la circulation automobile (véhicules particuliers mais aussi véhicules utilitaires légers, poids-lourds), même s'il faut rappeler que la situation s'est globalement et sensiblement améliorée au cours des quinze dernières années en matière de pollution atmosphérique, du fait notamment des progrès technologiques sur les véhicules et du renouvellement des flottes, malgré l'accroissement des circulations lié à l'augmentation de la population et à la croissance périurbaine.

Toutefois, au-delà du rappel de cette position de principe générale et car le PDU constitue un document d'orientation stratégique, se pose plus précisément la question des principaux buts qu'il conviendrait de poursuivre pour la période 2010-2020. Une réflexion sur les objectifs et orientations du PDU constitue en effet un préalable à l'évaluation de l'opportunité (c'est-à-dire de l'intérêt au regard de la situation présente et des perspectives d'évolution sur le moyen terme, ou autrement dit de l'utilité compte-tenu du contexte actuel

et à venir) des actions envisageables. D'autant plus que la puissance publique ne peut raisonnablement envisager, faute de temps et de moyens suffisants, de mettre en place toutes les mesures qui sont déjà réclamées, notamment en matière d'axes lourds de transport collectif.

En bonne logique, le prochain PDU devrait mettre l'accent sur les enjeux que Nantes métropole et ses communes membres sont les plus à même de pouvoir relever et solliciter les potentiels d'évitement de gêne et nuisances imputables aux transports (encombrement, pollution, émissions de gaz à effet de serre, bruit) les plus importants et les moins problématiques (en termes économiques, financiers, sociaux, familiaux, psychologiques, organisationnels...). Toute action publique présentant en effet avantages et inconvénients, privilégier les mesures qui maximisent les premiers tout en minimisant les seconds semble aller de soi. Un bénéfice égal peut en effet être retiré de deux types de mesures, de fait aussi efficaces l'une que l'autre (réduction à l'échelle de l'agglomération de X tonnes des émissions de CO<sub>2</sub>), mais présentant des inconvénients (et donc une efficacité) inégaux et/ou inégalement partagés.

De ce point de vue, quelques éléments méritent d'être soulignés, notamment dans une optique environnementale, parmi ceux justement rappelés dans la dernière contribution d'André-Hubert Mesnard. Premièrement, le principal périmètre d'application des mesures inscrites au PDU est celui de Nantes Métropole. Il correspond au PTU sur lequel est prélevé un impôt dédié, le versement transport, qui atteint aujourd'hui son taux maximum. Nos collectivités locales peuvent donc essentiellement espérer peser sur les circulations qui empruntent les réseaux de l'agglomération. Mais deuxièmement, si l'on s'en tient aux rares analyses qui portent sur les distances parcourues, notamment en voiture particulière, les déplacements internes aux zones urbanisées ne représentent qu'une faible part de l'ensemble des distances parcourues : environ 21 % du total des circulations quotidiennes en véhicules particuliers. Les circulations que ces déplacements génèrent ne sont pas celles qui croissent le plus (stabilité ou diminution semble-t-il des distances parcourues par individu entre 1994 et 2007-2008).

Certes, ce chiffre de 21 % date de l'enquête INSEE-INRETS de 1994 et Jean Renard dira qu'il faut se méfier des enseignements tirés des observations sur l'ensemble des villes françaises parce qu'ils ne sont pas forcément transposables à Nantes. Mais les premiers résultats de l'enquête de 2007-2008 laissent entendre que les fondamentaux de la mobilité urbaine n'ont guère varié. Par ailleurs, l'ordre de grandeur est tel qu'il fait peu de doute que même si Nantes était infiniment vertueuse (ce dont on peut douter au vu des 57% de part modale de la voiture), cela ne changerait quasiment rien au constat.

Il montre donc clairement que le potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre par les politiques de transports proprement urbains est mince. C'est alors moins sous l'angle de la lutte contre le réchauffement climatique et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, sous l'angle du facteur 4 et des engagements internationaux, qu'il convient d'envisager de néanmoins souhaitables mesures visant à réguler la circulation automobile urbaine et promouvoir un report modal, que sous d'autres, notamment celui de la fluidité et vitesse moyenne de déplacement.

Troisièmement, les enquêtes INSEE-INRETS montrent que le problème des émissions de gaz à effet de serre tient de manière croissante aux déplacements d'échange entre zones agglomérées et zones périurbaines (Nantes-Nort-sur-Erdre, Nantes-Héric...), à ceux qui sont internes aux ceintures périurbaines (Sucé-sur-Erdre ou Héric-Nort-sur-Erdre...) et aux déplacements interurbains intra-départementaux ou régionaux dans un rayon de 100km (Nantes-Angers, Nantes-Pornic, Nantes-Saint-Nazaire, Nantes-Clisson ou Châteaubriant...). Ce type de circulations locales non urbaines au sens strict du terme compte pour la moitié environ des circulations automobiles. Sa croissance est, en partie mais pas seulement, liée à l'étalement urbain, les déplacements interurbains de proximité augmentant rapidement. Elle est forte.

Il s'agit là de déplacements qui pour totalité ou partie s'effectuent en dehors du périmètre du PTU et du PDU. Sur lesquels donc les mesures appliquées sur le seul territoire de Nantes Métropole peuvent bien avoir un impact, mais plutôt modeste. Le report par exemple sur la ligne 3 d'un habitant de Nozay laissant sa voiture

dans le parc-relais de Beauséjour et se rendant dans le centre de Nantes « n'économise » pas beaucoup de kilomètres en automobile.

Est-il alors envisageable et soutenable pour la puissance publique d'étendre le réseau de TCU voire le PDU et le PTU au delà du périmètre actuel de Nantes Métropole ? Probablement pas dans les formes canoniques de l'offre de transports collectifs routiers. Faut-il alors mettre l'accent sur l'étoile ferroviaire sans être assuré que les politiques d'aménagement et d'urbanisation permettront d'assurer le trafic minimum pour les rendre soutenables ? Cela n'est pas certain. Il est même probable que c'est à éviter sur le court terme et on rejoint là l'avis de Yann Le Gall. Le projet de tram-train Nantes-Châteaubriant ne va pas être, si l'on s'en tient aux prévisions de trafic et problèmes posés par la rénovation de la ligne, une bonne affaire du point de vue de la collectivité, quoique puisse en dire le dernier numéro des *Cahiers nantais*. Mais un accroissement de capacité de service sur les liaisons existantes est peut-être envisageable. Alain-Louis Gourdy, notre spécialiste des questions ferroviaires, devrait pouvoir dire des choses intéressantes sur ce point. La tentation est alors grande de se replier sur les politiques d'aménagement afin d'essayer de réduire la demande de déplacements motorisés en promouvant de nouvelles formes urbaines, plus compactes, dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain ou d'un urbanisme d'extension en continuité de l'existant. Néanmoins, les effets potentiels de ces mesures à court, moyen et peut-être même long terme apparaissent de second rang. La ville « étalée » est là. Et la compacité du développement urbain n'induit pas forcément un rétrécissement des bassins de mobilité. Des politiques sectorielles, de transport, restent donc nécessaires si l'on souhaite réduire les niveaux de consommation énergétiques (et donc les coûts monétaires de ces déplacements d'échange).

A nouveau, l'échelle urbaine n'apparaît pas, loin de là, être la plus pertinente. Un tel objectif relève d'abord de politiques nationales et européennes. Ce sont essentiellement des mesures arrêtées à l'échelle européenne et nationale (taxation du carburant, encouragement au renouvellement des flottes, édicton de normes et appui au progrès technologique) qui peuvent peser significativement sur les niveaux de consommation d'hydrocarbures et d'émission de CO<sub>2</sub> et autres GES. Il relève ensuite de politiques structurées à échelle méso-géographique, associant villes, départements et régions. On ne peut alors que réaffirmer le souhait manifesté par le Conseil de développement d'élargir le cadre territorial de référence dans la conception du futur PDU et de voir associer les autres niveaux de collectivité à la démarche, et aussi aux efforts qu'il faudra consentir.

Qu'on ne s'y trompe pas, l'incapacité des politiques de transports proprement urbains à réduire significativement les émissions de GES ne signifie pas pour autant qu'il faille négliger la question environnementale et en particulier celle de la pollution atmosphérique locale (et régionale) par émissions de particules (PM), de monoxyde de carbone (CO), d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) et notamment de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>). Ces émissions sont directement et indirectement (via par exemple la contribution des NO<sub>2</sub> à la formation d'ozone (O<sub>3</sub>)) nuisibles à la santé. L'importance de ces émissions, leurs concentrations et leurs nuisances potentielles sont fonction des caractéristiques du trafic (débits, vitesse) mais aussi urbaines : plus la ville est dense, moins cette pollution peut se disperser, plus la population exposée est importante, plus donc le territoire est vulnérable. Certes, globalement les objectifs de qualité atmosphérique sont plutôt respectés à Nantes mais on compte aussi indéniablement des points noirs. Les rues dites « canyon » telles que la rue de Strasbourg, constituent des pièges à polluants locaux. Mais d'autres axes, supportant aussi un trafic élevé et fréquemment lent, peuvent aussi présenter des niveaux de concentrations élevés. Il en est ainsi pour le quai de la fosse. Il est possible qu'il en soit de même pour l'avenue du Général de Gaulle ou Carnot.

Envisager le traitement de ces points noirs par retraitement (partage) de l'espace public ne constitue pas forcément une bonne solution, si la réduction de l'espace circulatoire des véhicules a pour conséquence une dégradation des conditions de déplacement. Une circulation au pas ou presque est particulièrement nocive. Il est alors souhaitable d'envisager d'autres options et en particulier celles permettant de fixer au sol les polluants émis. Dans le cadre d'une politique de développement urbain durable qui se veut exemplaire, il

serait logique que Nantes Métropole facilite l'expérimentation de techniques, qui semblent assez efficaces, telles que celles mises au point, par exemple mais sans exclusive, dans le centre de recherches qu'a visité récemment une délégation du Conseil. Si l'on souhaite qu'une plus grande dimension environnementale soit intégrée dans l'ingénierie des réseaux urbains, que l'aménagement d'infrastructures routières fasse preuve dans l'avenir d'une plus grande éco-responsabilité, des expérimentations *in situ* sont en effet nécessaires.

Au final, on espère avoir attiré l'attention du lecteur sur l'idée que l'élaboration du prochain PDU devrait gagner à expliciter et clarifier l'indispensable prise en compte des problématiques environnementales. Tout en veillant à ne pas sous-estimer les enjeux fondamentaux liés à ce que l'on pourrait appeler la durabilité du système de transport nantais sur le plan de la mobilité. On y reviendra dans un prochain texte.