

Saisine Plan de déplacements urbains

26 fév. 09

Contribution de Sandrine HUCLIER

Parmi les nombreux sujets qui seront traités par le Conseil de Développement figure la question de la mobilité et des déplacements, pour laquelle il a été saisi. Le Conseil doit au préalable examiner le Plan de Déplacement élaboré en 2000, pour lequel il doit se doter d'outils rigoureux et représentatifs, tout en tenant compte des enjeux environnementaux, économiques, sociétaux et politico-administratifs.

L'usage des transports en commun s'inscrit dans une politique de développement durable et fait partie du patrimoine et des cultures urbains. La vie dans une grande agglomération est associée à une desserte importante de cette dernière par un réseau dense de transports en commun. Il s'agit là d'une des clés de voute de l'activité socio-économique. Toutefois, les enjeux de la mobilité d'une grande agglomération ne sont pas limités à ce seul paramètre. Il faut non seulement limiter la pollution liée aux gaz à effet de serre, mais désormais il faut peut être davantage tenir compte des facteurs économiques actuels dans les réflexions à mener autour d'investissements dans de futures infrastructures lourdes.

Par ailleurs, les mentalités ont évolué depuis l'élaboration du PDU de 2000, comme cela a déjà été souligné dans la contribution de B. Fritsch. En effet, les urbains prennent davantage en compte l'environnement, l'écologie, le développement durable car c'est un enjeu majeur pour tous, tant pour les citoyens que pour les acteurs techniques et politiques des agglomérations. Déjà, en 2002, un sondage réalisé par CSA Opinion pour le gouvernement, et paru dans Le Monde du 23 juin 2002, indiquait qu'une majorité de la population française demeurerait sensible à la qualité de vie en milieu urbain et prônait une nouvelle approche de l'espace urbain où piétons, vélos et rollers auraient droit de cité.

Les déplacements urbains se conçoivent désormais en déplacements multimodaux et ne sont et ne doivent plus être limités à la voiture ou les transports collectifs mais doivent intégrer les modes de déplacements plus doux. Comme le soulignait O. Flamand dans sa contribution, l'usage des vélos en ville est une valeur incontournable mais qui, malheureusement, reste sporadique dans son utilisation quotidienne en terme de « part de marché ». Et cette part est davantage réduite en ce qui concerne la marche. Cependant, es itinéraires pédestres et cyclistes connaissent actuellement un véritable essor. Ils existent déjà et fonctionnent avec succès en Angleterre, Hollande et Allemagne ... Leur réalisation est un enjeu des années à venir. Ces parcours répondent aux attentes actuelles en termes de loisirs et de déplacements quotidiens domicile-travail. Synonymes de qualité de vie, respectueux de l'environnement, ils privilégient la connaissance de notre cadre de vie. Les autorités organisatrices des transports et de développement durable doivent mener leur réflexion sur des axes structurants de transport en commun mais également sur des axes de cheminements plus doux.

De plus, de la même manière qu'un effort a été consenti sur la réduction des modes de transport énergivores, l'accent devra être mis sur la réduction des aménagements gourmands en espace et une intégration des modes de transports dans l'environnement bâti. Il est possible d'utiliser intelligemment le territoire disponible, à moindre frais, dans une dynamique de mutation de nos modes de transport et de nos modes d'évaluation et de perception de ces derniers. Tout ce travail de réorganisation spatiale de l'ensemble du territoire concerné devra être réalisé dans le respect des paysages verts et aquatiques existants.

P. Vié indiquait dans sa contribution qu'il fallait diagnostiquer la desserte territoriale, par exemple des équipements sportifs pour les scolaires et les personnes handicapées. En effet, chacun admettra aisément qu'une

desserte ces infrastructures en transports collectifs et en cheminements doux doit être prise en considération dans la réflexion engagée sur le nouveau PDU. De la même manière qu'il faudra par exemple prendre en compte le développement de l'habitat et des infrastructures parallèles rattachées (écoles ...) ainsi que la conception de nouveaux parking relais ou l'agrandissement des parkings existants quand cela est possible.

L'un des principaux enjeux d'un PDU est de développer de manière cohérente et prospective une toile de transports collectifs mais il reste une des principales difficultés à résoudre : comment l'évaluer ?

Il y a tout d'abord le cadre réglementaire qui donne une dimension environnementale aux PDU, mais cette dernière va désormais bien au-delà de la simple législation.

Air, bruit, consommation d'énergie, dégradation paysagère ... sont autant de critères qu'il faut évaluer. Mais on comprend aisément que la notion d'ambiance sonore ne constitue pas un indicateur réglementaire car elle est pour le moins subjective. Néanmoins, ce type d'indicateur, que l'on pourrait qualifier d'« organoleptique du transport » dépend de la nature des sources émettrices, de leur évolution dans le temps et dans l'espace, voire de leur émergence et de leur intensité perçue par les habitants. Tous ces facteurs contribuent au bien-être de la population ainsi qu'aux évolutions économiques en matière de valeurs immobilières. Ainsi, quand les conditions économiques le permettent, la sensibilité des ménages nouveaux acquéreurs dans les grandes agglomérations évolue vers la recherche du calme et des espaces verts tout en privilégiant la proximité des services et des écoles.

Sur ce point, Nantes Métropole a été largement reconnue par la presse nationale comme un des acteurs moteurs et novateurs en matière de développement urbain, associant les transports en commun et les espaces verts. La « qualité de vie à la nantaise » trouve sa force dans cette association unique dans laquelle les gens se retrouvent. Une symbiose de la ville de Nantes et de sa périphérie est actuellement effective. Elle est certainement ressentie par la population qui a du très vraisemblablement s'approprier l'image globale de ce territoire. Cela est confirmé par l'observation des mouvements démographiques vers la capitale ligérienne qui croissent depuis une dizaine d'année (cf. intervention de T. Violland).

En outre, la question de la sécurité doit ici être posée. Il est reconnu que la cohabitation du transport collectif avec la voiture a permis d'obtenir un effet de levier sur la sécurité routière. Mais faut-il se limiter à ce résultat ? Le réseau de cheminements doux, voies cyclables et voies piétonnes doit être développé avec une sécurité accrue pour leurs usagers. De plus, le développement des transports collectifs doit se faire en parfaite intégration avec l'existant. Par exemple, la traversée de zones d'habitation en leur cœur par un transport collectif lourd est-elle en adéquation avec la sécurité des enfants qui évoluent en son sein ? Ce sont là des questions essentielles sur lesquelles nous devons, par nos travaux, apporter un éclairage.

Enfin, il ressortira très certainement de cette conception du PDU 2010-2020, l'établissement de réserves publiques foncières, comme cela avait été fait par le passé. Cette démarche est louable car résolument inscrite dans une vision prospective. Toutefois, quelle souplesse accordera-t-on à une évolution des ces réserves dans 5, 7 ou 10 ans quand nos modes de pensées et peut-être de transport auront encore évolué ? Il nous faut anticiper en laissant une marge de manœuvre intelligente autour de la constitution de ces réserves. Bien sûr, l'aspect administratif les fera apparaître comme définitivement figées mais on pourrait imaginer des outils évolutifs prenant en compte la situation sociale, économique, scientifique ou environnementale qui se présentera alors.

Dans notre travail, il nous faudra envisager dès leur conception les impacts de ces PDU. Pour cela, quelle méthodologie déployer ? Un point zéro de la situation actuelle doit être établi mais comment pourra-t-on évaluer l'impact potentiel à posteriori des futures réalisations qui auront été proposées dans le PDU ? Comment seront perçues ces réalisations par les générations futures, quels seront pour elles les critères importants d'alors ? Les progrès scientifiques croissent de manière exponentielle, on peut présumer qu'ils auront des retombées importantes en matière de cadre de vie et de transport.

De plus, l'évaluation d'un PDU peut-elle uniquement être basée sur des critères définis à l'échelle nationale ? A l'évidence la réponse est non car il faut tenir compte des spécificités locales (type de population, habitudes en matière de transport, caractéristiques environnementales...). Et quand bien même ces spécificités seraient considérées, est-ce la seule échelle à laquelle il faut se limiter dans une démarche prospective ? Ne faut-il pas raisonner également à une échelle encore plus réduite, par quartier par exemple ? En effet, les pratiques et modes de vie peuvent varier d'un quartier à l'autre, le vécu et l'histoire des habitants peuvent modifier la perception d'un même PDU.

Un PDU doit obligatoirement être relié à une évaluation de la qualité de vie et à sa perception par les habitants. Il faut trouver le compromis entre le gain économique et environnemental et le gain de plus en plus recherché en termes de bien-être et de satisfaction des habitants, de l'intégration par rapport à leur habitat ...

Ces paramètres que l'on pourrait aussi qualifier d'« environnementaux » sont étroitement liés à la répartition socio-géographique et donc à l'échelle d'un quartier. S'il est nécessaire de faire participer les citoyens à l'élaboration

des décisions concernant une réalisation pour intégrer l'environnement dans les villes, il n'est pas non plus exclu d'imaginer des moyens de faire aménager des espaces par les habitants eux-mêmes, plus proches du terrain.

Se pose alors la question des intérêts car toute évaluation doit être neutre et impartiale pour être un outil robuste. La démarche participative paraît être une règle équitable et efficace à condition de ne pas mélanger les choses et les genres. Elle doit être ouverte et pluraliste avec des acteurs aux opinions parfois divergentes. Cependant, c'est aux animateurs/décideurs de faire en sorte que la déontologie et l'impartialité du débat soient respectées et que le citoyen participant ne reflète pas des opinions et positions personnelles sous couvert d'une institution dont il fait partie. Outre l'évaluation du PDU, c'est un des challenges de nos institutions : éviter les partis pris et la confusion des actions relevant de l'intérêt personnel avec celles relevant de l'intérêt collectif. C'est la seule manière d'adopter une stratégie prospective commune équitable et viable, tant sur le plan économique que sur le plan environnemental.

Sur la base de ces réflexions et de celles des autres membres du Conseil de Développement, nous pouvons tous agir pour projeter notre agglomération dans un futur plus ou moins lointain et pour maintenir sa croissance et son développement. Le politique, et donc le décideur, doit être l'animateur de ces changements mais il doit réussir à construire cette alchimie entre habitat, activités et déplacements et la satisfaction environnementale et « organoleptique des transports » auprès de ses citoyens.