

Saisine Plan de déplacements urbains

2 mars 09

Contribution d'Olivier FLAMAND

Trois canaux pour évaluer le PUD en cours

Nantes Métropole souhaite que le Conseil de Développement rende un avis sur le PDU 2000-2010 après quoi des orientations pour le deuxième acte pourront être proposées.

Déjà quelques contributions ont été émises, les composantes variées du Conseil vont produire une mosaïque colorée d'avis. Le tableau final, quelle que soit notre motivation, sera par nature incomplet car nous ne pouvons pas nous prévaloir de représenter l'entièreté de la société. Je proposerai ici deux chemins parallèles et complémentaires pour procéder à l'évaluation des neuf premières années du PDU toujours en vogue. Il est bien question ici de juger du chemin parcouru avant de se lancer dans la deuxième étape du plan de déplacement.

Le sujet paraît sain, sans enjeu politicien : des municipalités de droite comme de gauche initient des politiques de déplacement qui n'ont pas de couleur politique. C'est un maire de droite (Tiberi) qui a initialement relancé le vélo à Paris, Juppé à Bordeaux a mis en orbite simultanément tram et schéma cyclable alors qu'à Nantes la politique moderne de déplacement a fini par n'être plus l'apanage de la gauche. On parlera certainement de maturité, les esprits ont convergé ce qui doit laisser supposer des débats sereins.

Sous d'aussi bons auspices le Conseil de Développement peut donc s'attendre à ce que l'évaluation du PDU 2000-2010 se fasse sans langue de bois, sans crainte de réglemens de comptes, avec l'impartialité qu'un sujet aussi grave réclame.

Évaluation par les concepteurs

L'AURAN, comme les services intégrés de Nantes Métropole (feu le District), a été largement sollicitée pour élaborer ce PDU. Depuis 2000 ses spécialistes ont eu l'occasion au sein de l'Observatoire du PDU de suivre son évolution. Aussi il me paraîtrait utile que ce soit à eux et aux autres acteurs initiaux que revienne la tâche, au delà de la simple moisson de chiffres qui leur sera dans tous les cas demandée, de juger du degré de réalisation, d'avancement, d'aboutissement des 42 actions programmées.

Certainement nous pourrions demander que ce soin soit confié à un autre organisme, par soucis d'indépendance... mais dans ce cas particulier, n'est il pas plutôt question de **confiance** ? Que gagnerions nous à proposer que ce soit le clone bordelais de l'agence d'urbanisme, l'AURBA, ou un quelconque cabinet privé qui soit chargé de nous rendre un avis ?

Notre demande pourrait naturellement être assortie d'une demande expresse pour que les interprétations soient encore plus qu'à l'habitude, si cela est possible, parfaitement neutres et sans complaisance aucune pour que la photo finale soit bien celle de l'agglomération que nous vivons de l'intérieur au quotidien et pas celle dont nous rêvons.

Etant donné la complexité du sujet, il serait souhaitable que la forme de cette évaluation reste simple et digeste. Les méthodes de calcul pourront toujours être indiquées en marge, mais si la synthèse pouvait par exemple être résumée pour chacun des 42 points à un pourcentage de réalisation (au delà de 100% si l'objectif initial a été pulvérisé), voilà qui serait lisible par tous et permettrait de croiser avec l'évaluation faite par le grand public.

En marge on pourrait demander que des réponses chiffrées soient apportées à une liste de questions simples recueillies et organisées par le Conseil. Ces instantanés de notre consommation de mobilité seraient bien sûr des vues partielles de la réalité mais pourraient certainement contribuer à subvenir à notre réflexion. Je propose une série de questions de ce type en Annexe en incitant les autres membres du Conseil à y abonder.

C'est, avec un peu d'emphase, à un bilan « les yeux dans les yeux » que le Conseil de Développement pourrait appeler les observateurs du PDU.

Évaluation par les habitants

Ce PDU s'impose à tous mais avant tout intéresse chacun. Tous les habitants de l'aire urbaine sont en mesure de délivrer un avis. Il serait d'autant plus dommage de s'en passer que le succès d'un plan de déplacement réside en partie dans l'adhésion de ses usagers à ses objectifs.

Aussi nous pourrions proposer qu'à travers une consultation très large de la population on fasse d'une pierre deux coups : rassembler une somme d'avis qui pourront être confrontés à ceux des sachants et dans le même temps lancer ou relancer l'intérêt, l'appétence pour le PDU.

Quarante deux actions à juger, c'est une montagne pour le citoyen lambda. Aussi il pourrait être proposé de « noter » trois, quatre, cinq de ces actions, choisies par le notateur au hasard ou par affinité.

Il ne s'agit pas d'une enquête : il n'y a pas ici de recherche d'un panel représentatif. Ce n'est pas un référendum. Cependant nous pourrions proposer que la barre soit mise suffisamment haute quant au nombre de sondés. 30 000 ? comparé aux 600 000 habitants du territoire métropolitain cela ferait un sur vingt.

Dans les centres commerciaux, en ville, dans le train, à la bibliothèque, au sein des associations, au travail, à peu près partout on pourrait soumettre cette question aux habitants de la métropole.

Certainement une méthode aussi peu orthodoxe a des biais : peu de réponse aux actions 1 et 2, beaucoup plus aux 5, 6, 11... mais cela est en même temps une occasion de vérifier quels thèmes sont les plus parlants pour le grand public. Peut être aussi le mode de notation simple (« d'après vous cette action prévue en 2000 a été réalisée à combien de pourcents ? ») pousse t il à des évaluations hâtives. Le Conseil ne manquera pas de personnes compétentes et éclairées en la matière pour proposer des corrections à cette proposition de base.

Pour finir, le croisement des trois évaluations, celle du Conseil, celle des techniciens et celle du public pourra se révéler instructif. Dans l'idéal elles se renforceront mutuellement. Dans tous les cas cette multiplicité d'approche doit permettre d'enregistrer des opinions colorées, comme le sont les habitants de la métropole dans leur variété. Les avis que le Conseil prodiguera gagneront, de mon point de vue, à être fondés sur un bilan aussi polymorphe que possible du premier PDU.

Annexe : liste de questions posées à l'AURAN ou aux autres organismes ressources participant à l'observatoire du PDU

- Nombre de déplacements et répartition modale en 2009 (par comparaison avec les 3 hypothèses formulées en 1999) ?
- Fréquentation du réseau bus 1999/2009 ?
- Combien de bus, de tram, de navettes fluviales en circulation en 2000 et en 2009 ?
- Nombre de stations de l'étoile ferroviaire 1999/2009 ?
- Parts modales à la gare de Nantes et à l'aéroport 1999/2009 ?
- Combien de km d'aménagements cyclables en service en 2000, combien en 2009 ?
- Combien de stationnements cyclables sécurisés 1999/2009 ?
- Combien de véhicules « propres » dans les flottes des collectivités locales 1999/2009 ? combien de km parcourus par an ?
- Quelle consommation annuelle de carburants fossiles, d'électricité pour les transports dans l'agglomération ?
- Fréquentation du périphérique 1999/2009 ?
- Nombre de personnes transportées par voies d'eau (y compris bacs de Loire) 1999/2009 ?
- Accidents par mode de transport et gravité sur l'aire urbaine, chaque année de 1999 à 2009 ?
- Evolution du fret transitant par l'agglomération (fer, route, eau) 1999/2009 ?
- Evolution de nombre de places de stationnements offertes sur l'agglomération (libres, payantes, en entreprises, en parking privés, sur l'espace public) 1999/2009 ?
- Nombre d'usagers des « centrales de mobilité » (SNCF, TAN, infocirculation, Lila, ...)?
- Nombre de plans de mobilités, de personnes concernées, gain par modes 1999/2009 ?
- Nombre de personnes pratiquant le covoiturage (ou % d'occupation des véhicules individuels) 1999/2009 ?
- Nombre de campagnes de communication déclinant les concepts et actions du PDU ? Budgets ?
- Nombre de points de mesure de la qualité de l'air 1999/2009 ? Du bruit ? Budget ?