

Saisine Plan de déplacements urbains

11 mai 09

Contribution de Jean-Pierre Le Roy

Comment aborder les questions d'évaluation ?

Citoyen volontaire, donc nouvellement arrivé au Conseil de Développement dans la délégation Territoires et vie quotidienne, je découvre, avec un peu d'étonnement, la difficulté à faire émerger une évaluation consensuelle et objective du PDU 2000-2010.

Il est évident que ce PDU, exercice difficile, élaboré en 1999 dans un contexte très différent, sur beaucoup d'aspects, de celui d'aujourd'hui, mérite une évaluation équitable, préalable indispensable à l'élaboration du prochain.

Retraité, issu de l'industrie aéronautique, je me souviens que déjà dans les années 90 nous utilisions, pour tous les grands projets, des outils de gestion et de suivi de projet qui nous apportaient une aide précieuse. Nous n'étions pas les seuls dans l'industrie à les utiliser et depuis ils se sont beaucoup développés.

Ces outils, certainement connus des ingénieurs de Nantes Métropole, permettent une gestion et un suivi très fins des projets. Ils peuvent être confiés à un gestionnaire de projet qui recueille et traite les données fournies par les différents acteurs du projet. Basés sur un découpage des tâches planifié ils permettent des suivis en terme de planning, finance, avancement, mesure d'écart, tenue d'objectifs, fourniture de tableaux de synthèse, etc. Leur but n'est surtout pas de désigner des coupables mais seulement de fournir au jour le jour une lisibilité du projet pour les décideurs, ils sont une aide à la décision.

Cela permet très facilement, tout au long du programme, de faire une évaluation fine et objective de celui-ci sur chacune des actions.

Je suggère donc que notre délégation, dans sa phase deux, propose aux élus que le prochain PDU soit suivi à l'aide d'un outil de ce type. Ceux-ci auront ainsi disponible en permanence une évaluation et un avancement à jour indépendants de toute interprétation. Ils pourront, s'ils le souhaitent, partager en temps réel ces informations avec tous les acteurs du projet et y compris le client final c'est-à-dire les citoyens de l'agglomération.

N'est-ce pas une base sérieuse pour faire de la politique et la faire valoir ?

À propos des parcs-relais

Lors de notre réunion du 29 avril ainsi que dans la contribution de Mr Bernard Fritsch d'avril 2009 la question des parcs-relais a été abordée.

Le Grenelle de l'environnement a mis en évidence que, à plusieurs titres, l'étalement urbain débridé que nous connaissons n'était pas une bonne chose pour la planète et donc pour le devenir de l'humanité.

Dire que les parcs-relais favorisent l'étalement urbain est une réalité et j'ajouterai même que, par exemple, la construction de logements sociaux en lieu et place aurait judicieusement contribué à le contenir.

Mais au delà de ce constat il est également souhaitable d'examiner les chiffres. Nantes Métropole dispose à ce jour de 5500 places en parcs-relais, cela fait approximativement 5500 voitures stoppées aux portes de l'agglomération cinq jours sur sept.

Ceci est à comparer au flot de véhicules qui pénètre chaque jour dans la ville. Je ne dispose pas du chiffre exact mais je crains que le rapport ne soit que de quelques pour cent.

Partant de ces constats on peut aisément déduire que les parcs-relais contribuent très faiblement à faire croître les parts de marché des transports en commun au détriment de la voiture et sont contre productifs pour la limitation de l'étalement urbain.

Alors, quelle attitude suggérer pour l'avenir à nos élus vis-à-vis de ces stationnements ?

J'avoue que je suis malgré tout partagé car ces parcs ont une incontestable valeur pédagogique pour valoriser les modes doux de déplacement. Il en est de même du « Bicloo » qui avec 1700 utilisations par jour représente une goutte d'eau dans l'océan des déplacements mais a valeur d'exemple pour développer ce mode.

Il faut, je pense, des signaux multiples et puissants pour faire évoluer nos comportements vers les modes doux mais force est de constater qu'ils ne le sont encore pas assez car depuis 25 ans leurs parts de marché, particulièrement pour les transports en commun ont très peu progressé.