



Contribution de Manoel DIALINAS

manoel.dialinas@laposte.net

La tâche était ingrate...

Le mardi 17 septembre, le Conseil de développement a rencontré Olivier Le Grontec, Directeur général de la SEMITAN, accompagné de Pascal Leroy, Directeur Performances et innovation de la SEMITAN, que l'on peut considérer tous les deux comme des "techniciens de la Métropole".

Le thème de la rencontre était : « Une nouvelle étape pour la SEMITAN : réseau, services, innovation... ».

L'assemblée était plutôt nombreuse et il y eu beaucoup de questions après l'exposé d'Olivier Le Grontec. Toutefois, peu de questions ont porté sur le thème de la réunion et sur des sujets techniques relevant de la SEMITAN ; la majorité des questions ont porté sur des sujets et problématiques relevant de la mobilité et des déplacements dans la métropole nantaise, ce qui est un indice des besoins et des attentes des habitants de l'agglomération nantaise.

La tâche était ingrate car les deux intervenants n'étaient pas les interlocuteurs adéquats pour répondre à la majorité de ces questions : soit elles sortaient de leur domaine de compétence, soit ils connaissaient la réponse mais ils n'étaient pas habilités à la donner, soit ils n'étaient pas en mesure de justifier les décisions qui avaient été prises par les responsables politiques.

Par exemple, les interpellations « *Pourquoi pas la gratuité des transports en commun à Nantes Métropole ?* », « *Pourquoi pas un métro à Nantes ?* », « *Réaliser une rocade tramway afin d'améliorer les déplacements et mobilités entre communes de l'agglomération* », relevaient de la thématique « Quel projet à long terme pour les déplacements et mobilités à Nantes Métropole ? ».

Il apparait qu'au cours de cette réunion il manquait un ou des décideurs politiques : il n'en manque pourtant pas sur le sujet... Par exemple, le président de la SEMITAN, également Vice-président de Nantes Métropole (finances, évaluations politiques publiques, emploi), 1er adjoint au maire de Nantes, Conseiller départemental, Président de la maison de l'emploi de Nantes, inspecteur des impôts, est un « poids lourd » de la vie politique locale. Ou encore le Vice-président de Nantes Métropole en charge des Déplacements et transports publics, de l'Enseignement supérieur et recherche, Maire d'une des 3 communes les plus

importantes de la Métropole, que le Conseil de développement a déjà eu l'occasion de rencontrer, n'est également pas un second couteau du milieu politique nantais.

Lors de réunions sur l'urbanisme métropolitain, le fait de ne pas avoir ensemble « décideurs » et « techniciens » avait laissé une impression de flou entre « qui détermine » et « qui conduit » l'urbanisme local, voire une impression « d'échanges de patates chaudes » sur quelques points « sensibles ».

Pendant la crise des gilets jaunes, dans toute la France, à l'occasion des débats sur le référendum d'initiative populaire, les élus locaux ont dit haut et fort, à raison, qu'ils étaient ouverts à toute forme de concertation mais que c'était eux qui avaient légalement le pouvoir de décision local. Oui, par contre cela implique d'assumer ses responsabilités, dire qui a décidé quoi, expliquer pourquoi, justifier, dans des échanges contradictoires, plutôt que par un discours monologue, où par un édito dans un journal, ce n'est pas souvent le cas en France (et ailleurs...) alors qu'il en va de la pérennité de la démocratie représentative.

Pourquoi, dans les réunions du Conseil de développement où sont abordés des sujets d'intérêt métropolitain, à la fois sur les aspects techniques, politiques, sociétaux, des élus ne participeraient pas aux côtés des « techniciens » afin d'expliquer, justifier les choix politiques au niveau métropolitain, choix politiques d'où découlent directement les choix techniques ? Il faut éviter un mélange des genres ? Pourtant stratégie de déplacements et techniques de transports sont intimement liées... Les élus sont trop occupés pour participer à ce type de rencontre ? Alors, cela pose le problème du cumul des mandats, des fonctions, et des responsabilités.

À propos de stratégie de déplacements pour l'agglomération nantaise

Le 15 juillet 2019, un collectif transport regroupant 7 associations a publié au Conseil de développement une contribution « Etoile ferroviaire nantaise, optimiser les liaisons, créer de nouveaux pôles multimodaux », c'est à dire utiliser le potentiel inutilisé de l'étoile ferroviaire nantaise afin d'améliorer les déplacements dans l'agglomération.

Il est réconfortant que sept associations aient réfléchi, débattu, proposé, sur le sujet et qu'elles se soient regroupées dans cette démarche, cela permet de « mutualiser » connaissances et compétences, cela donne du poids et de la crédibilité à leurs propositions, cela change de l'émiettement des partis, syndicats, mouvements et revendications que l'on constate en France depuis quelques années, cela montre qu'une société civile responsable existe.

Les analyses du collectif transport sont pertinentes, les propositions sont réalistes et responsables, elles s'appuient sur des infrastructures existantes, alors que l'argument souvent entendu pour ne pas construire des voies ferrées (que ce soit pour des trains ou des tramways) est que « ça coûte cher ».

Cette contribution du Collectif transport suscite deux remarques :

1. Dans le cadre de la préparation du PDU 2018-2027 (Plan de Déplacements Urbains), ces associations ont rencontré les techniciens du transport et les décideurs politiques locaux, les partenaires se connaissent, cela se voit dans les réunions publiques. Les propositions, toutes pertinentes, exprimées dans la contribution ne figurent pas dans le PDU qui est majoritairement « d'inspiration routière » (bus et leurs dérivés, vélos). Faut-il en déduire que c'est une manière d'indiquer que les propositions du collectif transport n'ont pas été retenues ?

2. On regrettera que les propositions d'aménagement de 5 branches de l'étoile ferroviaire, n'aient pas été classées, hiérarchisées, ni accompagnées d'estimations budgétaires, il est vrai qu'en France cela ne fait généralement pas partie des pratiques des associations. Pourtant, certaines des propositions du collectif transport peuvent avoir un impact significatif sur les déplacements pour un coût limité, tandis que d'autres auraient un impact plus faible pour un coût plus élevé. Le bon sens dira que ce sont les premières qui sont à réaliser en priorité pour améliorer les déplacements dans l'agglomération nantaise. La contribution du collectif transport aurait été plus crédible si les propositions avaient été hiérarchisées et s'il y avait eu une esquisse d'estimation budgétaire, il y a des compétences disponibles pour cela dans certaines associations.

Supposons que, dans le plus improbable de leurs rêves, les auteurs de la contribution soient majoritaires, largement majoritaires au Conseil métropolitain et au Conseil régional. Supposons, dans des conditions idéales, que majoritaires ils aient les moyens d'augmenter de 100 % les crédits affectés aux transports urbains, il n'en demeure pas moins que les travaux ne pourraient pas être menés de front pour toutes les 5 branches de l'étoile ferroviaire, cela ne serait pas à portée des moyens budgétaires même largement augmentés (il n'y a pas que des voies ferrées à financer pour améliorer les déplacements dans l'agglomération nantaise...), donc il y aurait des choix à faire, des options seraient mises en œuvre avant d'autres. Alors pourquoi ne pas faire ce choix de suite, cela donnerait plus de poids aux associations, à la société civile, comme interlocuteur responsable.