



## Plaidoyer pour une Maison nantaise de la Mobilité et du Temps

*Comme toutes les grandes agglomérations notre ville est soumise aux mutations qui affectent la mobilité des personnes et des marchandises et qui produisent une foule de « nouveaux » comportements (covoiturage, cyclisme urbain,) et de services (location automobile adaptée, vélos en libre service, titres de transport multimodaux, bus à haute qualité de service). Force est de reconnaître une certaine illisibilité dans ces changements d'autant plus qu'ils sont souvent l'objet de plans de communication de tous les acteurs rarement neutres économiquement et politiquement. Les débats sur le partage de la voirie sont aussi de plus en plus techniques et malaisés avec en nouveauté de nouvelles résistances face aux modes moins énergivores, moins polluants dont les défenseurs sont dépeints comme les groupes de pression les uns du rail, les autres du vélo alors que c'est de la juste place de l'automobile qu'il est question (et que les intérêts à agir des militants n'ont rien à voir avec le « lobbying » à l'américaine). Confrontée d'autre part à l'exiguïté des locaux qu'elle partage, pour quelques temps encore, avec la très dynamique association « Place au Vélo » et la FNAUT Pays de la Loire, l'ANDE souhaite développer l'idée d'une **Maison de la Mobilité et du Temps à Nantes**.*

*Cette structure (que l'on souhaite près d'un lieu fréquenté voire un pôle multimodal) associerait les associations et services concernés par les mobilités actives (ou douces) et le transport collectif. Elle permettrait de développer les services rendus aux usagers des transports publics (SNCF, Lila, TAN), aux cyclistes et d'être un lieu de rencontre entre militants, responsables et curieux. Des locaux vides existent, des financements croisés sont possibles et nous avons envie de prendre en main ce dossier.*

### 1) CONSTAT :

#### **Importance et complexité des questions concernant la mobilité dans l'agglomération nantaise ...et ailleurs**

Le Conseil de développement de Nantes Métropole est confronté depuis un an à l'évaluation du Plan de déplacement urbain 2000-2010, à la discussion de son successeur s'étendant de 2010 à 2020 et au **projet d'agglomération** se référant à l'horizon 2030.

Les débats sur les questions d'urbanisme et d'habitat, de mobilité (sociale, géographique, culturelle...) et de transport sont constants depuis la mandature Chenard avec leurs déclinaisons : densification acceptable et son accompagnement, pertinence des éco quartiers, optimisation ou remplacement des réseaux actuels (étoile ferroviaire promue au TER ou au « tram-train », réseau armature du tram, autobus avec leur promotion en « Chronobus »). Ils sont souvent organisés dans une certaine sérénité (ceux sur le PDU essentiellement) mais peuvent se décliner aussi sur le mode conflictuel : oppositions à la politique de stationnement, mise en cause de Nantes Métropole dans la gestion du périphérique pourtant nationalisé, polémique récente sur la desserte ferroviaire de Nantes.

Il faut reconnaître en la matière la **complexité de l'approche et de la décision politique** dans un contexte où :

- l'Union européenne impulse des politiques que l'on peut juger contradictoires (minoration des émissions de carbone, pressions en faveur des délégations des services ferroviaires, autorisation des poids lourds de 44t etc.)

- l'Etat doit gérer les conflits entre les affichages du « Grenelle de l'environnement » et ceux des acteurs économiques (BTP, sociétés gestionnaires des autoroutes, exploitants des transport) dans le contexte de raréfaction financière qui s'exacerbera probablement

- **l'empilement des autorités organisatrices** caractéristique de notre république est objectivement un frein à la rationalisation du transport public ne serait ce que dans notre communauté urbaine pour la coordination Semitan-Lila-SNCF (même si quelques annonces récentes vont dans le bon sens)

### ***Urgence du report modal et complexité institutionnelle***

L'évaluation du précédent **Plan de déplacement urbain** a souligné, à notre regret et je crois à celui de ceux qui l'ont assumé entre 2000 et 2010, la modestie du report modal malgré le volontarisme des autorités de l'agglomération depuis 1980, le développement du transport public, les politiques de stationnement, le renouveau de l'usage de la bicyclette. Elle a désigné en la matière les espaces où croît en masse et en proportion la circulation automobile : à l'extérieur du boulevard périphérique, dans les liaisons entre périphéries, dans l'espace péri urbain avec toutefois de fortes différenciations (liées aux politiques immobilières, à la hiérarchisation des voiries...)

L'ANDE rappelle ici les **coûts écologiques, économiques, sociaux** de cette stagnation du report modal : pollution aux effets délétères sur l'atmosphère (cf les annonces de moins en moins rassurantes d'Air Pays de la Loire), sur la santé, sur le paysage, sur la mixité sociale

Elle a déjà fait l'inventaire des insuffisances de l'inter modalité dans l'agglomération : centralisation des réseaux (qu'illustre le terminus du tram-train Nantes – Châteaubriant que l'on espère provisoire), la faiblesse des possibilités dans et les pôles multi modaux (Chantenay, Pont-Rousseau), les freins institutionnels et techniques soulignés par d'autres que nous (Nexus, syndicats)

Notre association insiste sur la nécessité d'aller face à cela plus encore vers la **coordination politique, technique, horaire, tarifaire du transport public** et ce face aux réticences de certains responsables, aux évolutions législatives en cours pour le moins contradictoires, à certains corporatismes. Ses propositions développées à travers le « Collectif Transport de Nantes » sont mesurées : interconnexion des services ferroviaires, nouvelles lignes de tram évoluant vers un réseau véritable, accélération du projet Chronobus, imbrication des réseaux Lila et Tan ...

### ***La question du temps au cœur des questions de mobilité et de vie urbaine***

Malgré des efforts récents et réels (surtout à propos des Plans de déplacement d'entreprise) notre communauté urbaine n'est pas en avance quant à la conception de ce qu'on a pu appeler ailleurs un **Bureau du Temps** qui s'efforcerait de réguler les rythmes de l'agglomération. Les temps de vie à Nantes sont probablement aggravés par la forte péri urbanisation (qui exacerbe les congestions aux heures de pointe), par l'accessibilité des lieux de récréation (qui concentre les flux de fin de semaine) et par les bonnes performances ...des réseaux de circulation (qui n'incitent pas au report du déplacement). Le développement des services tertiaires de haut niveau comme la présence massive de l'université devrait être un facteur de régulation (par les effets indirects sur la gestion des rythmes de travail par l'intelligence qui s'y accumule !) mais on peut parfois en douter.

Les phénomènes de pointe sont bien connus comme les respirations dues aux vacances scolaires sans oublier les aléas d'une des agglomérations les plus festive et revendicative de France (qui supprimera le plus de km-voyageurs entre la « petite géante » et tel ou tel syndicat de cheminots ?) Ils justifient l'offre de transport comme sa régression (« jours jaunes » de la Semitan !). A propos des embouteillages automobiles et face au choix presque assumé de la fin du surinvestissement routier il est évident que la régulation de la circulation devra désormais concerner la gestion des horaires des services publics, des établissements scolaires, des commerces avec tous les paramètres qui s'ensuivent (en particulier celui de la gestion de cette cause dans les ménages)

### ***La « prise de pouvoir » par les usagers et ses conséquences***

Face à ces données institutionnelles et techniques toutes imprégnées par le long terme force est de constater la montée de « l'instantanéité » dans les comportements des usagers qui par l'utilisation des nouvelles technologies (essentiellement les terminaux portables) et des réseaux de correspondance installés sur internet interfère sur :

- l'information sur les services et des horaires plus ou moins bien coordonnés par les institutions qui en sont chargées (notons dans notre région les progrès de « Destineo » ) et parfois mieux présentée par des amateurs qui connaissent intuitivement les pratiques des usagers,
- la connaissance des situations perturbées tantôt prise en charge par les sources « normales » (ex : la circulation automobile suivie par « Presse Océan » au risque de la lassitude), tantôt insufflée par les victimes des retards ferroviaires, des embouteillages etc.,
- les sites des associations spécialisées promptes à critiquer et proposer en matière de mobilité (cf. le blog de FNAUT Pays de la Loire, celui de Nexus) et qui paradoxalement apparaissent souvent plus chargés d'expertise que ceux des institutions organisatrices ou délégataires prisonniers des règles de la communication ou du politiquement correct.

A ce propos on ne peut que recenser dans les débats sur la mobilité les confusions idéologiques économiques et fonctionnelles. Les capacités d'analyse des protestataires sont souvent reliées à leurs supposées choix politiques : un défenseur du transport public ne peut être qu'un « écolo » puisque les « collectivistes » ont disparu et en face un automobiliste ne peut que réclamer partout et toujours plus de stationnement, plus de quatre voies urbaines. Elles sont rarement présentées en fonction de leur compétence ou de leur qualification (on ne s'improvise pas adhérent de l'ANDE !) sinon de leur pratique qui du service d'autobus, qui du laxisme en matière de stationnement dans les communes périphériques... Dans l'autre sphère, celle des décideurs ou de leurs opposants, les réponses politiques et techniques sont rarement sereines tant l'objet est ici complexe : polémiques sur des situations ultra-localisées, confrontations artificielles, projets présentés comme novateurs sans adéquation aux évolutions et aux besoins...avec en fond de toile la dictature (nécessaire) du financement

### ***Sans oublier tout de même l'inconfort des locaux partagés par la FNAUT, l'ANDE, « Place au Vélo »***

Sur ce dernier point il est presque gênant de mettre en avant l'inconfort et la vétusté des locaux affectés à l'ANDE dans la Maison des associations de la rue d'Auvours. Partagés qui plus est entre trois associations : moins de 40m<sup>2</sup> de surface habitable en un seul tenant, une capacité d'archivage et de présentation quasi nulle, l'impossibilité d'assurer des permanences alors que trois salariés de « Place au vélo » travaillent sur place... Sans parler de nos faibles moyens bureautiques. Et « last but not least » de l'inaccessibilité aux personnes à mobilité réduite ce qui est un comble pour des associations très souvent interpellées sur la question

*NB : la mairie de Nantes envisage la désaffectation de ces locaux et notre déménagement, rendez-vous sont pris que nous espérons pour de meilleures situations ...à défaut de merveilleuses*

## **2) MISSIONS D'UNE MAISON DE LA MOBILITE**

Le contexte d'éminente complexité des questions posées nous incite à ne pas écrire que la création d'une Maison nantaise de la Mobilité et du Temps serait une panacée à toutes nos interrogations au système économique, à la puissance publique, aux évolutions culturelles. Nous pouvons toutefois nous risquer à esquisser, après un débat qui mérite de se poursuivre, quelques fonctions pour ce qui n'est pour le moment ni institution, ni bâtiment, seulement rêve en marche. Pour chacune d'entre elle un modeste cahier des charges est proposé à un architecte fictif en attendant les avis de réels hommes de l'Art.

### ***Lieu de rencontre***

Une Maison nantaise de la Mobilité et du Temps pourrait être d'abord un lieu de rencontre entre usagers, militants, décideurs

Usagers indifférenciés des transports publics, des modes actifs de transport individuels (marche, bicyclette, auto-partage) ou institutionnalisés (vélos en libre service, autos loués)...

Militants des associations souhaitant représenter les usagers et qui seront de plus en plus vraisemblablement appelées à leur rendre des services : apprentissage ou réapprentissage liés au vélo, ou l'utilisation des transports combinés, médiation voire aide juridique.

Décideurs des autorités organisatrices ou des prestataires trouvant en ce lieu (in situ ou par les canaux « habituels » de la communication) les informations, les dialogues voire les confrontations nécessaires à toute société démocratique contemporaine.

Dessinée sur un plan d'architecte cette fonction implique des bureaux, des lieux de permanence-accueil, des salles de réunion.

### ***Lieu d'expertise***

Cette Maison nantaise de la Mobilité et du Temps doit être surtout un lieu d'expertise (que l'on rêverait non institutionnelle, non marchande, pluridisciplinaire) car il s'agit avant tout d'y favoriser la rencontre entre usagers-militants et les connaisseurs-praticiens de la mobilité : sociologues, économistes, géographes, urbanistes, élus

Dessinée sur un plan d'architecte cette fonction implique un lieu de documentation, l'accueil de banques de données et une salle d'exposition

### ***Lieu de service***

Les citoyens-usagers attendent probablement plus que ces fonctions de représentation et une Maison nantaise de la Mobilité et du Temps devra être capable de fournir en une multitude de formules et sur tous les supports des études d'itinéraire sur les divers réseaux et selon les différents prestataires transport, des cartes passives ou inter actives, des accès aux sites spécialisés sans oublier les conseils en billettique et le gardiennage-entretien des vélos. Et tout cela en s'adaptant aux différents publics pour faire gérer la mixité sociale, l'inter générationnel et la différence non frontale valides-handicapés... Ces choses seront certainement plus difficiles à dessiner sur un plan d'architecte mais il est probablement stimulant d'imaginer la juxtaposition d'un atelier et d'un guichet ouvert, le voisinage entre des bornes inter actives et un bureau des pleurs !

### ***Lieu de projets***

Enfin la Maison nantaise de la Mobilité et du Temps devra être un lieu de débats et de prospective entre associations un lieu d'échanges entre décideurs et usagers. Figurer ici nos propositions serait totalement vain car bien malin qui peut esquisser les évolutions de la mobilité et de l'évolution des rythmes urbains dans les prochaines années. On ne peut que dresser la liste incomplète des variables : coût et usage des énergies fossiles, implication en la matière des politiques dites de développement durable, conséquences de la démographie sur la mobilité (croissance des aînés, évolution des pratiques des générations jeunes qui resteront nombreuses), densification urbaine et dessertes des espaces péri urbains...

On peut la rêver pêle-mêle comme un lieu de présentation et de discussion des projets d'urbanisme, des services matériels ou immatériels liés à la mobilité, des choix en matière d'ouverture des services et des commerces, des impulsions en faveur de telle ou telle catégorie sociale, culturelle, générationnelle..

Et pour cela le plan d'architecte devrait déjà avoir tout prévu.

### **3) LES PROPOSITIONS DE L'A.N.D.E**

A ce niveau de présentation il importe d'être concret mais nos propositions ne sont encore que rêveries méritant certainement des développements et des critiques que nous souhaitons. N'étant pas masochistes et pour anticiper toute volée de bois vert nous livrons pour chaque point évoqué des objections évidentes ou supposées qui enrichiront, nous l'espérons, immédiatement le débat.

***Dans sa conception d'une Maison nantaise de la Mobilité et du Temps l'ANDE propose de rassembler dans un même lieu :***

- l'Office régional des Transports (si cette structure en est convaincue !)
- un Bureau du temps à définir entre la communauté urbaine, les entreprises et services publics et leurs représentants
- les associations militants pour le transport public et les modes actifs (doux) dont bien entendu l'ANDE, Place au Vélo
- une antenne de l'Agence d'urbanisme
- des services aux usagers

Le choix des partenaires envisagé n'est pas exhaustif. Il implique pour ceux proposés leur agrément ce qui n'est pas évident tant de la part des « institutionnels » qui ont leurs stratégies et leurs tutelles comme de la part des associations légitimement tentées par leur indépendance politique et fonctionnelle.

L'option « services aux usagers » sera aussi difficile à traiter au niveau du choix de ce qui apparaîtra indispensable aux uns, futile aux autres avec en corollaire l'aspect déterminant marchand-non marchand.

### ***Elle s'interroge sur la création et le financement d'une structure officielle et pérenne ?***

Pour l'ANDE le rassemblement matériel des structures et personnes œuvrant pour une mobilité écologique, durable, aux moindres coûts économiques et sociaux est un objectif évident. Au-delà elle ne saurait trancher sur la mise en place au travers d'un établissement public, d'une association voire d'une société d'économie mixte d'une appellation « Maison nantaise de la Mobilité et du Temps »

En terme positif une telle structure s'imposerait par sa visibilité, sa capacité à agir, son rôle de relai. On peut imaginer facilement ses statuts, son fonctionnement voire son ...logo.

A contrario on comprendra facilement dans un pays saturé d'intervenants les remarques mettant en avant une bureaucratie inutile, des coûts de fonctionnement supplémentaires face à un existant tout de même assumé et par-dessus tout des fondements et une évolution chargée d'incertitude

### ***Profiter de l'opportunité « Nantes, capitale verte de l'Europe en 2013 »***

Toutefois alors que Nantes est promue pour dans deux courtes années « Capitale verte de l'Europe » on n'a aucun doute dans notre volonté de voir aboutir avant 2013 cet objectif à faire partager par les associations concernées, comme le témoin de la volonté politique d'une communauté urbaine » engagée dans le report modal, le développement durable

## **4) LES QUESTIONS EN SUSPENS ET POUR EVITER DE CONCLURE**

### ***La forme pour une ville:***

Pour qu'avance ce débat nous souhaiterions que ceux qui s'y intéressent au-delà de l'ANDE s'engagent en priorité sur les pistes proposées :

- Association pour une maison de la Mobilité que pourrait prendre en charge l'ANDE notamment à travers ses contacts du « Collectif Transport »
- Structure officielle prise en charge par la Ville de Nantes ou Nantes Métropole en collaboration avec le département
- Collectif engageant immédiatement les partenaires pressentis

### ***Le contenu. Provisoire ? Définitif ?***

Le déménagement programmé de l'ANDE et de ses partenaires des locaux de la rue d'Auvours offre une opportunité extraordinaire pour faire avancer le projet ici présenté. Sans information, à ce jour de mai 2011 du lieu de relogement prévu par la Mairie de Nantes on peut suggérer l'installation sur des sites urbains actuellement en déshérence :

- locaux délaissés par la SEMITAN au niveau inférieur de la station « Gréneraie » du « busway » au plus près des usagers (mais peut-être non utilisables pour les fonctions évoquées)

- ancienne Bourse du Travail où la place ne doit pas manquer, où la charge symbolique est forte, où des architectes ont déjà travaillé où la principale objection restera l'éloignement même s'il y a un arrêt de la ligne et si la station « Chantiers navals » du tramway est à 200m

- bureaux vides rue Lekain autour de « Cosmopolis » très centraux mais éclatés et inaptes à recevoir un atelier vélo

En cas de prospérité économique retrouvé (ou d'essence à plus de 2€ le litre !) et avec la volonté des collectivités locales on pourrait songer à un lieu à définir sur une zone d'urbanisation et de forte mobilité, au projet architectural défini ci-dessus par touches successives qu'il ne faudrait pas bien entendu se faire confisquer.

J B LUGADET

Président de l'ANDE

Membre du Conseil de développement de Nantes Métropole

Administrateur d'Ecopôle