

les cahiers de l'audap



❖ Edito

La liberté de mobilité des personnes et des biens représente un élément majeur des modes de vie actuels. Cette liberté, les habitants y sont très attachés et ressentent la nécessité de ne pas la voir restreinte, toute contrainte étant vécue comme une atteinte souvent insupportable à la liberté individuelle.

Mais les évolutions récentes des usages et des modes de vie montrent que les journées ne répondent plus aux mêmes rythmes, que les déplacements ont des motifs de plus en plus variés, que les horaires d'arrivée et de sortie du travail n'ont jamais été aussi souples. La société laisse une place majeure aux loisirs et aux déplacements du « temps libre ».

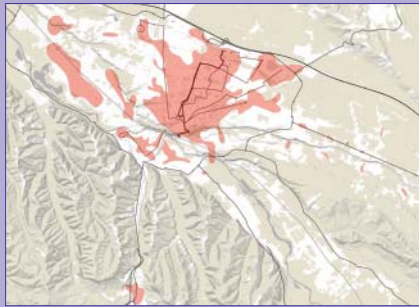
La mobilité en voiture est toujours le mode privilégié de déplacement. Cette multiplication des mobilités crée des besoins toujours plus importants en voirie, en espaces de stationnement en même temps qu'une demande de proximité des services et des commerces. Malgré tout, l'usage des transports publics est plébiscité quand ceux-ci sont de bonne qualité et s'adaptent aux usages, sur des lignes offrant des fréquences élevées et un bon niveau de confort.

Si les territoires doivent s'adapter aux besoins de liberté des habitants, nous avons aussi le devoir, par nos capacités de connaissance, d'innovation et d'anticipation, de préparer les territoires de demain en mettant en place des systèmes de mobilité toujours mieux adaptés.

Nous devons surtout penser l'avenir pour fabriquer les territoires de demain, ne pas opposer les urbains aux périurbains mais créer les conditions de l'attractivité des centres-villes et des centres-bourgs. C'est dans des territoires diversifiés reliés et spécifiques, avec des offres de vie multiples, que se jouent les complémentarités et la mobilité de demain. ■

Jean-Pierre VOISIN
Président de l'Audap

Projet de territoire



Des ateliers participatifs pour nourrir le schéma de l'agglomération paloise

En 2012, la Communauté d'Agglomération Pau Pyrénées a demandé à l'Audap de l'accompagner

dans l'élaboration de son schéma d'organisation de développement du territoire. Ce document sera une première étape préparatoire au futur projet d'agglomération, volet aménagement de l'espace. Après cette année consacrée à la lecture du territoire et à la production d'éléments de connaissance partagés, une première image des enjeux du territoire a pu être dessinée.

Dès son lancement, la démarche a été imaginée collaborative et l'Audap placée au cœur de l'animation. C'est ainsi que le 31 janvier dernier, des ateliers marquaient un temps fort puisque que la Présidente, des élus communautaires et des techniciens se sont prêtés au jeu de la co-construction d'une vision prospective. Des groupes de travail ont eu pour objectif de spatialiser les secteurs à enjeux de développement et de les passer au crible des objectifs fixés.

Règle du jeu : 3 entités territoriales, 3 ateliers, 3 cartes complétées au fil du positionnement des groupes.

Au regard du succès du processus, il devrait être reconduit au printemps.

Urbanisme commercial

Les schémas commerciaux : de la démarche des agglomérations paloise et bayonnaise à l'encadrement des implantations commerciales par les SCoT

Qu'il soit de centre, de périphérie, ou situé le long des axes, le commerce reste une composante « galopante » de nos territoires.

Il impacte leur fonctionnement et rythme la vie des habitants. Les agglomérations bayonnaise et paloise ont relevé le défi de l'organisation du développement commercial en se lançant dans l'élaboration de schémas. Celui de Bayonne est approuvé, celui de Pau en chantier.

L'Audap accompagne leur démarche. Tout d'abord par l'organisation de séminaires pour apporter un éclairage sur les problématiques et les enjeux commerciaux. Ce sont aussi des travaux spécifiques de l'agence qui nourrissent les réflexions : l'exploitation de l'enquête ménages déplacements sur la côte basco-landaise, l'atlas des zones commerciales et l'animation d'ateliers thématiques.

Dans le prolongement de ces schémas commerciaux, les SCoT auxquels contribue l'agence sur les deux agglomérations comprendront un volet aménagement commercial prévoyant la délimitation des Zones d'Aménagement Commercial (ZACom) : un exercice inhabituel dans les réflexions de planification menées à l'échelle du bassin de vie.

Habitat - Logement

L'observatoire des loyers privés sélectionné dans la démarche nationale

L'Observatoire des loyers privés des Pyrénées-Atlantiques a été sélectionné parmi les 19 sites pilotes que le Ministère de l'Égalité des Territoires et du Logement a retenus dans le cadre d'un appel à projet national de déploiement d'observatoires des loyers.

Deux rencontres à Paris ont déjà eu lieu. La première le 9 janvier à la Grande Arche de la Défense pour lancer la démarche, a réuni tous les porteurs de projet. La seconde, le 31 janvier à l'Observatoire des Loyers de l'Agglomération Parisienne, a porté sur les premiers aspects techniques.

L'Audap va devoir recueillir dans un temps très court, d'ici à fin mai, de nombreuses données issues principalement des agences immobilières. Pour faciliter cette collecte, la FNAIM a identifié un relais qui a pour mission de favoriser le partenariat local et la remontée des informations fournies par les agences immobilières.

A côté, d'autres sources de collecte sont prévues : auprès de l'Agence Départementale d'Information sur le Logement (ADIL) des Pyrénées-Atlantiques, mais aussi une enquête en ligne [www.enquete-des-loyers.fr] destinée aux locataires et des enquêtes complémentaires auprès des propriétaires bailleurs.

La dynamique partenariale qui a porté l'observatoire en 2012 a vocation à être renforcée en associant encore plus les acteurs de l'habitat que sont les Caisses d'Allocations Familiales du département, l'ADIL 64, les agences immobilières, les délégataires des aides à la pierre, les services de l'Etat. L'intérêt de cette démarche expérimentale est avéré pour les acteurs locaux car il s'agit principalement :

- de disposer de niveaux de loyers qui pourront être comparés avec d'autres territoires à l'échelle nationale puisqu'adosés à une méthode statistique robuste,
- d'apprécier les loyers à une échelle infra-communale pour mettre en évidence des dynamiques de marché différenciées.

La participation de l'Audap à cette expérimentation, si elle contraint dans la démarche et oblige par certains de ses aspects, représente avant tout une chance pour le territoire. Grâce à cet observatoire, il sera possible de disposer d'un outil fiable et reconnu nationalement, pour orienter les politiques publiques d'aide au logement et que soient prises en compte les particularités locales.



* Fédération Nationale de l'Immobilier, 1ère organisation des professionnels de l'immobilier en France.

LA MOBILITÉ



LE TEMPS, 4ÈME DIMENSION DE LA MOBILITÉ

Les évolutions des rythmes de vie ont des incidences sur les mobilités et les villes.

La mobilité est un moyen : elle permet aux individus de se rencontrer. C'est d'ailleurs de ce besoin de rencontres que sont nées les villes : se rencontrer pour échanger, coopérer, s'informer. La ville est support de la mobilité et se transforme au gré de ses mutations.

Avec la démocratisation de la voiture, les cinquante dernières années ont été marquées par l'une des plus grandes révolutions des transports : la mobilité facilitée a considérablement changé les pratiques et par conséquent la ville. La ville s'est adaptée à l'automobile et l'automobile à la ville. Les paysages urbains sont aujourd'hui durablement marqués de larges pénétrantes, de vastes parkings et de grands giratoires. Mais plus largement, nos territoires ont été impactés par la diffusion de la ville dans d'anciens espaces ruraux et naturels.

Au-delà des seuls impacts liés à la motorisation massive des ménages, nous souhaitons ici interroger l'impact du temps. Le temps est une notion ambivalente : inflexible dans sa dimension, mais incroyablement flexible dans ses usages.

Nous ne pouvons ni le réduire ni l'augmenter, mais lui donner des nuances : des rythmes, des usages métissés.

“ Au-delà des seuls impacts liés à la motorisation massive des ménages, nous souhaitons ici interroger l'impact du temps, (...) inflexible dans sa dimension, mais incroyablement flexible dans ses usages.

Ces sont ces nouveaux usages du temps qui sont ici exposés : individualisation, fragmentation, diversification, désynchronisation. Ce sont aussi leurs incidences qui sont étudiées : étalement et spécialisation des milieux urbains, perte de pertinence des offres classiques de transports qui ne peuvent répondre à toutes les attentes.

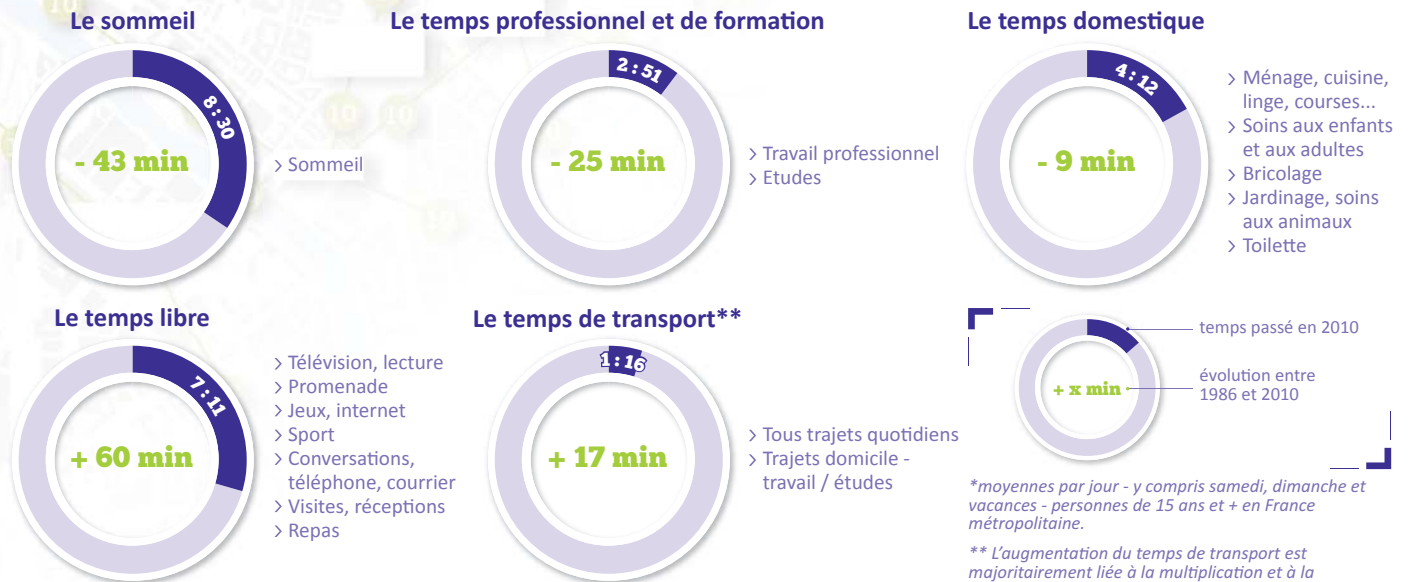
Enfin, quelques pistes de réflexion sont proposées pour aider les acteurs du territoire à intégrer la dimension temps dans leurs approches de la mobilité. ■

1

VERS UNE RECOMPOSITION DES TEMPS DU QUOTIDIEN

Dans notre quotidien, rien n'a changé et pourtant tout est différent : on mange, on dort, on se divertit, on travaille, on se déplace, mais de façons très différentes par rapport à ce qui se faisait quelques décennies en arrière. Les modes de vie évoluent, l'individualisation des pratiques et des attentes les rendent plus difficiles à interpréter.

Que faisons-nous en 24 H* ? 1 journée moyenne en métropole en 2010 et son évolution depuis 1986



Les temps changent... *

... mais la journée dure toujours vingt-quatre heures. Et pourtant, au cours du XXe siècle, nous avons radicalement changé l'utilisation du temps dont nous disposons. Par rapport à 1900, l'espérance de vie a augmenté de 60 %, le temps libre a été multiplié par cinq, le temps de travail été divisé par deux et le temps de sommeil a lui aussi diminué.

Une vie à flux tendus

L'organisation des temps n'est plus linéaire : les temps se fragmentent et se mêlent. Les évolutions du monde du travail ont engendré de profondes mutations des pratiques : les cadres organisent leur agenda, installés sur le canapé de leur salon en pianotant sur leur Smartphone ; les employeurs n'hésitent plus à proposer des activités sportives ou de loisirs au sein même de l'entreprise. Le développement des temps partiels (près d'un emploi sur cinq) et l'avènement des RTT ont eu des effets notables : le temps libre, c'est parfois le mardi.

Par ailleurs, le week-end, autrefois temps du repos, est devenu un temps d'hyperactivité, plaçant les individus dans une démarche schizophrène. Tirailés entre leurs désirs de consommateurs et les obligations de salariés : pouvoir profiter de la ville à toute heure mais éviter de travailler à des horaires atypiques. Pourtant aujourd'hui la moitié des salariés travaillent le samedi, un tiers en soirée, un quart le dimanche et plus de un sur six la nuit.

A la maison, même si, contrairement aux promesses des publicités des années 50, l'électroménager n'a pas vraiment permis de se libérer des tâches ménagères, les changements sont marquants. De plus en plus de foyers n'hésitent pas à acheter du temps pour mieux profiter du leur : baby-sitting, ménage, jardinage ou bricolage. La diffusion des chèques emplois services a probablement accéléré la tendance.

Nous gagnons du temps, et pourtant la moitié de la population reconnaît en manquer, vivant constamment dans l'urgence. Le remplissage des agendas et les incessants zappings entre différentes tâches seraient la panacée. Parallèlement, beaucoup plébiscitent les activités lentes, yoga, méditation, « slow food », comme des temps de respiration. Parmi les « pressés » on retrouve essentiellement ceux qui ont un emploi, les plus diplômés, les femmes, les parents de jeunes enfants.

« De plus en plus de foyers n'hésitent pas à acheter du temps pour mieux profiter du leur. »

Le temps à la carte

Luxe de notre époque, pouvoir se permettre d'être en retard. Il est par moment déjà loin le temps où l'on pouvait croire qu'« après l'heure, c'est plus l'heure ». Les systèmes de « replay » nous permettent déjà de revoir un programme télé, de le suspendre à notre guise, et le micro-onde de réchauffer un plat refroidi. La ville ne s'arrête jamais. Quand les commerces baissent leurs rideaux, les offres sur internet restent accessibles. A toute heure et même dans les territoires où il n'y a plus de commerces depuis longtemps, nous pouvons choisir notre nouveau téléviseur. Les temps et les comportements s'individualisent et la société s'y adapte. Les temps collectifs, moments de synchronisation, d'échanges et de frottement changent de forme : certaines discussions se font aujourd'hui par le biais de forums sur internet plutôt que sur la place du marché. Mais ce sont toujours des échanges.

* Partie inspirée de GWIAZDZINSKI, L. « Temps et territoire : les pistes de l'hyperchronie », cf Bibliographie p.11

Pourtant, on aurait tort de croire que le temps collectif n'a plus de cadre, que l'on peut s'en affranchir comme on veut. Les temps de l'école par exemple, concernent un adulte sur deux : parents, enseignants...

Métro, boulot, dodo, c'est presque du passé

Les transformations des rythmes ont des conséquences fortes sur les demandes de mobilités : elles sont de plus en plus diverses, de plus en plus individualisées.

« Les transformations des rythmes ont des conséquences fortes sur les demandes de mobilités

Le 8h-17h du lundi au vendredi pour tout le monde est aussi loin que la sirène de l'usine : à peine plus d'un tiers des salariés arrive et quitte son travail aux heures de pointe et près des deux tiers ont des horaires variables au cours de la même semaine. Les lieux vers lesquels convergent les salariés se dispersent : la tertiarisation de l'économie a remplacé les grandes usines par une multitude de petits établissements. Nous réorganisons nos besoins de déplacements. Ainsi, plutôt que d'aller faire les courses, certains se les font livrer ; plutôt que de se rencontrer physiquement, il est possible d'échanger en visio-conférence. Même la médecine se pratique parfois à distance avec des consultations sur internet. On tente ainsi de minimiser certaines formes de déplacements pour en maximiser d'autres. On sait ainsi que ceux qui pratiquent le télétravail ou le travail à domicile ne se déplacent pas moins que les autres : ils se déplacent plus, pour leurs loisirs notamment. Malgré tout, l'impérieuse nécessité de ne pas perdre de temps dans les transports reste très présente. On cherche continuellement à améliorer les infrastructures pour gagner quelques précieuses minutes. Mais on cherche également à rendre utiles ou agréables les temps de déplacements : des bornes wifi et des prises électriques sont installées à bord des trains ; des recueils de nouvelles et exemplaires de journaux sont mis à disposition ; des salles de réunion, des crèches, des salons de coiffure ou des laboratoires d'analyses médicales sont aménagés dans les lieux de mobilité (gares, parkings relais...). Ces espaces nous deviennent plus familiers que nos quartiers. ■



PAROLE(S) D'ACTEUR(S)



Éric CHAREYRON

Directeur marketing stratégique
du Groupe Keolis*

« Aujourd'hui, le métier de Keolis c'est de proposer aux collectivités des réseaux de transport public

attractifs et optimisés.

Pour bien les accompagner, il nous faut comprendre comment fonctionnent et évoluent les territoires, décoder les rythmes de vie des habitants, mesurer l'impact sur la mobilité des différentes évolutions sociodémographiques. Aussi, pour adapter l'offre aux changements de la société, aux mutations des territoires, le Groupe Keolis mène des études nationales et locales sur les habitudes de vie et de déplacements des voyageurs. Elles alimentent un observatoire de la mobilité des Français, Keoscopie, qui s'avère un outil d'aide à la décision précieux. Certaines des observations peuvent battre en brèche des conceptions traditionnelles d'organisation des réseaux. Nous avons par exemple pu mettre en évidence que les salariés ont des rythmes de plus en plus variables au cours de la semaine ou que 75 % des personnes sortent sans caddie des centres de commerciaux et 40 % les mains libres. Autant d'informations qui permettront de mieux corrélérer l'offre à la demande. ■

* Présent dans 13 pays à travers le monde, Keolis est un opérateur majeur du transport public de voyageurs en France, en Europe et dans le monde.
[www.keolis.com]

ET SUR NOS TERRITOIRES ?

LE RYTHME DES MOBILITÉS DICTÉ PAR L'AUTOMOBILE EN AQUITAINE

Partout les nouvelles technologies envahissent le quotidien, engendrant de nouveaux rapports au temps et à l'espace. Mais le rythme des mobilités des habitants des Pyrénées-Atlantiques reste dicté par la prédominance de l'usage de la voiture. Elle couvre encore plus de 76 % des déplacements quotidiens d'après les enquêtes déplacements menées en 2005 sur l'agglomération paloise et en 2010 sur le littoral basco-landais. La forte croissance périurbaine des agglomérations bayonnaise et paloise est alimentée par un usage peu contraint de l'automobile. Ainsi 50 % des pratiques de déplacements sur l'agglomération littorale se font justement aux heures de pointe (7h-9h) et d'hyperpointe (16h-18h).

Le paysage de la mobilité et de ses rythmes reste tributaire de l'étalement urbain et de son corollaire, la pratique de l'autosolisme*, mode majoritaire même pour les déplacements les plus courts. Les derniers enseignements de l'INSEE Aquitaine** ciblés sur la mobilité des salariés, vont à l'encontre des objectifs du Grenelle de l'Environnement. La part de l'automobile recouvre 79 % des déplacements entre domicile et lieu de travail en Aquitaine, au-delà de la moyenne nationale (77%) et en progression de 2 points depuis 10 ans sur le territoire.

*C'est le fait de circuler seul dans un véhicule.

**Source : Déplacements domicile-travail en 2009 : Bordeaux, Bayonne et Pau concentrent la moitié des flux, INSEE Aquitaine, 4p., janvier 2013



2

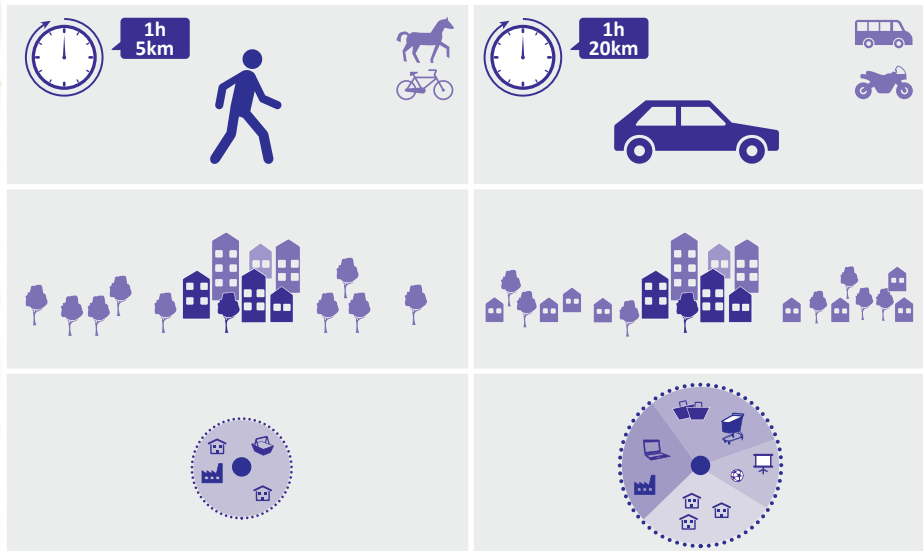
DES IMPACTS NOTABLES SUR LES TERRITOIRES

Individualiser les pratiques ne se fait pas sans conséquences : le territoire et les politiques publiques sont impactés par les nouveaux rythmes du quotidien.

Des modes de déplacements plus rapides, quelles conséquences ?

1850

2013



La vitesse des modes augmente

Pour le même temps de parcours, les modes motorisés permettent de couvrir de plus grandes distances.

La ville s'étend

L'allongement des distances conduit la ville à s'étendre, générant périurbanisation et étalement urbain.

Les quartiers se spécialisent

La ville se transforme, les quartiers se spécialisent : résidentiels, zones d'activités, espaces de loisirs.

La ville s'étend et se spécialise

La durée de la journée est restée la même, mais le budget temps également : il a été démontré que le temps de transport quotidien est resté identique au fil des décennies. Une heure par jour environ dans les agglomérations de taille moyenne. Un paradoxe alors que les modes de transports actuels nous permettent d'aller beaucoup plus vite.

L'explication est simple : nous n'avons pas utilisé l'amélioration des vitesses de déplacement pour réduire nos temps de transports. Nous l'avons utilisée pour allonger les distances que nous parcourons. Des espaces auparavant trop éloignés, deviennent accessibles grâce à des infrastructures, toujours plus performantes : nouvelle autoroute, contournement d'un bourg...

« Nous n'avons pas utilisé l'amélioration des vitesses de déplacement pour réduire nos temps de transports. Nous l'avons utilisée pour allonger les distances. »

Conséquences, on passe toujours le même temps dans les transports, mais surtout la ville s'est profondément modifiée. Elle s'est étendue et s'est spécialisée. Il n'est plus nécessaire d'habiter près de son travail, puisqu'on peut s'y rendre, en un temps raisonnable, grâce à un mode motorisé. De même, les commerces n'ont plus besoin d'être proches des logements puisque les clients vont pouvoir s'y rendre avec les mêmes modes de transport et conserver leurs achats dans des réfrigérateurs. Dans ce modèle, la voiture s'est affirmée comme le mode de référence : le mode qui permet d'aller vite et loin, mais aussi et surtout, d'individualiser son déplacement.

La vision classique des transports perd en pertinence

Avec ce contexte où chacun est en recherche d'une mobilité individualisée, les analyses classiques des transports, héritées de la volonté de répondre à des phénomènes de masse, perdent en pertinence.

Les recueils traditionnels de données portent surtout sur les déplacements domicile-travail. Or, leur part est continuellement en baisse et ne représente plus qu'un cinquième de nos déplacements. La majeure partie des déplacements est, de fait, statistiquement illisible.

De même, les pics de déplacements s'évalent sur de plus grandes plages horaires. Ils ont tendance à réduire les phénomènes d'heures de pointe ou à s'étaler sur une plus grande plage horaire. Enfin, les déplacements massifs en direction du centre-ville le matin, et de la périphérie le soir paraissent de moins en moins marqués.

Côté transports de marchandises, les écarts sont aussi évidents. On imagine uniquement de gros camions alors que ce sont aujourd'hui des dizaines de petits prestataires, équipés de véhicules légers voire de deux roues, qui parcourent les villes pour livrer les achats réalisés sur Internet.

Les motifs, les horaires, les destinations, voire même les publics, se diversifient : il devient de plus en plus difficile de lire les besoins, de les interpréter, de les anticiper. La voiture s'est imposée comme le seul mode efficace dans ces organisations temporelles et spatiales. Pourtant, cette mobilité coûte cher aux individus et les solutions classiques, aux structures rigides et aux réponses globalisantes, sont de moins en moins adaptées aux attentes individualisées. Mais comment les prendre en compte ? Comment répondre à ces besoins ? ■

FOCUS

TEMPS INDIVIDUELS ET TEMPS COLLECTIFS

Dans l'article « Cessons d'opposer temps individuels et temps collectifs » paru dans la revue *Projet* n°273, Francis Godard* aborde une différenciation des pratiques selon les catégories socio-professionnelles.

« La transformation du travail et des normes sociales engendre de nouveaux régimes temporels, qui se différencient selon les situations sociales, les sexes, les générations, les territoires. Deux aspects les caractérisent :

- au plan individuel, une rationalisation du temps : on l'économise pour le redistribuer selon sa propre échelle de valeur au cours de la journée, de la semaine, de l'année, de la vie. Le temps devient ainsi plus dense (on fait plus de choses en moins de temps, on combine plusieurs activités, on fait la chasse aux temps morts) et plus éclaté (une culture du zapping se développe) ;
- au plan relationnel, par un régime de disponibilité permanente qui tend à effacer les frontières entre privé et public : l'organisation flexible du travail exige des salariés disponibles à tout moment ; les contraintes de la vie familiale et sociale imposent de rester branché aux réseaux, potentiellement apte à communiquer ; les formes de socialité privilégient de multiples communications individualisées, rapides, éphémères. »

* chercheur au Laboratoire « Ville, Mobilité, Transports » (Université Paris-Est Marne-la-Vallée),

ET SUR NOS TERRITOIRES ?

DURÉE DE DÉPLACEMENT ET ALLONGEMENT DES DISTANCES

68 min.

C'est le temps de déplacement moyen par personne et par jour sur l'agglomération de Bayonne.

+71 %

L'aire urbaine* de Bayonne est passée de 35 communes en 1990 à 60 en 2010.

65 min.

C'est le temps de déplacement moyen par personne et par jour sur l'agglomération de Pau.

+82 %

L'aire urbaine de Pau est passée de 92 communes en 1990 à 167 en 2010**

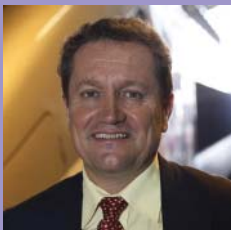
*Une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

**Hors communes multipolarisées

Sources : EMD - EGT agglomération basco-landaise 2010, Audap / EMT agglomération paloise 2005, Audap / INSEE 2010 et 2012



PAROLE(S) D'ACTEUR(S)



Yves CROZET
Directeur du Laboratoire
d'Économie des Transports*

Concernant les infrastructures de transport qui permettent d'augmenter la vitesse de déplacement, les travaux menés par notre laboratoire ont notamment mis en évidence deux effets : un effet centripète sur les activités, les activités ont tendance à se concentrer au cœur ou à proximité des métropoles et des grands axes de transport, au détriment des espaces périphériques ; un effet centrifuge en matière d'habitat, les ménages vont habiter plus loin là où le prix du foncier est plus faible, parce que les nouvelles infrastructures permettent de continuer à travailler ou de consommer en ville sans utiliser plus de temps.

Ces deux effets combinés montrent que les ménages mettent à profit l'augmentation des vitesses moyennes de déplacement pour accroître la portée de leurs déplacements plutôt que de l'utiliser à d'autres fins. Cela se traduit par une augmentation de la consommation d'espace et une dispersion de l'habitat. ■

* Laboratoire public de recherche spécialisé en économie des transports et en aménagement du territoire, le LET est rattaché au Centre National de la Recherche Scientifique (UMR n°5593), à l'Université Lyon 2 et à l'École Nationale des Travaux Publics de l'État, tous deux membres de l'Université de Lyon.

[www.let.fr]



3

QUELLES PROPOSITIONS POUR LA VILLE DE DEMAIN ?

L'urbanisation s'est étalée, les offres de transports ne peuvent répondre à toutes les demandes. Mais ce n'est pas une fatalité, des idées se font jour pour mieux répondre aux nouvelles attentes des individus.

Ces mutations nous imposent de réfléchir à de nouvelles réponses en termes de mobilité. Mais peuvent-elles réellement ne relever que du champ des transports ? Ne sont-elles pas à trouver aussi et surtout dans la structure de la ville qui est le support de ces déplacements ?

Une planification intégrant mieux les liens urbanisme-transport

Nous l'avons vu, la forme de la ville et les déplacements sont liés et évoluent de concert. Réduire la mobilité automobile, comme nous l'imposent la loi et les enjeux de ce début de siècle, passe par une meilleure articulation entre la ville et ses systèmes de transports. Nombreux sont les territoires qui se tournent aujourd'hui pour organiser leur développement vers une utilisation préférentielle de lieux où se croisent les offres de transport. D'autres innovent en utilisant le temps comme critère de planification (exemples de Grenoble et de Montpellier).

Une meilleure prise en compte des temps et des rythmes de la ville

Pourquoi les entreprises ferment-elles à la même heure et les salariés se trouvent-ils au même moment sur la route, créant des embouteillages ? Pourquoi les services ferment-ils en même temps que les entreprises ? Ce genre de questions, on se les pose, mais personne ne sait comment y répondre. Nous abordons les problèmes de façon thématique (la mobilité, l'économie...) mais manquons de lieux pour gérer les transversalités. C'est dans ce but notamment qu'à Poitiers, Rennes, Paris, Lyon et Montpellier ont été créés des bureaux des temps. Leur rôle : observer les pulsations urbaines et proposer des aménagements pour mieux répondre aux besoins des citoyens.

Des offres de mobilité moins rigides, plus à la carte

Parallèlement aux offres classiques de transports en commun, les acteurs de la mobilité se penchent de plus en plus sur de nouveaux formats de modes déjà bien connus. Le vélo ou la voiture en libre-service, l'autopartage, le covoiturage, ... sont des formes d'utilisation collective de modes de transports individuels. Le transport à la demande individualise quant à

« Réduire la mobilité automobile (...) passe par une meilleure articulation entre la ville et ses systèmes de transports. »

lui les transports en commun. On utilise la voiture sans en être propriétaire, on ne propose le transport en commun que lorsque quelqu'un le demande. Le renouveau du vélo entre aussi dans cette dynamique : un mode individuel, mais plus sobre, moins cher et moins encombrant que la voiture.

Vers des compétences moins cloisonnées ?

Que nous indiquent ces dynamiques ? Qu'il nous faut sortir d'une logique de gain de temps pour rechercher celle de la qualité de temps. Que le rôle à venir des collectivités sera moins la mise en œuvre de nouveaux transports de masses que la proposition d'offres collectives mais individualisables. C'est du moins l'une des directions que semble indiquer l'avant-projet de l'acte III de la décentralisation : les « autorités organisatrices de transports » deviendraient des « autorités organisatrices de mobilité durable » et seraient chargées d'intégrer les systèmes de covoiturage et d'autopartage à leurs propres offres.

Qu'urbanisme et transports doivent être mieux conjugués. Le législateur n'en attend pas moins avec le remplacement prochain du PLU (Plan Local d'Urbanisme) par le PLUi (pour intercommunal) intégrant le programme local de l'habitat et le plan de déplacements urbains au PLU classique.

Que la puissance publique doit intégrer à ses observatoires « mobilité » des données permettant de mieux envisager les rythmes de vie pour mieux calibrer les offres aux dynamiques à l'œuvre.

Le temps et les rythmes font la ville et les transports. Aux acteurs du territoire d'intégrer à leurs lectures de l'espace la variable « t ». x, y, z et t : le temps, quatrième dimension de la mobilité. ■

Des modes simples, des usages multiples



Covoiturage

Partage d'un trajet en voiture par plusieurs personnes.



Autopartage

Utilisation partagée d'une flotte de véhicules par plusieurs personnes.



Transport à la demande (TAD)

Service de transport exécuté uniquement en cas de besoin : les personnes qui souhaitent l'utiliser appellent une centrale de réservation qui se chargera d'organiser le service. Les TAD ne respectent pas toujours un itinéraire ou des horaires précis : ils sont adaptés à la demande.



Location / Prêt de vélo

Mise à disposition de vélos par les collectivités, notamment pour encourager l'essai de vélo à assistance électrique.



Vélo en libre service

Vélo(s), mis à disposition dans l'espace public, que l'on emprunte en utilisant une borne automatique.



PAROLE(S) D'ACTEUR(S)



Chrystelle AMBLARD
Chargée de mission
Temps et territoire,
Communauté d'agglomération
de Montpellier

* Depuis 2006, l'agglomération de Montpellier a ouvert un Atelier des horaires pour harmoniser services, transports, vie professionnelle et familiale. La réforme des rythmes scolaires préconisée pour la rentrée 2013 par le ministre de l'Éducation nationale, Vincent Peillon, offre l'opportunité de creuser l'idée d'un Schéma directeur temps et territoire (SDiTT).

« La Ligne 1 du tramway de Montpellier dessert le centre-ville, la gare, les hôpitaux et les universités. C'est une ligne très chargée de notre réseau, les rames étaient souvent bondées à l'heure de pointe. Le confort des usagers n'était pas au niveau de ce que nous attendions et nous n'avions pas de marge de manœuvre pour inciter de nouvelles personnes à utiliser le tram. Nous savons que les flux scolaires conditionnent une bonne part de notre offre de transports en commun. Les arrivées et départs de scolaires créent des rythmes très structurés qui génèrent des saturations à heures fixes : quelques minutes avant et après les cours. Nous savons également que près de 60 % des déplacements en transports en commun dans notre agglomération sont réalisés par des scolaires ou des étudiants.

Partant de ces constats, il a été proposé aux trois universités, qui regroupent plus de 60 000 étudiants et salariés, de décaler les horaires des cours de 15 minutes. Jusqu'alors, toutes les universités commençaient leurs cours à 8h, en même temps que les lycées et les collèges. Ceci renforçait les saturations du tramway.

Avec ces décalages horaires, les saturations ont été divisées par deux, les flux de passagers sont mieux répartis pour limiter les pointes. Le confort des usagers de transports en commun a pu être amélioré. Par ailleurs cela nous a permis de mieux gérer nos moyens de transport.

Nous engageons actuellement un Schéma Directeur Temps et Territoire* qui permettra de donner une plus grande ampleur aux réflexions sur le temps. ■

ET SUR NOS TERRITOIRES ?

ENTRE COHÉRENCE URBANISME-TRANSPORTS ET NOUVELLES OFFRES DE MOBILITÉ

S'il n'est pas précurseur en la matière, notre territoire prend cependant la mesure des enjeux de mobilité à différentes échelles. D'abord à travers les différentes démarches de planification que sont les SCoT de Bayonne Sud-Landes et du Grand Pau, le schéma d'agglomération de Pau ou les Plans de Déplacements des syndicats de transports (de l'Agglomération Côte Basque Adour et de Pau Porte des Pyrénées). Ces projets recherchent désormais un recentrage du développement autour des cœurs urbains associant intensification urbaine et desserte en transport collectif structurante (exemples : bustram à Pau ou chrono 1 et 2 à Bayonne).

Ensuite, la démarche des contrats d'axes ferrés initiée par le Conseil régional d'Aquitaine vise quant à elle, à associer les intercommunalités à la reconquête du train du quotidien en réorientant leur propre politique d'aménagement et d'urbanisme autour des gares, nouveaux lieux de centralités, d'intermodalité et de rencontres.

Enfin, les initiatives en matière de nouvelles mobilités (autopartage à Pau, aires de covoiturage dans le département), de pratique du vélo (vélo libre service à Pau, vélo-route départementale) ou de partage de l'espace public (zones 30, espaces de rencontre) tendent à initier une reconquête vers une mobilité durable. Le télétravail est porté à la fois par le Conseil général qui a déployé le haut débit et le Conseil régional qui développe des espaces de coworking, les tiers-lieux.

LE CHRONO-AMÉNAGEMENT OU LA PROXIMITÉ AU SECOURS DU TERRITOIRE

« L'école des enfants est à cinq minutes à pied, les commerces et la Poste à dix minutes à vélo. Avec la voiture, je suis en trente minutes au boulot. ». C'est ainsi que l'on se représente l'espace et que l'on organise notre espace de vie. On l'aura compris, aujourd'hui, la distance physique est dépassée par la distance temps. Dans le cadre des travaux de son SCoT, l'aire urbaine grenobloise a fait naître un nouveau concept : le chrono-aménagement. Marc BAIETTO, président de la Communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole et président de l'Etablissement public du SCoT de la région urbaine de Grenoble nous explique comment le SCoT de Grenoble a intégré ce concept.



Depuis près de cinq ans notre établissement public mène sur un territoire de 273 communes et 730 000 habitants le chantier du Schéma de Cohérence Territoriale, qui vient de connaître une étape marquante avec son adoption à très large majorité le 21 décembre dernier.

D'entrée de jeu, nous avons souhaité maintenir le lien entre des choix d'aménagement équilibré pour notre territoire (rupture avec la périurbanisation et l'étalement urbain) et les politiques de déplacements qui ont largement alimenté ces phénomènes (rôle des grandes infrastructures routières). L'idée de chrono-aménagement résume bien ce souci de maintenir une organisation du territoire autour de pôles urbains équilibrés et maîtrisés, « pas trop près, pas trop loin » les uns des autres, pour éviter que les territoires périphériques autour de l'agglomération centrale ne soient « mangés » par le centre.

En un mot il s'agit de fixer au territoire une « vitesse d'horloge » qui s'appuie sur une carte des temps qui devrait donner les objectifs de liaison fiable entre pôles, définis en temps de parcours.

L'idée de chrono-aménagement résume bien ce souci de maintenir une organisation du territoire autour de pôles urbains équilibrés et maîtrisés, « pas trop près, pas trop loin » les uns des autres.

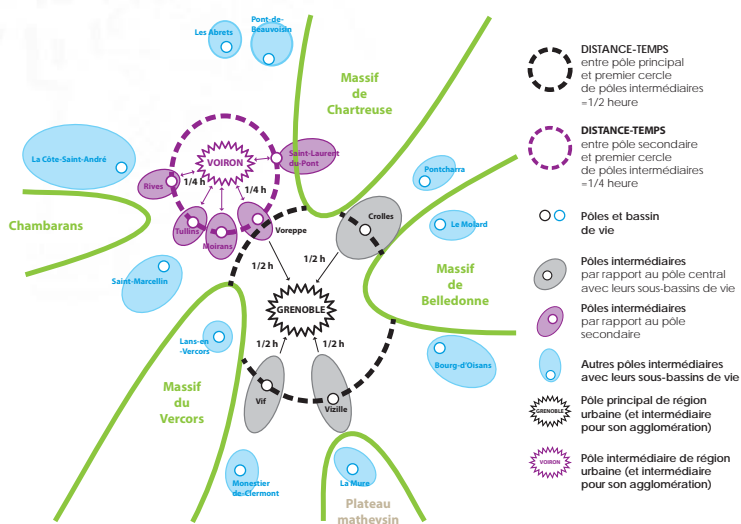
Chacun comprendra qu'il s'agit aussi d'une rupture par rapport à nos politiques passées qui visaient à adapter les infrastructures aux débits des heures de pointe générant souvent ainsi un nouvel appel d'air pour de nouveaux trafics. Dans notre région, très contrainte, ces choix sont devenus de toute façon hors de portée. Il ne s'agit pas d'organiser l'absence de mobilité mais :

- d'offrir des offres alternatives (TC et modes doux),
- de construire un territoire de proximité n'appelant pas en permanence à de nouveaux déplacements pour accéder aux emplois ou aux commerces,
- de limiter les encombrements en donnant plus de fiabilité aux temps de parcours, et plus de fluidité grâce aux vitesses apaisées.

C'est un objectif ambitieux qui suscite un débat de fond avec les maîtres d'ouvrage des infrastructures.

Le concept de chrono-aménagement vise à faire bouger les lignes et à nous aider à concevoir les mobilités de demain. ■

Les distances-temps de la région grenobloise*



* Source : PADD du SCoT de la région urbaine de Grenoble - Décembre 2012

BIBLIOGRAPHIE

- *Cessons d'opposer temps individuels et temps collectifs*, Revue Projet n°273, Ceras, mars 2003.
- *Temps et territoires : les pistes de l'hyperchronie*, Territoire 2040 n°6, DATAR, 24 p., octobre 2012.
- *Kéoscopie, une approche pragmatique de la mobilité*, Kéolis, 41 p., juin 2012.
- *Déplacements domicile-travail en 2009 : Bordeaux, Bayonne et Pau concentrent la moitié des flux*, INSEE Aquitaine, 4p., janvier 2013

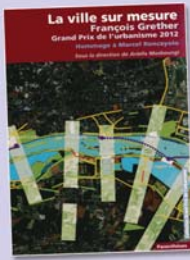


Mobilité

*CaMBo n°2 :
Marcher en ville*

Pourquoi développer la marche en ville ? Le deuxième numéro de CaMBo (Cahiers de la Métropole Bordelaise) consacre son dossier à cette thématique redevenue à la mode pour des raisons très diverses : santé publique, diminution du nombre de voitures, vie des rues, etc. A partir d'une grande variété d'approches (La ville à « portée de pied » ; Marche et transport collectif : des alliés objectifs ; La ville 2.0 au service du piéton, etc.), ce dossier esquisse des pistes pour la planification urbaine, en se concentrant notamment sur les motivations du marcheur.

[www.mollat.com/rendez-vous/jean_marc_offner-65019728.html]



Aménagement urbain

La ville sur mesure

«La ville sur mesure», tel est le slogan que François Grether, Grand Prix de l'urbanisme 2012,

a choisi pour défendre son approche multiple et sensible, attentive à tous les territoires, y compris les oubliés de l'urbanisme que sont les lointaines périphéries et les petites villes.

Six thèmes - les temps de la ville, la règle au service du projet, le rapport urbanisme-architecture, les grands territoires, les rivages, l'articulation plan-projet - guident les projets qu'il conduit, présentés dans cet ouvrage.

[www.amazon.fr/La-ville-sur-mesure-lurbanisme/dp/286364212X]



Economie

La crise qui vient : La nouvelle fracture territoriale

Le nouveau livre de l'économiste et géographe Laurent Davezies propose une analyse de la crise qui frappe la France depuis 2008, à l'échelle des territoires, des bassins d'emploi, et des villes. L'énergie chère et la crise de l'économie résidentielle laissent l'auteur prévoir un retour à la production et aux métropoles. Selon lui une ère s'achève : celle de la croissance et du développement des territoires suburbains, fondée sur la consommation.

[www.seuil.com/livre-9782021086454.htm]



Mobilité

Scoop-it Mobilités

Millénaire3 est le centre de ressources « Prospectives » du Grand Lyon. Il pratique notamment une veille sur la « Mobilité » via l'outil Scoop-it. Le résultat est une page web qui rassemble des articles de fond sur les modes de déplacements, leurs évolutions, leurs impacts sur l'aménagement et l'organisation des villes et des territoires. Plus de 450 articles y sont recensés et indexés via des mots clés (covoiturage, etc.).

[www.scoop.it/t/mobilites]

Aménagement du territoire

Les outils de l'aménagement

L'aménagement des villes repose sur une interdépendance étroite entre les domaines de l'habitat, des politiques foncières, des déplacements, de l'urbanisme opérationnel, de l'environnement ou encore des activités économiques. Le site « Les outils de l'aménagement », mis en ligne par le CERTU, a pour vocation de présenter de manière synthétique ces différents domaines, les acteurs et institutions dont ils relèvent, les procédures et les outils dont ils disposent. Il s'adresse en priorité au monde des professionnels de la ville, aux étudiants, enseignants et chercheurs.

[www.outil2amenagement.certu.developpement-durable.gouv.fr]



PROCHAIN Grand Angle

Ingénierie publique

Au service du territoire et de ses acteurs

Au moment où le projet de loi sur l'acte III de la décentralisation met en émoi la sphère des ingénieries publiques œuvrant auprès des collectivités territoriales, la question des besoins des territoires, de la nature de l'accompagnement des décideurs locaux est plus que jamais d'actualité.

En juillet 2012, le rapport du sénateur Jarlier plaide déjà pour une ingénierie de projet en matière d'urbanisme, ingénierie de proximité nécessitée par les enjeux de développement et d'évaluation du Grenelle de l'environnement.

La révision générale des politiques publiques, la réforme des collectivités territoriales et la réduction des dotations sont autant d'arguments qui plaident pour asseoir une organisation d'ingénierie qui travaille en réseau sur des sujets transversaux. Certains territoires s'étant emparés de cet enjeu d'aménagement du territoire et de solidarité territoriale, le prochain dossier central des cahiers de l'audap se propose de faire le point des évolutions en cours et d'aller voir ce qui se fait ailleurs.

JEAN-MARC OFFNER

La métropole bordelaise revendique l'ambition d'atteindre la 20ème place des villes européennes d'ici 2030. Malgré les investissements colossaux réalisés ces 10 dernières années notamment pour construire un réseau de transports publics ambitieux, les acteurs partagent un même constat : il faut désormais changer de focale et s'intéresser à la complexité des fonctionnements urbains.

A Bordeaux, comment aborde-t-on la question des temps dans la mobilité ?

Les conseils de Bison Futé nous ont appris que le transport est une affaire de rythmes sociaux. Cependant on l'oublie trop souvent à force de regarder des cartes visualisant des infrastructures et des flux, mais ignorant les activités et leurs temporalités. C'est en 2012, lors du Grenelle des mobilités que la question des temps est réapparue à Bordeaux. Cette démarche ambitieuse de co-production de diagnostics et de propositions a mobilisé 120 représentants des collectivités territoriales, de l'Etat, des salariés, des employeurs, des associations et des universitaires. Les discussions sur la congestion de la rocade, l'un des problèmes à l'origine du lancement du Grenelle, ont très logiquement fait ressortir le lien entre embouteillages et heures de pointe. A contrario, cela signifie que, hors perturbations accidentelles, la rocade est fluide 80 % du temps ! D'où l'idée simple que des marges de manœuvre sont à rechercher dans l'optimisation des infrastructures existantes, par la régulation.

Pourquoi avoir engagé la réflexion sur la question du temps sous l'angle de la mutualisation ?

Le principe de mutualisation est au cœur de la réflexion sur le développement durable. Il figure en bonne place dans notre projet métropolitain. Pour être « sobre », il faut partager les ressources rares, en particulier l'espace. En outre, la mutualisation présente un triple intérêt : économique, puisque les investissements sont mieux « rentabilisés » ; social, car la diversification des usagers et des usages produit une mixité culturelle féconde ; politique, car l'apprentissage des coordinations et du vivre ensemble se trouve encouragé. Et la mutualisation est affaire de gestion du temps : les temps courts dans l'alternance de la journée et de la nuit, qui voient se succéder des pratiques variées ; les temps intermédiaires des occupations provisoires ; les temps longs des changements d'affectation. Beaucoup reste à inventer en matière de chrono-aménagement, tant la dimension du temps demeure encore étrangère au monde de l'urbanisme, qui s'intéresse plus au visible (les constructions) qu'à l'invisible (les fonctionnements urbains).

Dans la métropole bordelaise, quelles en sont les premières applications ?

Le Grenelle des mobilités, parmi les 18 mesures proposées, a souligné l'intérêt de la création d'une agence des temps. Nous sommes également en train de mettre en œuvre l'un des 12 « grands travaux » du projet métropolitain : la métropole du quart d'heure. Il s'agit de faciliter la vie quotidienne pour que les habitants et travailleurs de la métropole accèdent rapidement aux services dont ils ont besoin fréquemment. Le propos n'est pas de réinventer nostalgiquement la « vie de quartier » mais de développer des proximités d'un nouveau genre, métropolitaines, autour de l'habitat certes, mais également sur les lieux de travail et aux stations de transport collectif. Un partenariat est né entre la Communauté Urbaine de Bordeaux, La Poste et l'A'urba pour mieux appréhender ce que peuvent être les services du quotidien, à l'ère du e-commerce et de la mobilité multimodale.



Jean-Marc Offner
Source : A'Urba

A PROPOS

Jean-Marc Offner est directeur général de l'A-urba (agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine) depuis l'été 2009. Formé à la fois à l'ingénierie urbaine et aux sciences sociales, il est diplômé de l'École centrale (Lille) et de l'Institut d'études politiques (Paris). Il a dirigé le Laboratoire Techniques – Territoires - Sociétés (Latts) de 2000 à 2008, le Département Aménagement – Transport - Environnement de l'école des Ponts de 1996 à 2000 et le Groupement de recherche Réseaux du CNRS de 1993 à 2000. Il a enseigné à l'école des Ponts et à Sciences Po Paris. Il est membre du comité de rédaction des revues Flux et Urbanisme.

“ Le propos n'est pas de réinventer (...) la « vie de quartier » mais de développer des proximités d'un nouveau genre (...) autour de l'habitat (...) mais également sur les lieux de travail et aux stations de transport collectif.