

CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION TEMPO TERRITORIAL AUX ASSISES DE LA MOBILITE



Tempo
TERRITORIAL

L'allongement de l'espérance de vie (+31 ans au 20^{ème} siècle), l'entrée massive des femmes sur le marché du travail, une économie mondialisée qui fonctionne en continu, le développement du numérique, l'augmentation des vitesses ... ont bouleversé notre rapport au temps, impactant en profondeur nos modes de vie, nos mobilités et l'aménagement du territoire. La dimension temporelle révèle des enjeux de cohésion sociale et territoriale : mobilités plus diversifiées et diffuses dans le temps et dans l'espace ; hyper-mobilité des uns versus enfermements territoriaux des autres ; conciliation entre vie professionnelle et vie privée. Elle fait apparaître des disparités croissantes dans l'accès à l'emploi, à la formation, à la santé, aux loisirs... L'approche temporelle de la mobilité est bien au cœur des problématiques sociales, économiques et environnementales qui sous-tendent la démarche des Assises de la mobilité.

Les temps d'accès, les horaires des services à la population, des transports en commun, des commerces, les rythmes de travail, les rythmes scolaires, structurent la vie et les mobilités sur nos territoires. Mieux les penser, les organiser et les coordonner en tenant compte des usages est donc nécessaire pour améliorer l'offre et optimiser le fonctionnement de nos infrastructures. Par ailleurs, la diversité des pratiques nous amène à repenser l'offre de mobilité sous la forme de "package" de services dans lequel l'utilisateur viendra piocher ceux qui lui correspondent.

A l'occasion des Assises de la Mobilité, l'association Tempo Territorial propose plusieurs pistes d'actions ou de réflexions liées à ces enjeux, s'appuyant sur l'expérience de ses membres.

Plus d'infos sur : <http://tempoterritorial.fr/>

STRUCTURER L'AMENAGEMENT TEMPOREL DU TERRITOIRE

Selon la conjecture de Zahavi, "les progrès de la vitesse ont permis à chacun, non pas de gagner du temps, mais de pratiquer un espace plus vaste, en maintenant un budget temps de déplacement relativement stable pour l'individu". L'augmentation des vitesses a contribué à l'étalement urbain, à l'émergence de la ville diffuse où zones résidentielles, commerciales et industrielles sont dissociées et reliées par d'importantes infrastructures de transport rapides (pour la voiture notamment) qui sont rapidement saturées du fait de leur attractivité.

L'augmentation du coût de l'automobile, du temps passé dans les transports, de la pollution, de la congestion, ... sont autant d'indicateurs qui démontrent les limites de ce modèle de développement. Faut-il alors revenir à la ville compacte ? Cela semble a priori compliqué quand on sait que la crise du pouvoir d'achat, associée à la hausse importante des prix de l'immobilier, et le déficit de construction de logements à proximité des pôles d'emplois limitent le choix résidentiel des ménages. Pourtant, face à l'augmentation des populations et activités en ville, la saturation des infrastructures et l'étalement urbain qui se poursuit, l'aménagement du territoire peut jouer un rôle de régulation.

Ainsi, le **chrono aménagement préconise une meilleure cohérence entre le dimensionnement des infrastructures de transport (vitesse en particulier) et les projets d'aménagement du territoire**. Il s'agit pour cela d'équilibrer les territoires de vie à différentes échelles, et notamment :

- **au niveau des aires agglomérées**, de structurer le territoire en agissant sur les vitesses, afin notamment de maintenir un éloignement temporel avec les pôles urbains secondaires du territoire, de conforter les grandes polarités par des aménités urbaines, de favoriser la mixité fonctionnelle, de rapprocher l'habitat

des zones d'emploi et des établissements scolaires ou d'assurer une répartition équilibrée des grands équipements ;

- **à un niveau infra-urbain** d'équilibrer les micropolarités, de renforcer la mixité de fonctions de manière à faciliter la gestion des temps quotidiens, d'adapter la vitesse des voiries au contexte urbain, de favoriser la ville des proximités par le développement de services et commerces et le recours aux modes actifs ;
- **au niveau des espaces publics**, des bâtiments et des lieux de mobilité, de favoriser le développement et la mutualisation de services et d'optimiser l'occupation temporelle des lieux (ex. gare servicielle, autopartage) ;

L'avancée du chrono-aménagement tient surtout dans sa capacité à articuler les échelles spatiales, à penser la petite et la grande échelle en même temps, pour agir concrètement.

RETOUR D'EXPERIENCE DU RESEAU TEMPO TERRITORIAL :

A l'occasion de son projet urbain Rennes 2030, la ville de Rennes a ainsi repensé son territoire en fonction du temps d'accès à pied à différentes aménités du territoire (commerces, services, équipements...). L'objectif, inscrit dans son plan local d'urbanisme, de donner accès à 9 Rennais sur 10 à un espace vert ou de détente à 5 minutes à pied de chez soi invite à repenser à la fois le maillage d'espaces verts dans la ville, la continuité des cheminements piétons-modes actifs et la densité de population dans les différents quartiers.

OPTIMISER L'OFFRE DE TRANSPORTS DE MANIÈRE COORDONNÉE EN L'ADAPTANT AUX PRATIQUES ET BESOINS DES USAGERS DANS LE TEMPS

Face à la diversification des pratiques de mobilité et des rythmes de vie, la demande en transport en commun est de plus en plus difficile à anticiper (notamment en ce qui concerne les fréquences, les amplitudes horaires, les outils permettant aux voyageurs d'organiser leurs trajets en temps réel, etc.). Face à cette complexité, les professionnels doivent veiller à la performance et à l'efficacité de leurs réseaux car les temps d'accès conditionnent fortement notre rapport au territoire et nos choix modaux. Pour cela, plusieurs leviers existent :

- **Rendre attractive l'offre de transports en commun en assurant la performance des temps de déplacement et en coordonnant les horaires et fréquences aux rythmes de vie.** Pour cela, il est nécessaire d'améliorer la connaissance des flux et chaînes de déplacement, d'apporter une attention particulière aux temps de parcours dans la structuration de l'offre multimodale (site propre, priorité donnée aux feux, distance entre les arrêts, lieux de rabattement, temps de correspondance, etc), de proposer des outils performants pour permettre aux usagers de gérer leur mobilité.
- **Penser l'offre de mobilité en fonction des rythmes et pulsations du territoire**, en fonction des différents usages au cours du temps (jour/nuit, semaine/weekend, hiver/été, période scolaire/vacances). Il s'agit notamment de :
 - structurer l'offre de mobilité en fonction des temporalités et des centralités ; de nombreux bureaux des temps se sont penchés sur la mobilité nocturne. Cela a souvent donné lieu à des évolutions au niveau de l'offre de transport nocturne (refonte du réseau Noctilien à Paris, tramway jusqu'à 2h du matin les jeudis, vendredis et samedis soirs à Montpellier, lignes de nuit et bus supplémentaires en soirée à Rennes...)
 - analyser les différents usages possibles dans le temps lors de nouveaux projets (comme la conception de parkings à destination des actifs en journée et des riverains la nuit ou le weekend) ;
 - imaginer des infrastructures dont la fonction évolue en fonction de besoin et des heures : zones de livraison et voies de bus à Barcelone qui peuvent accueillir du stationnement à

certaines heures de la nuit ou du weekend, ou encore l'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence pendant les heures de pointe.

- **Optimiser les moyens de transports, en :**
 - **améliorant la coordination temporelle entre les différents réseaux de transports**, nécessitant d'instaurer un dialogue entre les différentes AOT et transporteurs, pour optimiser les moyens et accroître la qualité du service aux usagers ;
 - **optimisant l'utilisation des moyens de transport par un étalement des flux**, en agissant par exemple sur les générateurs de temps, c'est-à-dire des structures agissant fortement sur les temporalités locales, à des heures fixes (établissements scolaires du secondaire et du supérieur, périscolaires, entreprises, etc...).

RETOUR D'EXPERIENCE DU RESEAU TEMPO TERRITORIAL :

- *Les bureaux des temps de Poitiers, Montpellier et Rennes ont étalé les horaires d'entrées-sorties des universités pour diminuer les congestions et éviter d'investir dans des rames de tramway, métro, bus supplémentaires. À Rennes, ce projet s'est traduit par la mise en place d'un diagnostic spatio-temporel de la zone universitaire, d'une concertation avec les acteurs concernés (c'est-à-dire les « générateurs de temps »), de simulations et d'une phase d'expérimentation. Décaler les cours d'un quart d'heure pour la moitié des étudiants de l'université a permis de lisser l'hyperpointe et d'améliorer le confort et la sécurité des voyageurs du métro.*
 - ➔ *Ces initiatives montrent l'intérêt pour les collectivités de disposer de nouveaux leviers pour inciter les établissements secondaires et universitaires (qui définissent aujourd'hui leurs horaires de manière autonomes) à mieux prendre en compte l'offre de transport dans leur organisation et à tenir compte de l'impact territorial de leurs décisions.*
- *À Plaine Commune – Saint-Denis, pôle tertiaire en plein développement, une expérimentation similaire a également été lancée par la SNCF Transilien auprès de grandes entreprises de ce territoire déjà engagées sur les questions de mobilité (PDIE). En 2014, la « Commission 3 T » (Trajets, Trafics et Temporalités) prend naissance dans l'objectif d'atténuer ou de désaturer l'heure de pointe ; cela bénéficiant à la fois aux salariés, entreprises, transporteurs, autorités organisatrices et collectivités. Après avoir ouvert une réflexion générale sur l'heure de pointe en identifiant les solutions applicables (changer de destination, d'horaires, d'itinéraires) et élargi les réflexions sur un ensemble de sujets pour « en finir avec la pointe », la Commission 3T a lancé un challenge décalé dont les effets sur l'hyper pointe ont été avérés. Des solutions ont pu être testées lors de l'Euro2016 tandis qu'un guide de bonnes pratiques pour la désaturation est prévu fin 2017.*
 - ➔ *L'expérimentation montre qu'il serait intéressant d'agir sur plusieurs leviers pour étaler les heures de pointe des zones d'activité concentrant un grand nombre d'entreprises et générant d'importantes congestions.*

ADAPTER L'OFFRE DE MOBILITE A LA DIVERSITE DES RYTHMES DE VIE ACTUELS

Ces vingt dernières années, l'organisation des temps sociaux a considérablement évolué : autrefois structurés par des horaires prévisibles et réguliers (ceux des industries), les rythmes de vie sont aujourd'hui désynchronisés, diversifiés, fragmentés ... dessinant un territoire à mille temps où les activités se sont étalées dans le temps, fonctionnant de plus en plus en temps réel. Parallèlement à la montée des TIC et un accès aux services en tout point, la demande de services a considérablement augmenté, incitant au développement de "packages" de services de mobilité ou d'alternatives à celle-ci.

Pour arriver à cet objectif, il faut changer de paradigme et considérer les usages de la mobilité quotidienne avec la nécessité d'offrir à l'utilisateur final un « bouquet de services de mobilité » qui corresponde à ses pratiques réelles selon les jours de la semaine et qui lui permette de jongler entre l'utilisation des TC, du covoiturage, des modes actifs, de sa voiture le jour où il a obligation de la prendre, ou du télétravail...

RETOUR D'EXPERIENCE DU RESEAU TEMPO TERRITORIAL :

- *Pour répondre aux problématiques liées à l'engorgement de la métropole lilloise aux heures de pointe, la Région Hauts-de-France et la Métropole Européenne de Lille ont lancé une expérimentation partenariale visant à encourager les changements de pratiques de mobilité des usagers. Des « chronotesteurs » volontaires ont été recrutés sur les sites de deux grands générateurs de flux de la métropole pour une expérience en trois temps : diagnostic des pratiques et contraintes actuelles (via la réalisation de journaux de bords), conseils individualisés puis test de nouvelles solutions de mobilité durant 15 jours. Le bilan de la démarche montre que, malgré les difficultés à changer les routines de mobilité, il existe des marges de manœuvre individuelles et d'éventuels effets leviers collectifs (avec par exemple l'autorisation du télétravail, le développement de services pour les familles, les changements d'horaires de travail, etc.).*
 - ➔ *L'expérimentation montre l'intérêt pour les collectivités et opérateurs de considérer les besoins, préférences et organisations individuelles des usagers pour adapter l'offre de mobilité aux rythmes de vie et aux pratiques.*
- *La métropole de Lyon conduit depuis 2007 un accompagnement selon cette approche par les usages avec la mise en place d'un management de la mobilité engagé avec les entreprises et les Associations d'entreprises de son territoire et la proposition d'un "bouquet de services de mobilité". 17 Plans de déplacements inter-entreprises (qui deviendront dès janvier 2018 des Plans de mobilité inter-entreprises) ont ainsi été mis en œuvre. Dix PDIE sont, à ce jour, actifs c'est-à-dire déclinés et animés sur le terrain. La démarche concerne environ 484 entreprises et plus de 60 000 salariés. Les PDE (Plans de Déplacements d'Entreprises) et les PDA (Plan de déplacement d'administration) suivis par le Sytral représentent eux environ 20 000 bénéficiaires pour 160 entreprises environ. Ce qui signifie que sur les 640 000 emplois que compte la Métropole, environ 14 % sont ainsi concernés par ces démarches de mobilité durable ; la mise en œuvre de Plans de mobilité à compter de janvier 2018 risque donc d'avoir un impact direct sur les territoires et entreprises non concernés à ce jour (environ 400). À cela, s'ajoute l'encouragement au travail à distance qui vise à réduire les congestions aux heures de pointe*
 - ➔ *Il serait intéressant pour les collectivités de développer largement ce management de la mobilité avec les acteurs de l'emploi et de développer des démarches gagnant/gagnant à la fois pour la mobilité, l'environnement et l'accès à l'emploi*

Ces différents exemples, montrent l'intérêt de l'approche temporelle. L'analyse des rythmes de vie et des besoins en mobilité, permet de construire plus finement l'offre de services de demain. Par ailleurs, une meilleure coordination temporelle des transporteurs et des générateurs de flux, permet souvent d'optimiser les infrastructures, sans avoir à investir dans du matériel roulant supplémentaire. Enfin la structuration des temps d'accès aux aménités du territoire, ou lors de temps particuliers comme la nuit nous semblent des leviers intéressants pour structurer l'aménagement du territoire et les mobilités.

Pour cette raison et à l'occasion des Assises de la mobilité, le Réseau Tempo Territorial encourage les professionnels de la mobilité et du territoire à mieux prendre en compte l'approche temporelle dans les politiques locales, notamment en mettant en place des bureaux des temps. Au sein de Tempo Territorial, un groupe de travail sur "Temps et mobilité", piloté par Rennes et Lyon, permet l'échange d'expérience sur le sujet. Une synthèse des travaux est prévue fin 2018.