

CNT

www.cnt.fr

Conseil National des Transports

34, Avenue Marceau - 75008 Paris Tél : 01.53.23.85.85 - Fax : 01.53.23.85.80

**NOUVEAUX RYTHMES URBAINS
ET ORGANISATION DES TRANSPORTS**

Président: Jean-Paul BAILLY,
président directeur général de la RATP

Rapporteur: Edith HEURGON
Mission Prospective de la RATP

Introduction.....	9
Chapitre I : L'évolution des rythmes urbains	13
I.1 - L'évolution des rythmes de vie quotidienne des personnes ...	13
L'individualisation des modes de vie	13
Les âges de la vie.....	14
Les temps familiaux.....	14
La transformation du travail dans l'économie des services	14
L'entrée des femmes dans le marché du travail	16
Le rythme de vie des enfants.....	16
Les usages du temps libre	17
Les choix résidentiels en faveur du cadre de vie	17
Les courses et les comportements de consommation.....	17
Les loisirs structurent les temps sociaux	18
Les vacances, grand marqueur temporel.....	18
Des projets personnels de vie	19
De nouveaux régimes temporels	19
Les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication	20
De nouvelles régulations	21
I.2 - L'évolution des territoires de la vie quotidienne.....	22
Les modes de vie "urbains "	22
Les territoires vécus	22
Les territoires attractifs.....	23
Les technologies aménagent les territoires.....	23
Rythmes urbains et temps des métropoles.....	24
Les villes vivent aussi la nuit	24
Une ville ouverte 24 heures sur 24.....	26
La ville comme articulation de fonctions et de populations	26
Le temps de la cité et de la démocratie.....	27
I.3 - Les principaux enjeux politiques.....	28
Inventer une organisation de la société produisant de la cohésion sociale.....	28
Produire de l'espace public	28
Concilier les temps de la personne et les temps du territoire.....	28
I.4. Une nouvelle gouvernance territoriale	29
Un nouveau rôle des collectivités locales.....	30
Un nouveau rôle des services publics.....	30
Chapitre II : La mobilité au cœur des politiques temporelles des villes et des collectivités territoriales	32
II.1 - Les politiques temporelles en Europe	32
Le point de départ : "tempi della città"	32
Le pacte de mobilité de Bolzano.....	33
Evolutions temporelles et initiatives en Allemagne	35
L'agence des temps de Brême-Vegesack	35
L'économie de la nuit en Angleterre.....	36
Les enseignements des initiatives européennes	36
II.2 - Les démarches temporelles conduites en France	37
Les groupes de prospective de la DATAR.....	37

Le projet du FNADT	38
II.3 - La mobilité dans les politiques temporelles françaises.....	38
Saint-Denis: plusieurs centralités vivent selon des rythmes différents.....	38
Poitiers: une cohérence territoriale entre la ville centre et l'agglomération	40
La politique de mobilité innovante du Territoire de Belfort	41
Chapitre III : Les conséquences et les enjeux des nouveaux rythmes urbains sur la mobilité et l'organisation des transports dans les territoires	44
III.1 - Les conséquences de l'évolution des rythmes urbains sur la mobilité des personnes	45
La mobilité s'accroît et se complexifie.....	45
Les motifs de déplacements se transforment.....	45
Le temps des loisirs et du tourisme multiplie les déplacements occasionnels..	45
Les événements rythment la vie urbaine.....	46
Les programmes d'activités se complexifient et deviennent moins réguliers.....	47
Entre nomades et sédentaires.....	47
L'immobilité est l'exclusion première d'une société de mobilité.....	48
Une pédagogie de la mobilité.....	48
L'accessibilité comme enjeu.....	49
III.2- Les conséquences sur l'organisation des transports	50
Les pointes subsistent, mais il y a de moins en moins d'heures creuses	50
Des exigences accrues: un fonctionnement en continu, des services plus personnalisés.....	51
Les difficultés d'adaptation du transport public	51
III.3 - Les conséquences de l'évolution des rythmes urbains sur la mobilité des biens	52
III.5 - Les entreprises, acteurs importants de la mobilité	54
Lieux et temps des activités de commerces et de loisirs	55
Les entreprises développent leurs services dans les espaces de la mobilité	56
Des services pour les gens en mouvement	56
III.4 - Les territoires de la mobilité	56
Concilier mobilité et qualité de la vie urbaine grâce au transport public.....	56
Le transport, un problème de société.....	57
Assurer la mixité temporelle.....	57
Les échelles de déplacement se transforment	58
Assurer à la fois mobilité de proximité et transports rapides	58
Différencier les usages des espaces publics dans le temps	59
Donner de l'espace au temps.....	59
Le risque d'un étalement urbain accru	59
S'inscrire dans la perspective d'un développement durable	60
Développer les pratiques d'écomobilité dans le suburbain	60
Réglementer localement les rythmes de livraison des marchandises	60
Un nouvel âge des territoires.....	61
Chapitre IV: La profession transport face à l'évolution des rythmes urbains : entre régulation et innovations de services.....	62
Les nouvelles demandes de mobilité.....	62
Les exigences de solidarité et d'écologie urbaines	62
IV.1 - Les Autorités Organisatrices.....	62
Les moyens d'action des collectivités	63

Les Plans de Déplacement Urbain	63
La concertation avec l'ensemble des acteurs	64
Les plans de mobilité des entreprises	64
Vers une gestion globale de la mobilité	65
IV.2 - Les entreprises de transport	66
La SNCF en Ile-de-France	66
La RATP, acteur de la ville	67
Les entreprises font évoluer leurs métiers de base	67
IV.3 - Rythmes urbains et réduction du temps de travail	68
L'ARTT dans les réseaux de bus de province	68
A la RATP, l'exemple du réseau bus	70
IV.4 - Les initiatives visant à l'adaptation des services	71
Les services à la mobilité et à l'accessibilité	71
Les initiatives dans le domaine des dessertes	72
Renforcer les services en heures creuses	72
Hiérarchiser les dessertes	73
Développer des dessertes de soirée et de nuit	73
Diversifier les services selon les clientèles et les périodes	75
Développer le transport à la demande et le "porte à porte"	75
Les services dans les espaces de transport	79
Les produits tarifaires	81
La billettique et la monétique	83
Les services liés à l'information	83
Les centrales de mobilité	84
Services de voitures partagées	84
Chapitre V: Comment aller au-delà pour maîtriser les transformations des rythmes urbains dans l'organisation des transports?	87
V.1- Connaître, représenter, suivre	88
Adapter les modèles de prévision de trafic	89
Réviser les concepts et les critères d'évaluation	89
Développer de nouvelles représentations cartographiques	90
Mettre en place des systèmes de veille et d'observation des évolutions temporelles	91
V.2 - Innover dans les services à la mobilité et a l'accessibilité	91
Inscrire les innovations dans la perspective des services à la mobilité	91
Intégrer ces innovations et fédérer les acteurs	92
V.3 - Réguler	93
Définir des cadres collectifs et des régulations publiques	93
Préserver à chacun la liberté de gérer son temps	93
Co-construire des projets temporels partagés	93
Mettre en place des incitations et cadrages nationaux	94
Instaurer des lieux et espaces de temps communs	94
Intégrer la mobilité dans les politiques temporelles	94
Associer responsables et salariés des transports à la concertation locale	94
Intégrer les dimensions temporelles au plan législatif et réglementaire	94
Dans le domaine de l'urbanisme et des transports	95
Introduire des réglementations différenciées	95
et les harmoniser dans le cadre des Schémas de Cohérence Territoriale	96
Mettre en place une gestion globale de la mobilité dans le cadre des PDU	96

Conclusion	98
annexe 2 : Du côté du Japon (Contribution de Bruno Marzloff)	99
une société mobile	99
Un territoire indifférencié et mosaïque	99
Les trames entremêlées des transports.....	99
La réussite de l'internet mobile	99
Un univers de machines	99
Du mobile au fixe, des services d'itinéraire.....	99
Vers le porte-monnaie électronique	100
Quelles perspectives pour les transports ?.....	100
Temps & Espaces	100
Des services de mobilité par opérateur	100
Toshiba, une plate-forme d'information multimodale	100
500.000 pages vues/jour pour 300.000 abonnés mobiles.....	100
Localisation, Navigation, Horaires, Tarifs, Ressources	100
Compléter l'itinéraire par les plans de gare, de métros et par la carte de quartier	101
Le konbini, le "one-stop-shopping" de proximité, le corner de la ville	101
Le konbini = relais du quotidien + relais de proximité + relais d'itinéraire	101
"Partout" en 24/7	101
annexe 3 : Illustrations du chapitre 3.....	102
annexe 1 : Membres du groupe de travail	103

Introduction

Les politiques de transport ont tendance à privilégier les *rappports à l'espace* considérant le temps comme un paramètre mesurable. Dès lors, en relation avec l'aménagement du territoire, elles traitent des questions de densité et de centralités et luttent contre l'étalement urbain. Les *Plans de Déplacements Urbains* font apparaître la nécessaire cohérence à établir entre urbanisme et transport, avec, pour horizon, le développement durable. Les projets de transport dimensionnent les infrastructures au regard des flux de personnes et de marchandises circulant aux heures de pointe. Les exigences de sécurité, de ponctualité et de régularité structurent les modes de régulation et les métiers du transport, avec le souci de réduire les aléas par rapport à des horaires préétablis.

Longtemps synchronisés par l'organisation du travail et de l'école, les rythmes de la vie quotidienne sont encore considérés comme réguliers et prévisibles. En témoignent les enquêtes de déplacement (entre origines et destinations) et les modèles de prévision de trafic qui portent sur les flux de pointe (relatifs aux trajets domicile-travail ou domicile-école) ou considèrent des moyennes journalières.

*

Or, aujourd'hui, on observe une transformation profonde des rythmes de la vie quotidienne qui fait évoluer les pratiques de mobilité et pose des problèmes nouveaux à la gestion urbaine et à l'organisation des transports.

*

Ces évolutions tiennent, pour une part, au *mouvement global de la société* dans les pays industrialisés: individualisation des modes de vie, augmentation de la durée et dispersion des âges de la vie (longue jeunesse et vieillesse prolongée), évolution de la famille (travail des femmes, rôle des grands parents, ampleur de la parentèle).

Elles sont liées, pour une autre part, à la *transformation du travail dans l'économie des services*, qui structure de moins en moins les modes de vie urbains, en raison d'un double mouvement de densification du travail et de diversification des temps travaillés, que renforce la réduction du temps de travail. Alors que l'ordre institutionnel relâche ses contraintes et que le calendrier religieux perd de son importance, les *loisirs* structurent davantage les temps sociaux: ils sont ponctués par des périodicités renouvelées (grands week-end, petites vacances) et de grands événements à fort impact médiatique.

Ces évolutions manifestent l'apparition de nouveaux enjeux où s'instaurent des normes différentes de comportement au sein d'une *culture de mobilité quasi-généralisée* (aussi bien dans les déplacements que dans les carrières professionnelles et les vies privées). Chacun tente de se construire *un projet personnel de vie* qui concilie vie professionnelle, vie personnelle, vie familiale, vie sociale et politique.

De *nouveaux régimes temporels* se mettent en place, différenciés selon les situations sociales, les sexes, les générations, les territoires, qui se caractérisent, au plan individuel, par une *rationalisation du temps* (qui devient à la fois plus dense et plus éclaté), et, au plan relationnel, par une exigence de *disponibilité quasi-permanente* (tant au travail qu'en famille), tendances que renforcent encore les technologies de l'information et de la communication. Ces régimes temporels, fragmentés et imbriqués, provoquent une *désynchronisation* des rythmes qui, pour permettre de vivre ensemble en famille, dans l'entreprise ou dans la cité, appellent diverses formes de *re-synchronisation*.

Ainsi, l'évolution des rythmes urbains s'inscrit au cœur d'une tension forte: entre, d'une part, une volonté croissante d'autonomie des personnes qui aspirent à une meilleure *qualité de vie* et veulent choisir leurs emplois du temps et, d'autre part, le risque d'une dilution du lien social par fragmentation et éclatement des temps quotidiens.

Les perceptions de ces changements sont variées selon les personnes, les revenus, les activités, les âges, les situations familiales et sociales, les lieux de résidence. Les entreprises imaginent des services temporels qui vont certes créer des richesses nouvelles, mais risquent aussi d'accroître l'exclusion de ceux qui n'y ont pas accès. D'où la crainte d'un renforcement des inégalités. D'où la menace de conflits dans l'usage des espaces-temps urbains (par exemple, entre la ville qui travaille, celle qui dort et celle qui s'amuse).

La question des *modes de conciliation de ces nouveaux rythmes* est alors cruciale au sein d'une société qui veut garantir à chacun l'accès aux activités nécessaires à son équilibre personnel et social (un emploi convenable, une vie familiale et amicale satisfaisante, un temps pour les activités associatives, sociales ou politiques, enfin un temps pour soi). Or, s'agissant de concilier les temps de vie des personnes, les réglementations générales et les modes de négociation fondés sur la gestion des conflits perdent de leur efficacité.

De ce point de vue, les questions temporelles conduisent à inventer de nouvelles formes de coopération et de régulation, plus interactives, plus proches des citoyens, intégrant diverses échelles territoriales s'inscrivant en somme dans une "gouvernance territoriale" si l'on entend par là, "un ensemble de processus transactionnels par lesquels des règles collectives sont élaborées, décidées, mises en œuvre et contrôlées"¹.

Initiées d'abord en Italie, des *politiques temporelles* sont expérimentées depuis une quinzaine d'années dans divers pays d'Europe, et plus récemment en France. Tirant parti de ces expériences conduites dans des contextes politiques différents, il convient de s'interroger aujourd'hui sur les objectifs et modalités à favoriser dans notre pays pour concilier les rythmes des personnes et coordonner les temps des territoires.

*

Si ces évolutions des "rythmes urbains" apparaissent d'abord dans les villes, elles s'étendent progressivement à l'ensemble du territoire. Les nouveaux régimes temporels transforment les relations à l'espace : au sein des cités, dans les rapports entre ville et campagne, dans les échanges entre les régions. Ils exercent des effets significatifs sur les localisations résidentielles, les politiques de logement et d'équipements publics, les choix d'implantation des entreprises, les pratiques de mobilité.

Les problèmes posés aux responsables des villes et des transports sont considérables quant à la gestion urbaine et à l'organisation des déplacements. Les mobilités se font, en effet, plus nombreuses, plus éclatées, plus diffuses. Les pointes subsistent, mais il y a de moins en moins d'heures creuses. Tout en maintenant dans certains secteurs, et notamment les périphéries mal desservies par les transports publics, des phénomènes de congestion importants, c'est l'éclatement des mobilités dans tous les sens et à toutes les heures qui devient le problème principal. Il s'agirait en somme d'organiser *l'accessibilité à une ville ouverte 24 heures sur 24* pour des populations variées. Face à ces exigences, le transport public rencontre des difficultés d'adaptation et risque de perdre une part de sa clientèle.

Si l'on n'y prend garde, avec la désynchronisation des rythmes urbains qui dégage des espaces pour la circulation des véhicules, peut s'ouvrir une nouvelle période favorable à la voiture individuelle et à l'étalement urbain.

Ainsi, à la différence des problèmes d'aménagement de l'espace qui conduisent à développer des infrastructures pour faire face à des problèmes de capacité (en pointe), la transformation des temps quotidiens pose le problème d'une *gestion continue de services adaptés à la différenciation des pratiques*.

*

Même si elles ne sont pas encore perçues par tous les acteurs, les questions soulevées par l'évolution des rythmes urbains ont paru suffisamment importantes au Conseil National des Transports pour qu'il élabore un rapport sur ce thème. Sans prétendre apporter des solutions

¹ Selon Pascal Lamy, commissaire européen

définitives à des problèmes de société, son objectif est d'attirer l'attention des responsables sur des évolutions en cours qui, même si elles paraissent en amont des transports, ont des conséquences majeures sur ce secteur. L'objectif est double:

- permettre une plus large prise de conscience des évolutions liées à la transformation des rythmes urbains, ouvrir le débat sur les principaux enjeux, anticiper certaines conséquences dans le domaine des transports et formuler quelques préconisations;
- attirer l'attention des pouvoirs publics (au niveau de l'Etat et des collectivités territoriales) et des acteurs économiques et sociaux sur la nécessité d'intégrer, dès l'amont, les questions relatives à la mobilité et au transport dans la définition des politiques publiques relatives à l'organisation urbaine.

*

Ce rapport comporte cinq chapitres².

Le premier chapitre étudie les principales évolutions des rythmes urbains, d'abord du point de vue des personnes, puis sous l'angle des territoires. Il tente de formuler alors les principaux enjeux politiques que posent ces transformations et introduit le débat sur le rôle des différents acteurs dans la recherche d'une "nouvelle gouvernance territoriale".

Le second chapitre présente les démarches conduites en Europe dans le domaine des *politiques temporelles*. Elles visent à concilier les temps de la vie quotidienne (vie professionnelle, vie familiale, vie sociale, vie personnelle) et à coordonner les temps des territoires (notamment les horaires des services). Elles le font selon des démarches participatives qui associent l'ensemble des acteurs concernés au processus de co-construction des projets. Ces démarches se développent aujourd'hui en France, notamment avec l'aide de la DATAR, en cherchant à intégrer initiative locale et animation nationale. Au cœur de ces politiques, la mobilité et l'accessibilité jouent un rôle particulier: la mobilité, mode de vie contemporain, permet de relier les personnes et de connecter les espaces, l'accessibilité s'affirme comme un vecteur de citoyenneté et de cohésion sociale.

Le troisième chapitre étudie d'abord les conséquences de l'évolution des rythmes urbains sur la mobilité des personnes et des biens, puis sur l'organisation des transports. Il analyse ensuite les transformations des attentes des entreprises face aux problèmes de mobilité et expose les stratégies développées par divers acteurs économiques pour s'adapter aux nouveaux rythmes urbains, notamment en ce qui concerne la localisation des commerces et des équipements, les heures d'ouverture des magasins, le développement de services pour les personnes en mouvement. Enfin, il fait paraître les enjeux de la mobilité pour les collectivités, comme facteur essentiel de la qualité de la vie quotidienne et de l'attractivité des territoires. Toutefois, comme dans les politiques de transport se concrétisent les enjeux, les conflits et les problèmes de société, et qu'à cet égard le transport public joue un rôle essentiel, il faut veiller à la sécurité et à la mixité temporelle, assurer des dessertes de proximité reliées aux réseaux rapides, différencier les usages des espaces publics dans le temps, développer des pratiques "écomobiles" dans la perspective d'un développement durable.

Le quatrième chapitre s'interroge d'abord sur la prise de conscience des évolutions étudiées de la part des autorités organisatrices et des entreprises. Du point de vue des collectivités, il étudie les moyens d'action dont elles disposent au regard des questions temporelles, notamment avec les Plans de Déplacements Urbains, où de nouveaux concepts apparaissent qui préfigurent une *gestion globale de la mobilité*. Du point de vue des entreprises, un changement de perspectives est manifeste: de simples transporteurs, elles deviennent des prestataires de service au public et des gestionnaires de déplacements, tandis que s'affirme leur rôle d'acteur de la

² Il a été préparé par un groupe de travail, animé par Edith Heurgon et Patrice Pattée, qui a regroupé le CERTU, la DREIF, la Fédération Nationale des Taxis, la FNAUT, le GART, la RATP, la SNCF, l'UTP et plusieurs experts (chercheurs et consultants). A côté des séances de la section permanente du CNT, plusieurs réunions ont été organisées pour approfondir des thèmes spécifiques ou étudier des expériences conduites dans divers domaines. Puis, les différents partenaires ont rédigé des contributions écrites qui ont constitué la matière première de ce rapport.

ville. La question est alors posée de la prise en compte des nouveaux rythmes urbains dans l'aménagement et la réduction du temps de travail et, à cet égard, force est de constater que les nouvelles attentes des usagers ne sont pas entrées directement en ligne de compte dans les négociations conduites jusqu'ici. Enfin, sont proposées, à titre d'exemple, quelques initiatives prises par la profession transport pour s'adapter au nouveau contexte, qu'il s'agisse du renforcement du service en heures creuses et la nuit, des dessertes souples, des services dans les espaces publics ou des services d'information, d'accès ou de paiement. Au-delà de l'offre de transport, se mettent en perspective de *nouveaux services de mobilité et d'accessibilité* où se combinent modes collectifs et modes individuels, dans le cadre de partenariats multiples à l'initiative d'acteurs privés ou publics.

Enfin, le cinquième chapitre propose des orientations visant à concilier les temps sociaux et coordonner les services au sein des territoires, notamment grâce à la maîtrise des espaces-temps de la mobilité. Trois axes principaux sont alors dégagés: le premier cherche à mieux connaître les pratiques de mobilité, à débattre des enjeux et à évaluer les résultats; le second s'efforce de réguler la mobilité dans le cadre des politiques territoriales et à intégrer la dimension temporelle dans les textes législatifs et réglementaires sur la ville et les transports; le troisième soutient le développement de nouveaux services à la mobilité et à l'accessibilité.

Conscient des évolutions en cours des rythmes de la vie quotidienne et de leurs conséquences prévisibles sur la mobilité et les transports, le CNT souhaite apporter sa contribution à une meilleure maîtrise des phénomènes. Ce rapport fournit des éléments d'information et de réflexion permettant aux responsables des villes, dès lors qu'ils en percevront les enjeux, de définir des politiques adaptées et de prendre des initiatives capables d'en atténuer les risques et d'en saisir les opportunités, en particulier pour l'organisation des transports.

Chapitre I : L'évolution des rythmes urbains

L'évolution des rythmes urbains peut être appréhendée sous deux angles: celui des modes de vie des personnes, celui des territoires quotidiens. Les enjeux sont d'ordre politique: comment concilier les temps de vie des personnes? comment harmoniser les rythmes de fonctionnement des territoires? jusqu'où faut-il s'adapter ? quels rôles de l'Etat, des collectivités et des services publics dans ce qu'on peut appeler une "nouvelle gouvernance territoriale"?

I.1 - L'évolution des rythmes de vie quotidienne des personnes

Plusieurs facteurs se conjuguent pour transformer les rythmes de la vie quotidienne. Ils s'inscrivent d'abord dans un mouvement global de la société, ils résultent aussi de la mutation du travail dans l'économie des services, ils tiennent enfin au développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication. En ville, ces évolutions se concentrent, créent des tensions particulières, ouvrent des espaces de concertation, appellent de nouvelles régulations.

L'INDIVIDUALISATION DES MODES DE VIE

La tendance à l'individualisme est une donnée centrale. Loin de s'apparenter à un quelconque égoïsme, il s'agit d'un processus de long terme au travers duquel l'individu se trouve placé au centre de la conception de la société, marquant ainsi le passage des valeurs "traditionalistes" (qui reposent sur un principe de transcendance) vers des valeurs individualistes (qui s'enracinent dans les consciences individuelles)³. Accrue dans les dernières décennies, cette tendance, plus qu'à des principes intangibles, subordonne l'ordre des choses aux désirs et volontés des individus. Trois quarts de la population française revendiquent aujourd'hui, sur le plan personnel, des valeurs de permissivité (notamment en ce qui concerne les pratiques sexuelles, de mariage, les structures familiales, les choix religieux), mais réclament, au niveau collectif, plus de référents communs.

Si ces comportements menacent, sous un certain angle, le sens du collectif, ils témoignent aussi d'une volonté de devenir sujet de sa propre existence, de choisir son style de vie, de maîtriser son temps. Chacun vise alors son épanouissement complet en valorisant ses propres dispositions (son développement personnel, ses relations familiales et amicales, ses activités politiques et sociales, ses pratiques culturelles). Mieux formé tout au long de sa vie et mieux informé, chacun veut être considéré comme une personne capable d'initiative, avoir son mot à dire sur les évolutions qui le concernent, être consulté sur les choix dont dépend l'organisation de sa vie personnelle. Chacun veut "être à la fois un travailleur, un parent, un citoyen, un ami, un sujet qui s'occupe de soi"⁴. Cela exige d'être en mesure d'intégrer les composantes de sa vie et d'accéder facilement aux services, matériels et culturels, qu'offre la société urbaine. Les exigences de qualité de la vie deviennent ainsi essentielles tandis que se développe une forte sensibilité aux questions de santé publique et d'environnement.

Cette affirmation de la personne ne s'oppose pas à l'établissement de liens sociaux, même si ceux-ci s'inscrivent au sein de communautés plus éphémères. Partout, en effet, on observe l'abandon des grands engagements au profit d'actions aux résultats immédiats. De nouvelles solidarités s'inventent concrètement en situation: elles sont le fait de personnes ou de groupes qui prennent des initiatives et veulent les contrôler. Témoigne de ce mouvement l'ampleur des *mouvements associatifs* (il se crée, en France, actuellement 70 000 associations par an, le double d'il y a 20 ans) que les citoyens perçoivent comme un mode d'inscription privilégié du lien social⁵. Il faut développer une intelligence sociale, capable de percevoir et de capitaliser ce qui se crée et s'échange au travers des initiatives locales. Une organisation de la société civile qui

³ Hugues de Jouvenel, intervention à la 1^{ère} Biennale du Futur: Vie quotidienne, des vécus aux souhaitables, 18-19 octobre 2000, Conseil Economique et Social, Actes

⁴ Dominique Méda, Saint-Denis ... au fur et à mesure..., n°31, mai 2000

⁵ Sondage CSA fait pour la 1^{ère} Biennale du Futur, oc.

qui donne à chacun le temps de réfléchir et de faire le tri parmi la masse d'informations dont il dispose, est un enjeu majeur pour le futur⁶.

LES AGES DE LA VIE

Depuis les années 60, dans bon nombre de pays industrialisés, des transformations significatives ont porté sur les mœurs, les relations entre les sexes et entre les générations, à l'origine d'une recomposition des temps de la société urbaine. Si les rythmes biologiques varient peu, les temps individuels et familiaux se métamorphosent. Les évolutions démographiques et l'augmentation de la durée de la vie (notamment pour les femmes) provoquent un *vieillessement de la population* qui pose divers problèmes.

Alors qu'on distinguait naguère trois principaux âges de la vie (l'enfance où l'on s'éduquait, la maturité où l'on travaillait, la vieillesse où l'on se reposait), on assiste aujourd'hui à une *dispersion* et à une *imbrication* de ces âges. Des périodes intermédiaires apparaissent: une jeunesse prolongée due à l'allongement des études et à une entrée plus tardive dans la vie active (en raison de la précarité des conditions d'insertion professionnelle), une période où les "Jeunes seniors" conjuguent divers avantages (une bonne santé et des moyens financiers) et quelques obligations (à l'égard de leurs enfants et de leurs parents); entre les deux, une vie professionnelle de plus en plus discontinuée (alternant périodes d'activité, de formation et de chômage, changements de métiers et/ou d'entreprises); enfin, une longue vieillesse, qui pose en particulier des questions au regard de la grande dépendance.

LES TEMPS FAMILIAUX

La relation de couple devient plus exigeante, même si les unions sont plus instables et adoptent des formes variées. La libéralisation des mœurs est effective, mais l'égalité au sein du ménage bute sur l'organisation traditionnelle du travail domestique qui, malgré leur entrée massive dans la vie salariale, revient encore majoritairement aux femmes⁷.

La famille ne perd pas sa fonction majeure dans la sociabilité contemporaine bien qu'elle adopte des agencements variables (familles monoparentales, familles recomposées après divorce). Le noyau est formé par le couple et les enfants, qui structurent les temps collectifs (par les temps scolaires, mais aussi de multiples activités de loisirs). En périphérie, se regroupe toute une parentèle, composée des frères et sœurs d'autres unions, des parents et grands-parents, et cela sur plusieurs générations. En dépit de relations familiales plus complexes, éclatées en divers lieux, fonctionnant selon des rythmes différents, la famille s'affirme néanmoins comme un lieu essentiel de solidarité, qu'il s'agisse d'éduquer les enfants (le rôle des grands parents est décisif) ou de prendre soin des personnes âgées. On peut noter, à cet égard, l'importance des déplacements liés aux enfants (outre les trajets quotidiens, deux millions changent de maison tous les week-ends) et aux grands parents : ils viennent à la ville voir leurs enfants et garder leurs petits enfants.

Les activités collectives se heurtent ainsi à des obstacles nouveaux liés aux ordres temporels des divers membres de la famille, parmi lesquels les rythmes scolaires restent les plus rigides. Sans disparaître, les temps collectifs deviennent moins prescrits et sont davantage choisis. La télévision reste un point de rassemblement fort, ainsi que l'organisation de sorties et les vacances. Les célébrations religieuses, les fêtes familiales, les manifestations sportives, les élections politiques, offrent des occasions de regroupements.

LA TRANSFORMATION DU TRAVAIL DANS L'ECONOMIE DES SERVICES

Ce mouvement est amplifié du fait des transformations du travail qui, par le biais d'horaires standardisés, a longtemps été le " grand synchroniseur " de la société. Ces transformations sont

⁶ Hugues Sibille, Délégué Interministériel à l'Innovation Sociale et à l'Economie Sociale, 1ère Biennale, oc.

⁷ François de Singly, *Le soi, le couple et la famille*, Nathan

liées au passage d'une économie industrielle à une économie des services, où temps de la production et temps de consommation se rejoignent⁸.

En effet, l'économie industrielle a structuré la vie sociale autour du travail (au 19e siècle, on travaillait de 3 000 à 4 000 heures par an, aujourd'hui de l'ordre 1 500 heures). Les revendications, liées à une vision émancipatrice du travail (la première loi sociale en France, en 1841, a limité le temps de travail des enfants) ont évolué vers le revenu avec le compromis fordiste des années 20, avec lequel apparaît la consommation de masse, tandis que l'organisation taylorienne affecte à la fois le travail et le hors-travail. D'abord réservé au fonctionnement du ménage et aux tâches sociales, le temps hors-travail se transforme en temps libre à mesure que les choix individuels s'imposent aux contraintes collectives. A une coïncidence des espaces et de temps (tout le monde travaille aux mêmes heures et part en vacances aux mêmes moments), succède, à partir des années 50, une séparation des temps sociaux, accompagnée d'une disjonction des espaces et des temps.

Dans les années 70, la structure du marché du travail se transforme dans toute l'Europe: l'organisation sociale du temps, héritée de la révolution industrielle, devient inadaptée à des sociétés où 60% et 70% des emplois se situent dans les activités de service. Le temps tertiaire, plus flexible, se substitue au temps industriel qui, lui-même, s'assouplit.

Par ailleurs, avec l'économie, le temps se mondialise. Le "temps continu" devient un paramètre majeur des flux de biens et de services, des marchés financiers et de la recherche. Un vaste système de *just in time* se constitue à l'échelle de la planète. Ainsi, se met en place un double mouvement de⁹:

- *densification du travail* (son contenu, plus immatériel, accroît la charge cognitive exigée des salariés, charge encore aggravée par la polyvalence et l'accélération des délais de réponse requis par une forte pression de la demande) ;
- *diversification des temps* travaillés, ce qui entraîne une forte flexibilité, avec apparition de nouveaux statuts d'emplois, discontinus et précaires.

Par exemple, en Europe occidentale:

- 1 salarié sur 3 échappe au modèle de travail régulier 5 jours sur 7 (plus de 50 % en Grande Bretagne, 25% en France);
- le travail par "roulement" a augmenté de 50 % en dix ans et occupe plus de 15% des travailleurs ;
- le temps partiel est passé en France de 9% des salariés en 82 à plus de 15% en 95 (il est de 35% aux Pays-Bas) ;
- les horaires variables ont doublé et touchent 7% des salariés, plus de la moitié des actifs travaillent occasionnellement le samedi, plus du quart le dimanche, de moins en moins d'actifs peuvent prévoir avec précision leur fin de journée de travail.

L'économie libérale a tendance¹⁰ à considérer le temps comme isomorphe, c'est-à-dire ayant la même valeur quels que soient les moments de la journée, les jours de la semaine, les mois de l'année, alors que d'autres cultures lui accordent des valeurs différentes selon l'utilité sociale qu'il revêt. Cela pose le problème des *compensations* pour les horaires atypiques (la prime pour une équipe de nuit est de 10% aux USA, en Europe elle varie de 25 à 100%).

Face aux nouvelles contraintes temporelles et à la pression du court terme, les entreprises, reportent largement sur les salariés le poids des adaptations et les risques qu'elles éprouvent face à un avenir incertain¹¹. Pour un nombre croissant de professions, les frontières spatiales et temporelles entre travail et vie privée s'affaiblissent.

Ces évolutions vont de pair avec la *réduction du temps de travail*. Toutefois, alors qu'elle s'est effectuée au cours des dernières décennies à structures temporelles inchangées, elle donne lieu aujourd'hui à un *mouvement de diversification* qui modifie les usages et l'articulation des temps sociaux¹². En France, les lois sur les 35 heures peuvent être un facteur de progrès si elles s'accompagnent d'un aménagement des temps capable de concilier les exigences du travail et

⁸ Ces paragraphes doivent beaucoup aux analyses de Jean-Yves Boulin (IRIS, Paris Dauphine).

⁹ Selon Francis Godard, directeur de recherche au CNRS.

¹⁰ Francis Godard, *la Recherche*, supplément au n°337, ville.com,

¹¹ Dominique Méda, Saint-Denis ... au fur et à mesure..., n°31, mai 2000

¹² Jean-Yves Boulin

les rythmes de vie des salariés (de plus en plus de français souhaitent travailler à temps partiel dès lors qu'il s'agit d'un temps partiel choisi).

L'ENTREE DES FEMMES DANS LE MARCHE DU TRAVAIL

Ces évolutions touchent encore davantage les femmes. Les données d'enquêtes dont on dispose montrent qu'elles veulent, d'une part, travailler et avoir une autonomie financière, d'autre part avoir des enfants et du temps à leur consacrer. A cet égard, il y a un paradoxe¹³: alors que les femmes sont désormais installées dans le travail, qu'elles sont diplômées et qualifiées, les inégalités entre les sexes subsistent.

Elles concernent:

- le chômage: le taux est de 13,6 pour les femmes contre 10,2% pour les hommes,
- les salaires : avec une différence de 13% à diplôme, expérience et qualification identiques,
- les emplois précaires: plus fort pourcentage de stages, emplois aidés, CDD,
- le temps partiel: 85% des emplois à temps partiel sont des femmes, 30% des femmes travaillent à temps partiel, dont environ 40% souhaiteraient travailler davantage (temps partiel subi).

Mais, contrairement aux pays scandinaves, à l'Italie ou à la Hollande, les conséquences sur la société de l'entrée des femmes sur le marché du travail n'ont été en France ni appréhendées, ni débattues, ni accompagnées. Force est de constater que, naguère, les femmes assuraient l'articulation entre les différentes sphères de la vie quotidienne. Au-delà des activités domestiques et familiales, elles prenaient en charge les fonctions de transfert, de sociabilité, de communication, qui permettaient à la cellule familiale de faire face à ses obligations sociales (courses, entretien de la maison, éducation et soin des enfants, conduite à l'école, visites chez le médecin, soin aux personnes âgées, sociabilité, réception d'amis). En investissant le monde du travail, les femmes ont introduit le temps "intérieur" aux côtés du temps "extérieur", lié à la production¹⁴.

Alors que le salariat féminin s'est généralisé, l'environnement a peu bougé. Les entreprises n'ont pas revu leur organisation du travail. Les hommes n'ont pas pris une part plus importante aux tâches domestiques et familiales. De récentes enquêtes montrent en effet, que, depuis 20 ans, la situation n'a pas évolué et que la diminution du volume des tâches domestiques prise en charge par les femmes vient de la seule automatisation. Les pouvoirs publics ont fait des efforts en matière de garde des enfants, mais ils sont encore insuffisants (les crèches n'accueillent que 8% des enfants de moins de 3 ans).

La réduction du temps de travail permettra-t-elle un meilleur partage des tâches domestiques entre les hommes et les femmes? Les premières enquêtes ne le laissent pas penser: elles font apparaître des usages différenciés sexuellement des temps gagnés (pour les femmes, courses et travail domestique; pour les hommes, bricolage et jardinage).

LE RYTHME DE VIE DES ENFANTS

Les enfants semblent jouer un rôle accru. Les rythmes liés à l'école et à l'éducation demeurent parmi les plus contraignants. Des recherches ont montré que le calendrier scolaire n'était pas adapté aux rythmes de vie des enfants (notamment les ruptures liées aux week-end et aux vacances). Elles ont fait paraître en outre combien, pour lutter contre l'échec scolaire, il était important de développer les diverses facettes de la personnalité humaine.

Aujourd'hui les Contrats Educatifs locaux cherchent, par une modification des calendriers scolaires, à mieux prendre en compte le rythme des enfants et, par une action sur l'environnement immédiat, à mieux accompagner la réussite scolaire.

¹³ Dominique Méda, Saint-Denis ... au fur et à mesure..., n°31, mai 2000

¹⁴ Chantal Duchêne (DREIF et GART)

LES USAGES DU TEMPS LIBRE

Le travail occupe, en moyenne, 10% de l'ensemble de la vie, et le tiers de la vie éveillée d'un adulte, alors qu'il y a cinquante ans il représentait 20% de l'existence et plus de la moitié du temps éveillé des travailleurs. Cette estimation qui porte sur des moyennes doit être tempérée par l'intensification du travail. Certains sociologues affirment que les usages du temps libre sont à la base de nouveaux liens sociaux (amicaux, familiaux), créent d'autres types de communautés (culturelles, sportives), influent sur les localisations résidentielles, et structurent fondamentalement les territoires¹⁵.

Pour les enfants, le temps libre représente 39% du temps de vie éveillé, soit le double du temps passé à l'école. Il recèle un potentiel éducatif et culturel mal utilisé. Au contenu plutôt subi que choisi, ce temps est diversement occupé selon l'origine sociale et culturelle, les revenus, l'offre existante sur le territoire (urbain, rural). La reconnaissance du temps libre dans les politiques éducatives est un fort enjeu¹⁶. En effet, il ne suffit plus de disposer d'un socle commun de connaissances, encore faut-il permettre à chacun de le développer, tout au long de sa vie, en fonction de ses aptitudes et de ses désirs. Or cela se fait principalement au contact des arts, de la culture, de la technologie, du sport, mais aussi en participant à la vie de la cité. A cet égard, le temps libre, centré sur l'individu et son intégration sociale, peut compléter harmonieusement les temps de l'école et du travail. C'est un temps éducatif qui permet le divertissement (et on sait combien le jeu est essentiel), la détente, l'ouverture.

LES CHOIX RESIDENTIELS EN FAVEUR DU CADRE DE VIE

Cette croissance du temps libre s'est d'abord marquée en France par un investissement considérable sur *le domicile*. Plus de 9 français sur 10 préfèrent vivre en maison individuelle et 95% souhaitent en être propriétaires¹⁷. Si, autrefois, les pièces de la maison n'étaient pas spécialisées et si les relations sociales se déroulaient dans les mêmes lieux, le domicile a tendance à devenir une "centrale de services", interconnectée et reliée au monde extérieur, qui offre à chaque membre de la famille des équipements personnalisés lui permettant de disposer d'un espace privé, de vivre à son propre rythme, d'éviter de gêner les autres (ceux qui veulent dormir, travailler ou se distraire).

Cette importance accordée au domicile se manifeste encore par son implantation vers des lieux attractifs. Il semble qu'aujourd'hui le lieu du travail perde son rôle prédominant et qu'une part croissante de la population— celle qui peut s'abstraire des contraintes du marché immobilier —, se localise d'abord en fonction d'un choix résidentiel, en référence, d'une part à la qualité du logement (individuel), d'autre part au cadre de vie et aux services accessibles dans la proximité, enfin à l'image touristique de la région concernée. Pour ceux qui en ont les moyens, il faut noter aussi une tendance vers la double résidence, voire la multirésidence.

LES COURSES ET LES COMPORTEMENTS DE CONSOMMATION

Les demandes des consommateurs se font de plus en plus exigeantes.

¹⁵ Jean Viard, directeur de recherche au CNRS au Centre d'étude de la vie politique française (CEVIPOF-FNSP).

¹⁶ D'après Philippe Thillay des Francas (association dont le nom contracte l'ancien intitulé " Les Francs et Franches Camarades" et dont la mission est de permettre à tous les enfants d'accéder à un temps libre de qualité).

¹⁷ Sondage CSA fait pour la 1^{ère} Biennale du Futur, oc.

Les courses

- . 79% des personnes interrogées déclarent avoir fait des courses la semaine passée, 33% la veille, soit 2,9 courses par individu par semaine;
- . Le temps moyen déclaré pour faire ses courses : plus d'une heure (50%), moins d'une heure, (50%);
La durée se réduit avec la mobilité et l'activité (environ du simple au double),
- . La durée moyenne des trajets liés aux courses est de 26 minutes.

Sur la base des répondants déclarant des courses :

- . 10 % déclarent des courses le dimanche
- . 30% profitent du déjeuner pour faire des courses ; 70% les font en sortant du travail
- . Pour 40%, le choix du magasin est dicté par le temps (change de magasin si plus rapide : 28% et choix du magasin indifférent, seul le temps compte : 12%). Ce chiffre est de 50% pour les plus mobiles.
- . 60% souhaitent passer le moins de temps possible dans les centres commerciaux
- . 82% souhaitent passer le moins de temps possible dans les espaces de transport
- . 33% souhaitent accéder à des commerces et services dans les espaces de transport
- . 31% souhaitent accéder à des services dans les transports eux-mêmes.

Ces chiffres illustrent la productivité des courses qu'illustrent les 22% des usagers qui déclarent faire des courses dans les espaces de transport. Les achats se concentrent dans le temps et se dispersent dans l'espace, pendant que se démultiplie le nombre des enseignes et que se créent des complexes.

Les plages d'ouverture des services et des commerces sont de plus en plus étendues.

La proximité géographique du domicile perd sa pertinence pour atteindre un consommateur soucieux d'une organisation rentable de son parcours. Les centres d'activité (travail, sociabilité, loisirs, sports...) induisent de curieux mélanges : funshopping, retailtainment (contraction de retail et entertainment, distribution et loisirs), voire worktainment ou workshoping.

(étude de Média Mundi/Sérého, juin 1999)

LES LOISIRS STRUCTURENT LES TEMPS SOCIAUX

Alors que l'ordre institutionnel relâche ses contraintes et que le calendrier religieux perd de son importance, les loisirs structurent fortement les temps sociaux: ils sont ponctués par des périodicités renouvelées (grands week-end, petites vacances, festivals) et de grands *événements* à fort impact médiatique. Des rassemblements offrent l'occasion de nouvelles convivialités, voire de fêtes. La foule est recherchée comme une sorte de contrepoint à l'autonomie, et l'on veut vivre ensemble des événements (comme en témoignent les comportements des retraités qui se déplacent en même temps que les personnes actives).

Longtemps, les individus ont pensé la rupture avec le quotidien en termes de distances, aujourd'hui, les choix sont plus ouverts (en particulier, avec le développement des parcs de loisirs). On crée le sentiment de rupture de diverses façons : on va au même endroit, mais aussi ailleurs à d'autres moments. D'où une distinction plus difficile à opérer entre vacances de courte durée et loisirs : une sorte de continuum tourisme/ culture s'établit.¹⁸

LES VACANCES, GRAND MARQUEUR TEMPOREL

La croissance du temps libre marque une évolution des *pratiques touristiques* qui assurent une fonction de distinction sociale. Grand marqueur temporel de notre époque, les vacances rythment le temps social. Les courts séjours augmentent: ils ont tendance à s'allonger (de quatre jours à une petite semaine) alors que les longs séjours se raccourcissent (10 jours)¹⁹; les catégories populaires ayant moins d'argent et les autres partant plus souvent (30% ne partent jamais en vacances). Le modèle qui consistait à partir trois semaines au mois d'août au même endroit est devenu caduc. Les urbains, qui ont une plus forte acculturation à la mobilité, circu-

¹⁸ Jean-Didier Urbain, *Sur la plage*, Payot.

¹⁹ Françoise Potier, Evolutions des pratiques de tourisme et conséquences sur les transports, *Revue Transport*, 1996

lent davantage, la ville offrant une meilleure accessibilité aux voyages. On constate aussi des variations régionales (un taux d'écart entre 40 et 80% selon les régions).

Le tourisme familial est important : il offre un moment de rencontre intergénérationnel. C'est une occasion pour les couples de se retrouver, de voir leurs enfants. Dans une période de fragilité, les vacances permettent l'envers des difficultés quotidiennes^{20 21}.

Quels vont être les effets de la réduction du temps de travail sur les loisirs et les vacances ? Les 35 heures vont-elles augmenter le temps de départ, donner davantage de souplesse dans les horaires, permettre de disposer d'un temps pour soi ?

DES PROJETS PERSONNELS DE VIE

Ces évolutions ne traduisent ni la fin du travail, ni la fin des loisirs, mais manifestent l'apparition de nouveaux enjeux entre individus/métiers/activités, où s'instaurent des normes différentes de comportements au sein d'une culture de la mobilité quasi-généralisée (aussi bien dans les déplacements géographiques que dans les carrières professionnelles et les vies privées). La culture du temps des vacances envahit l'ensemble des comportements.

Une approche quantitative ne suffit pas pour comprendre les formes d'appropriation culturelle et sociale de ces nouvelles temporalités. Il semble que chacun tente de se construire un projet personnel de vie qui sinue entre deux pôles (travail et temps libre), qu'il s'agisse de la journée, de la semaine, de l'année (travail/vacances) ou de la vie (études/travail/retraite)²². Cela confirme l'hypothèse d'une autonomie croissante des trajets de vie à l'origine de relations nouvelles avec le travail et avec l'ensemble des pratiques du temps libre.

DE NOUVEAUX REGIMES TEMPORELS

En bref, les diverses évolutions étudiées désynchronisent les temps de la vie quotidienne. Le partage entre travail et temps libre, entre activités marchandes, domestiques, éducatives, culturelles, n'est plus stable. Les frontières temporelles et spatiales deviennent poreuses. La notion de "flux tendu" échappe au seul domaine de l'industrie, pour fonder l'organisation des emplois du temps quotidiens. Le désir de maîtrise du temps, de l'espace et de soi, conduit à bouleverser les agendas et calendriers²³. De moins en moins scandés par les cycles biologiques, les "projets de vie" structurent les usages : alors que la dispersion géographique s'accroît, les rythmes se désolidarisent: le temps de *l'Angélus* s'estompe.

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 caractérisent²⁴:

- 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.

²⁰ Jean Viard, Réinventer les vacances, Groupe de prospective du CGP, La Documentation française

²¹ Jean-Didier Urbain, L'idiote du voyage, Payot, 1999

²² Olivier Donnat, Les pratiques culturelles des Français (enquête 1997), La documentation française

²³ Jean-Didier Urbain, Secret de voyage, Essais Payot et Rivages, 1999

²⁴ Francis Godard, La Recherche, citée

LES NOUVELLES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION

Les nouvelles technologies s'inscrivent dans le mouvement global de transformation des modes de vie et appuient la mise en place des nouveaux régimes temporels. Elles se développent pour répondre à la diversification des pratiques, gérer l'imbrication des lieux et des activités, permettre à chacun de maîtriser individuellement son espace-temps.

De nouveaux systèmes techniques de la vie quotidienne rassemblent diverses séries d'objets et d'usages. Dans le domaine alimentaire, le congélateur, le réfrigérateur, les plats individuels, le micro-onde, permettent de prendre ses repas où et quand on veut, seul ou avec d'autres. Le rythme des achats se transforme à mesure que les temps de travail évoluent et que les commerces adaptent leurs heures d'ouverture (hebdomadaires avec les hypermarchés, ils se font aussi en semaine, à midi ou le soir, ou le dimanche en famille).

Un autre système technique configure la mobilité des personnes et des informations. En fonction des moments et des territoires, il permet de combiner une gamme de moyens de transport complémentaires, individuels et collectifs, et de services à valeurs ajoutées que chacun adapte à ses activités, ses destinations, ses pérégrinations et vis-à-vis desquels les exigences de confort et d'autonomie s'accroissent et se diversifient. Quant au téléphone portable, il répond, dans une certaine mesure, à la désorganisation des temporalités : objet "nomade", il permet à la personne de rester constamment branché à ses divers mondes, de faire face à l'imprévu et de se prémunir contre les risques, sans exclure le temps de la flânerie ou du détour. Ce qui peut être automatisé le sera progressivement, alors que la présence et la lenteur deviendront un luxe. Plutôt que de se substituer aux transports physiques, les technologies de l'information les transforment et permettent d'accroître, au travers des réseaux, les capacités d'échanges et de commutation²⁵.

Le commerce électronique est appelé à se développer, bien que les achats en ligne par les ménages français ne s'élèvent, en 2000, qu'à quatre milliards de francs (soit 0,5% du total des ventes en détail)²⁶. L'un des points forts du commerce électronique est le gain et la maîtrise du temps de l'achat en ligne. A l'inverse, le plaisir de la sortie, l'attractivité des magasins, la possibilité de "toucher" les objets, fait que la tendance s'oriente là aussi, plus qu'à la substitution d'une forme de commerce à l'autre, vers l'augmentation du nombre de formules.

Enfin, avec le multimédia, les personnes (qui sont équipées) peuvent recevoir et enregistrer des émissions politiques, sportives, culturelles, regarder un film à domicile ou au cinéma, utiliser leur courrier électronique, accéder de partout et à toute heure, indépendamment des fuseaux horaires, aux divers réseaux d'échanges et de données. Le micro-ordinateur, le fax et l'internet accentuent la continuité entre lieu de vie et lieu de travail. Ainsi, de nouvelles configurations espaces-temps deviennent possibles avec des instruments de plus en plus performants de maîtrise du temps qui modifient les rapports de la société à l'espace.

Les techniques servent ainsi à l'individualisation comme à la socialisation, à la désynchronisation comme à la synchronisation. Tout dépend des usages qu'on en fait, des processus dans lesquels on les intègre, et des limites qu'on leur assigne. Alors qu'elles ont tendance à abolir les distances en renforçant les vitesses et à instaurer une culture de l'instantanéité, réintroduire de la durée pour favoriser l'action collective s'affirme comme un fort enjeu démocratique.

Les mutations technologiques sont liées à des transformations sociales. Plutôt que de raisonner en termes d'impact, il faut penser à la fois émergence d'une technologie et mutation sociale qui l'accompagne et en permet la diffusion. Une question importante est celle du rythme de développement des technologies dans la société. Pour qu'il soit rapide, il faut qu'elles fassent système avec un ensemble de dispositifs matériels (par exemple, s'agissant de l'automobile, un système en a permis le phénoménal essor comportant réseau routier et autoroutier, stations services, garages, permis de conduire²⁷). Ainsi, la pénétration des technologies se fait plus ou

²⁵ Selon les analyses de Marc Guillaume, notamment dans "Entreprendre la ville", colloque de Cerisy, L'Aube 1997..

²⁶ Philippe Moati, *la Recherche*, op

²⁷ Gabriel Dupuy, *La dépendance automobile*, Economica

moins vite selon les contextes, une contrainte étant l'accès aux réseaux²⁸. D'un point de vue historique, on peut observer que divers systèmes socio-techniques (la machine à vapeur, le moteur à explosion, l'eau courante, l'électricité ou le téléphone), qui se sont développés d'abord par des applications industrielles, ont été ensuite relayés par le grand public, apportant alors une révolution des modes de vie.

Ainsi, avec les technologies, les pratiques sociales se composent et se recomposent: elles délimitent autrement, au plan physique et temporel, ce qui ressortit, pour chacun, de l'espace privé et ce qui s'énonce comme espace public. Le répondeur téléphonique, l'internet permettent de contrôler sa disponibilité pour préserver des moments et espaces d'intimité où l'individu n'est ni atteignable, ni joignable (on constate ainsi combien est précieux, pour les femmes actives, le temps dont elles peuvent disposer le matin, dans leur voiture, pour s'accorder une pause entre activités familiales et vie professionnelle²⁹).

Les technologies de l'information procèdent davantage par *addition* que par *substitution*. Ainsi, la communication à distance, loin de réduire la relation de face à face, indispensable pour la plupart des activités (création, éducation, travail, sports ou loisirs), relance les désirs de présence et valorise les occasions de rencontres effectives. Elle stimule aussi l'envie de partager des moments de forte intensité au sein de communautés affinitaires, comme si, avec l'individuation croissante, s'accroissait le souhait de faire exceptionnellement masse.

DE NOUVELLES REGULATIONS

Plus complexes et plus aléatoires, ces nouveaux régimes temporels, où les divers temps de la vie se fragmentent et s'imbriquent, qui privilégient les solutions individualisées, présentent un certain nombre de risques et exigent des régulations d'un type nouveau. L'individualisation des temps quotidiens apparaît à la fois comme produit et comme opérateur de ces changements. La logique économique tend à individualiser les agents comme producteurs et comme consommateurs; mais elle doit aussi composer avec leur autonomie croissante. Ainsi l'entreprise, mais aussi les institutions et jusqu'aux organisations religieuses, doivent apprendre, plutôt que de s'y opposer, à se servir de l'autonomie croissante des individus.

Face à ces évolutions, les perceptions sont variées selon les personnes, les revenus, les âges, les situations familiales et sociales, les lieux de résidence, les activités (variété face à laquelle les raisonnements en termes de moyenne n'ont plus guère de sens). D'où le risque d'un renforcement des inégalités et d'apparition de nouvelles formes d'exclusion sociale. D'où un risque aussi de tensions d'un ordre nouveau difficiles à réguler globalement.

A la question des *modes de (re)synchronisation* susceptibles d'être mis en œuvre pour permettre de "vivre ensemble" en famille, dans l'entreprise ou dans la cité, trois solutions sont mentionnées: reconstituer des rythmes de la vie collective (manifestations sportives, élections, repas familiaux); s'appuyer sur les technologies de l'information qui, à l'instar du téléphone portable, permettent de rester accessible; enfin, développer de nouveaux services facilitant ces évolutions et aidant les personnes à assumer la variété des leurs activités³⁰.

Une autre question touche aux *modes de conciliation* de ces nouveaux rythmes au sein d'une "bonne société" qui, "à un bon développement économique, devrait associer une juste répartition des revenus et promouvoir l'égalité entre les hommes et femmes. En somme, il s'agit d'une société qui garantirait à chacun l'accès à la gamme diversifiée des activités nécessaires à son équilibre personnel et social (un emploi convenable, une vie amoureuse, familiale et amicale, satisfaisante, un temps pour les activités associatives, sociales ou politiques, enfin un temps pour soi)"³¹. Dans cette tentative de conciliation, les femmes peuvent jouer un rôle important dans la mesure où elles sont porteuses d'une vision plurielle et équilibrée de la société. Directement concernées par une meilleure harmonisation des temps de vie, elles sont en me-

²⁸ Jeremy Rifkin, L'âge de l'accès, La Découverte

²⁹ Catherine Espinasse, recherche PREDIT, sur les femmes pro-voitures.

³⁰ Réflexions de Francis Godard dans le groupe Temps et Territoire de la DATAR

³¹ Dominique Méda, Saint-Denis ... au fur et à mesure..., n°31, mai 2000

sure d'accorder, dans les compromis à construire, une valeur suffisante aux aspects qualitatifs et aux dimensions humaines.

L'exemple des Pays-Bas est instructif:

-pour traiter les problèmes posés par le salariat féminin, une Commission pour l'organisation du temps de travail a été mise en place;

-un débat public a été organisé sur la base de plusieurs scénarios;

-le meilleur du point de vue de la cohésion sociale a été choisi : des temps partiels longs (32 H) pour les deux membres du couple leur permettant, avec des investissements professionnels équivalents, de partager les tâches domestiques et familiales, tout en bénéficiant de services de garde renforcés.

La dernière enquête budget-temps montre que les Pays-Bas, à l'instar du Danemark et de la Suède, deviennent une société du temps partiel.

C'est dire que les équilibres à préserver entre vie privée et familiale, vie professionnelle, et vie citoyenne, conduisent à faire évoluer les représentations sur le partage des rôles (entre les hommes et les femmes, selon les générations), à repenser la place de l'entreprise dans la société (afin d'élargir le débat employeurs-salariés aux autres acteurs concernés à l'échelle du territoire de la vie quotidienne : élus, associations, consommateurs, services publics).

Ainsi, s'agissant de concilier les temps de la vie quotidienne des personnes, les réglementations générales et les négociations fondées sur la gestion de conflit, encore classiques en France, perdent de leur efficacité. Il faut inventer de nouvelles formes de régulation, plus interactives, plus proches des citoyens, plus locales. Plutôt que de procéder de décisions unilatérales, administratives ou arbitraires, les compromis doivent être construits, à la lumière des expériences italiennes, dans le cadre d'une démarche partenariale ouverte, afin d'imaginer des solutions adaptées à la spécificité des situations.

I.2 - L'évolution des territoires de la vie quotidienne

Si les évolutions des rythmes transforment les temporalités sociales, elles affectent aussi profondément les rapports à l'espace et recomposent les territoires. En outre, les questions soulevées constituent des enjeux d'ordre politique qui, portant sur le fonctionnement de la cité, doivent être posés, non seulement à l'Etat central, mais, à l'heure où la décentralisation s'accroît, aux élus des collectivités locales (dont les rôles se transforment et se complexifient).

LES MODES DE VIE "URBAINS "

Parler de rythmes urbains se réfère au fait qu'on observe une tendance à l'homogénéisation des modes de vie. Certes, les évolutions analysées ci-dessus se manifestent d'abord dans les villes, mais elles s'étendent ensuite à l'ensemble du territoire.

Cela ne veut pas dire pourtant, comme certains l'ont cru un peu trop rapidement, qu'avec la société de l'information et l'empire des réseaux, les territoires s'effacent. Certes l'accroissement des vitesses, permis par les communications rapides, réduit certaines distances et reconfigure l'espace de telle manière que ce qui est lointain devient parfois plus accessible que ce qui est proche. Mais, face à la mondialisation des échanges et au temps réel, s'affirme aussi la nécessité d'un *ancrage au sein de territoires de projets* à forte identité, permettant de construire une nouvelle articulation entre le local et le global, lieu de concertation entre les acteurs concernés par la gestion de la cité. Mais ces territoires ne se réduisent pas aux découpages administratifs hérités du passé, ils sont à recomposer (en particulier, selon des *pays* et des *agglomérations*) pour mieux correspondre aux pratiques quotidiennes des français et stimuler les partenariats sur des échelles suffisamment vastes.

LES TERRITOIRES VECUS

Les nouveaux régimes temporels structurent la société. Ils transforment non moins les relations à l'espace ; au sein des cités, dans les rapports entre la ville et la campagne, dans les échan-

ges entre les régions. Ils exercent des effets significatifs sur les localisations résidentielles, sur les politiques de logement et d'équipements publics, sur les choix d'implantation des entreprises, sur les pratiques de mobilités.

Avec les projets personnels de vie, les frontières institutionnelles sont moins marquées (entre l'école, la famille, l'entreprise, la cité) et les activités plus imbriquées : ils s'incarnent selon des types socio-urbano-régionaux qui évoluent au cours de la vie, sur la base de mobilités réelles et virtuelles.

Plusieurs modèles sont cités, parmi lesquels Paris offre des spécificités³² :

- un agencement (célibat/studio/mobilité professionnelle/consommation culturelle pour les femmes, sportive pour les hommes/multi-départ en vacances),
- un second fondé sur la double résidence, lié à l'existence de la famille dans la région d'origine,
- un troisième, plus populaire, avec une forte densité de pratiques de proximité, centré sur la famille avec un unique départ en vacances l'été.

Les pratiques provinciales sont décalées avec un taux de départ en vacances moins élevé (entre 50 et 60% pour plus de 89% à Paris), une revitalisation des pratiques festives. On observe encore des populations sédentaires astreintes à résidence par les formes d'exclusion.

Enfin, on peut noter que des régions, proches de Paris ou valorisées par le tourisme, attirent une émigration urbaine autour d'un projet famille/enfants/jardin/authenticité/campagne, le tout à moins de quarante minutes du centre ville.

LES TERRITOIRES ATTRACTIFS

Ces tendances à l'éclatement conduisent à une réorganisation des lieux résidentiels selon des principes qui bouleversent les conceptions en termes de bassins d'emplois. L'attractivité des territoires se mesure aujourd'hui non seulement sous l'angle économique et professionnel, mais inclut des critères liés au cadre de vie, avec un traitement patrimonial renforcé des lieux, à la qualité des logements et des espaces publics, aux équipements collectifs, à la présence d'universités et de centres de recherches, à l'efficacité des transports, à la qualité des services offerts pour les loisirs ou le tourisme, enfin à l'organisation d'animations ou d'événements qui marquent des temps forts, à forte valeur symbolique.

Alors que leurs frontières s'estompent et que les échelles s'agrandissent, les territoires rentrent en compétition et développent des services capables d'attirer les populations, mais aussi les entreprises, leurs salariés et leurs clients. Ils cherchent aussi à implanter des équipements publics et des réseaux de communication afin de rendre leurs espaces et services accessibles à tous. En bref, leur principal enjeu est de *lier art de vivre local, dynamique sportive et culturelle, attractivité touristique, peuplement et création d'entreprises à l'échelle des migrations européennes*³³.

L'attractivité des territoires tient aussi à leur capacité à attirer des compétences et des hommes: "dans le moment où nous voyons refluer le chômage de masse et l'exclusion, où nous voyons la croissance redémarrer, la compétition entre les territoires va se faire sur leur capacité à attirer les compétences, les savoirs, c'est-à-dire les hommes. L'enjeu n'est plus, d'abord et avant tout, d'attirer les capitaux, qui viendront s'installer là où le dynamisme des milieux locaux aura réussi à attirer compétences et savoir-faire. L'attractivité des territoires est à rattacher à la qualité de la vie dont les déplacements sont une composante essentielle"³⁴.

LES TECHNOLOGIES AMENAGENT LES TERRITOIRES

Les technologies exercent une forte influence sur l'aménagement des territoires. Le chemin de fer a permis une prise de conscience au plan spatial de la nation³⁵, alors qu'un lien fort a uni

³² Jean Viard, lors de la séance du groupe de travail organisée sur le tourisme

³³ Jean Viard, idem

³⁴ Christian Proust, président du Conseil général du territoire de Belfort, à l'occasion de l'atelier Datar de Belfort en octobre 2000 (cf. chapitre 2).

³⁵ Francis Godard, *La Recherche*, oc.

l'essor de l'électricité et la croissance urbaine³⁶. Sa généralisation aurait contribué à réduire l'opposition entre la ville et la campagne, tandis que sa première utilisation, le télégraphe électrique, aurait joué un grand rôle dans le contrôle du territoire. L'électricité a favorisé ainsi une grappe d'innovations, parmi lesquels l'électrification des transports (qui a permis le développement des tramways et le métro parisien). Une fois que le raccordement aux réseaux de distribution a été complet, les manières de vivre, d'habiter, de travailler, de se déplacer, se sont transformées et le paysage urbain s'est modifié (avec la disparition des chevaux de la ville, l'éclairage électrique et l'extension des banlieues).

Le commerce contribue à modeler la ville³⁷. La grande distribution a participé du déclin du commerce de centre-ville au profit d'une croissance souvent anarchique en périphérie. Les liens entre le développement du commerce électronique et l'organisation de la ville sont réciproques: la péri-urbanisation, qui accentue la dissociation entre les espaces de vie et les lieux de commerces, est favorable au commerce électronique; à l'inverse, le commerce électronique marquera la ville, en affectant le volume et la nature des flux de personnes et de marchandises, et en bouleversant les structures de l'appareil commercial.

Les technologies de l'information réduisent encore l'écart entre la ville et la campagne, car les modes de vie urbains se diffusent par les réseaux³⁸. La notion même de modèle urbain évolue: il ne se conçoit plus seulement en termes de densité du bâti, mais selon l'intensité des échanges et la convivialité des relations sociales.

Quelles nouvelles mutations de l'espace et du temps vont engendrer les technologies de l'information? quels systèmes d'objets quotidiens vont-elles créer, quels nouveaux paysages urbains vont-elles produire? Quelles relations nouvelles vont s'instaurer, dans l'économie mondialisée, entre les territoires les plus locaux et les territoires les plus mondiaux³⁹?

RYTHMES URBAINS ET TEMPS DES METROPOLES

C'est dans les villes que les nouveaux régimes temporels apparaissent et que les tensions se concentrent. En effet, trois milliards de personnes y vivent, soit la moitié de la population mondiale (10% seulement au début du siècle). S'y jouent à la fois la capacité d'initiative économique, de développement culturel et scientifique, la cohésion sociale des territoires et jusqu'à l'équilibre écologique de la planète. La qualité de vie ainsi que l'offre de biens y deviennent des critères décisifs de l'implantation des activités et du choix des résidences. Au cœur des débats, la transformation des mobilités et des formes d'accessibilité urbaine.

L'urbanisation massive est toutefois porteuse de menaces: la croissance démographique, la spéculation foncière, la péri-urbanisation, la disparition des lieux traditionnels d'échanges, la congestion des centres avec l'essor de l'automobile, sont mal maîtrisées. Sous l'effet de l'exclusion, les tissus urbains se déchirent, les incivilités et les violences s'amplifient. Les inégalités sociales et spatiales tendent à se renforcer.

La nouvelle géographie économique, fondée sur des réseaux de villes, traverse les frontières nationales. Parallèlement à la dispersion des activités et à la mobilité des capitaux, de nouvelles centralisations territoriales apparaissent, issues du fonctionnement du marché, dont la gestion et le contrôle exigent une vaste gamme de services et d'infrastructures reposant sur d'importants nœuds de communication. En outre, la production de ces activités fait appel à des salariés, des machines et des installations territorialisés. Les métropoles deviennent ainsi des lieux stratégiques⁴⁰, des espaces de conflits qui soulèvent des questions majeures.

LES VILLES VIVENT AUSSI LA NUIT

³⁶ Jean-Luc Pinot, *La Recherche*, oc.

³⁷ Philippe Moati, *La Recherche*, oc

³⁸ Nikolas Stathopoulos, à l'atelier de Belfort

³⁹ Francis Godard, *La Recherche*, oc.

⁴⁰ Saskia Sassen, dans *La Ville Globale*,

La métropole vit aussi la nuit, surtout en fin de semaine⁴¹. La localisation des hommes et des entreprises se fera de plus en plus en fonction de critères de qualité de vie et d'image, et l'animation nocturne deviendra un atout non négligeable. Le partage et la diminution du temps de travail militent en faveur d'une conquête de la nuit. A côté de ceux qui dorment et de ceux qui travaillent (dont il est difficile d'apprécier le nombre exact, de 7 à 15% de la population salariée dans les pays industrialisés⁴², notamment dans des métiers qui relèvent de la sécurité, des services ou de la fête), à côté des noctambules et des Sans Domicile Fixe, les activités nocturnes se développent⁴³.

⁴¹ La ville la nuit: un milieu à conquérir, contribution de Luc Gwiazdzinski, Laboratoire image et ville.

⁴² Selon le Bureau International du Travail (Le Monde, 1^{er} juillet 1999).

⁴³ Nuits et lumières, Les Annales de la Recherche Urbaine, n° 87, septembre 2000

La conquête de la nuit à Strasbourg

Depuis cinquante ans, le cycle de sommeil du citadin a subi un décalage d'environ deux heures: au lieu de 21 heures, les strasbourgeois s'endorment en moyenne à 23 heures.

La tendance générale est à l'allongement des périodes d'éclairage. De nombreux spectacles, théâtres, cinémas, commerces, bars ou restaurants, fonctionnent tard le soir. Les points de vente de "Dôner Ke-bab" sont devenus des lieux d'animation. Le restaurant d'un grand hôtel propose sa carte 22 heures sur 24 (de 6 heures à 4 heures du matin). Plus tard: une quarantaine de bars de nuit dont près de la moitié ouverts jusqu'à 3 ou 4 heures et sept discothèques. Des figures mythiques apparaissent : Augustin l'ancien "portier des nuits strasbourgeoises".

Cette animation centrée sur les fins de semaine dessine les contours d'une géographie nocturne axée sur le centre ville. Plus on avance dans la nuit, plus Strasbourg se rétrécit. L'animation se concentre dans certains quartiers. Alors que les lieux de vie diurnes (bureaux, centre commerciaux, zones d'activités) se vident, d'autres espaces sont réinvestis par les Sans Domiciles Fixes. Certains espaces sont réappropriés.

La nuit urbaine a quelques sommets qui bouleversent les habitudes et font fi de cette géographie étriquée: à Noël, à la saint Sylvestre, avec la "nuit bleue" et ses pétards. L'été, plus de 350 terrasses envahissent rues et places; la fête de la musique, le feu d'artifice et les petits bals de la fête nationale font bouger la ville.

Les nuits urbaines sont ainsi sources de conflits: les bruits, la délinquance, les violences, font de la ville un territoire difficile à contrôler. Des agents d'ambiance, des "correspondants de nuit", sont appelés à la pacifier.

Ainsi, la nuit, source de craintes et d'angoisses, peut devenir un espace de projet. C'est dire que l'aménagement d'une ville doit intégrer la dimension nocturne. Il faut réfléchir à la fois dans l'espace (toute l'agglomération) et dans le temps (toute la journée).

UNE VILLE OUVERTE 24 HEURES SUR 24

Les évolutions des rythmes urbains sont ainsi à l'origine de fortes tensions. De plus en plus, les citadins-consommateurs souhaitent avoir accès aux services urbains au moment et dans les lieux où ils peuvent y accéder facilement, ce qui, en raison de la variété des emplois du temps, peut conduire à imaginer une **ville ouverte 24 heures sur 24**, 7 jours sur 7 et 365 jours par an. Mais cette situation ne correspond guère aux attentes des salariés à l'égard de l'organisation de leur propre emploi du temps. De plus en plus, les rythmes de l'économie et ceux de la vie domestique entrent en conflit, que les réglementations actuelles sur le bruit, le trafic, les livraisons, ne parviennent pas à maîtriser.

Bref, les rythmes urbains deviennent un champ de confrontations entre les populations qui y résident, celles qui y travaillent ou qui y transitent, celles qui s'y rencontrent et s'y distraient.

LA VILLE COMME ARTICULATION DE FONCTIONS ET DE POPULATIONS

Dans la ville, se croisent aujourd'hui diverses populations qui, selon les activités qu'elles exercent vivent à des rythmes différents.

La nouvelle morphologie sociale de la métropole

On peut identifier quatre populations:

- les résidents qui ne sont plus seuls à vivre et travailler à l'intérieur de la ville;
- les "navetteurs" (qui font régulièrement la navette) liées au rythme de la journée mais aussi à celui collectif des fins de semaines, des vacances...;
- les consommateurs métropolitains ou city users qui viennent consommer des services publics et privés, population temporaire comme la précédente;
- le *metropolitan businessman* qui représente un consommateur intéressant pour la ville et a une fonction économique active.

L'identification de populations temporaires aide à résoudre le paradoxe visuel de la ville qui, à travers les données statistiques semble se dépeupler mais qui, dans une observation quotidienne, apparaît toujours plus congestionnée.

C'est de l'interaction de ces quatre populations que sera formée la ville du futur. La métropole contemporaine est en grande partie une ville de la récréation et des échanges.

Avec la réduction de la population résidentielle, il y a une érosion du pouvoir d'auto-gouvernement des habitants des centres villes, où les gouvernements locaux seront enclins à satisfaire des populations qui apportent des ressources à la ville tout en vivant dans une autre localité⁴⁴.

La ville est à la rencontre d'une multiplicité de dimensions⁴⁵. Elle est à la fois:

- articulation complexe d'une multiplicité de fonctions, de paysages, de personnes; espace d'attractivité tous azimuts, carrefour d'espace-temps, où se croisent des cultures et des catégories sociales variées;
- un "en-commun" qui permet aux citoyens de partager une histoire et un bout de destin;
- le lieu du bien-être et du mal-être, où l'exclusion est insupportable à vivre et à côtoyer, et où la qualité de la vie intègre dignité et respect de l'autre;
- un espace des citoyens, du vivre ensemble et donc, potentiellement, du faire ensemble.

Le temps devient ainsi une question de société qui fait référence à une éthique. L'exemple de Saint-Denis illustre bien cette perspective⁴⁶: ville d'histoire, elle prend son temps pour des processus de co-construction qui retravaillent les cultures sociales politiques et économiques. Au lieu, selon le modèle classique, de définir un projet global qu'on décline ensuite, on procède à l'inverse: ce sont les acteurs qui prennent des initiatives et, dans la mesure où elles s'inscrivent dans la démarche de co-construction, elles sont intégrées au projet d'ensemble.

LE TEMPS DE LA CITE ET DE LA DEMOCRATIE

Selon un philosophe⁴⁷, le temps devient une composante majeure de notre culture politique. La démocratie fait alliance avec le temps. Alors que l'on a tendance à privilégier l'interface, l'im-médiateté (qui exclue les médiations et les reculs), il importe de construire une culture démocratique du temps, qui opère dans l'entrecroisement du passé, du présent et du futur.

Selon un autre philosophe⁴⁸, une nouvelle calendarité est en train de se recomposer. S'y conjuguent des processus d'hyper-synchronisation de désynchronisation qui ouvrent à des futurs contrastés (le risque de la guerre civile et de la police privée à tous les coins de rue ou un temps public agréable et une vie harmonieuse collective).

Ainsi le temps de la démocratie est-il au nœud d'un conflit potentiel: d'un côté, il est nécessaire pour construire les décisions (temps de maturation, de rencontre entre un individu et un collectif, de confrontation des idées, de négociation), d'un autre côté, pour chaque personne, il doit composer avec le temps de travail, le temps de loisir et le temps familial.

⁴⁴ Guido Martinotti, La nouvelle morphologie sociale de la métropole, in S. Bonfiglioli, M; Mareggi (a cura di), Il tempo e la città fra natura e storia. Atlante di progetti sui tempi della città, Urbanistica Quaderni, In Edizioni, Roma, n. 12, 1997 (traduction. AlainGuez).

⁴⁵ Patrick Braouezec, maire de Saint Denis, atelier de la Datar en avril 2000

⁴⁶ Cf chapitre 2, la politique temporelle à Saint Denis

⁴⁷ Jean Chesneaux, Habiter le temps, Bayard

⁴⁸ Bernard Stiegler, Atelier Datar de Belfort, octobre 2000

I. 3 - Les principaux enjeux politiques

Les enjeux sont d'ordre politique⁴⁹, car le politique doit faire le pont entre le local et le global, entre l'individuel et le collectif. Il lui faut non pas organiser le temps, mais permettre qu'on organise le temps. Les enjeux en termes de qualité de la vie et d'amélioration des services publics, d'égalité et de solidarité, sont essentiels: comment produire du lien social et de la convivialité en organisant le temps? En outre, s'occuper du quotidien, c'est aussi un moyen pour que le politique retrouve une place plus forte dans la société française.

Face à ces nouveaux régimes temporels, de nombreux points de vue sont possibles avec deux positions extrêmes. L'une y voit une menace: s'agit-il d'un nouvel avatar du capitalisme qui oblige le temps humain à se couler dans les contraintes du système productif et l'asservit à une économie globalisée, régie par la vitesse et la flexibilité? L'autre veut saisir une opportunité: s'agit-il, à l'inverse, de la possible émergence d'une société fondée sur l'autonomie de personnes lesquelles deviendraient capables d'organiser leur temps avec une souplesse suffisante pour accomplir leurs activités aux lieux et temps qu'elles choisissent?

INVENTER UNE ORGANISATION DE LA SOCIÉTÉ PRODUISANT DE LA COHESION SOCIALE

Comment dépasser cette apparente contradiction? Comment, sans se faire imposer un ordre social du "tout économique", saisir les opportunités offertes pour les personnes (autonomie et confort individuel, développement humain et ouverture sur le monde) et pour les territoires (attractivité et développement de biens accessibles)?

En quelque sorte "démassifiée", la société est à la fois plus éclatée et plus ouverte. La diversité humaine apparaît comme une ressource. Alors que s'accumulent les fragilités professionnelles et que s'affaiblit le politique, des comportements nouveaux se font jour qui constituent autant de points d'ancrage pour inventer une nouvelle organisation de la société. Le défi est alors de produire de la cohésion sociale sur des bases renouvelées, où les identités individuelles et culturelles puissent trouver toute leur place⁵⁰.

PRODUIRE DE L'ESPACE PUBLIC

Face à la menace que font peser ces transformations, deux questions sont posées.

La première concerne *l'articulation de l'individuel et du collectif*: elle est liée au mode de production de l'espace public (considéré sous son double aspect spatial et temporel). Le temps de la ville est-il en fait autre chose que le croisement des temps des individus et des collectifs? Comment favoriser ces croisements et maîtriser ces temps? L'essentiel n'est-il pas la détermination de l'espace public correspondant le mieux aux aspirations et aux temps de vie de chacun, qui doit se faire avec les citoyens, afin que ceux-ci se l'approprient⁵¹.

La seconde question concerne les *inégalités d'accès* qui risquent de s'instaurer, voire de s'accroître, entre les personnes qui, selon leur capacité physique et intellectuelle, leurs revenus, leur sexe, leur âge et leur situation sociale, pourront saisir les opportunités offertes et celles qui, au contraire, ne seront pas en mesure d'accéder aux biens et services de la société de l'information. Et à cet égard, il semble bien qu'une des exclusions majeures susceptible de se renforcer tiennent à l'immobilité de ceux qui ne disposent pas des moyens de se déplacer dans les nouveaux espaces-temps.

CONCILIER LES TEMPS DE LA PERSONNE ET LES TEMPS DU TERRITOIRE

Comment concilier les temps de la personne et les temps du territoire? Comment réguler les nouveaux rythmes urbains? Faut-il un maître des horloges? Quels dispositifs constituer, quels

⁴⁹ Pierre Moscovici, Atelier Datar de Belfort

⁵⁰ Jean-Claude Vidal, Saint-Denis, les temps de la ville, Saint-Denis ... au fur et à mesure...

⁵¹ Patrick Braouezec, Atelier Datar de Saint-Denis

processus mettre en œuvre pour, sur un territoire donné, trouver des réponses collectives à des aspirations de plus en plus individuelles, concevoir des solutions qui présentent des avantages en termes de facilité d'usage et de disponibilité ?

Jusqu'où faut-il s'adapter ?

N'y a-t-il pas une sorte de fuite en avant à vouloir répondre à toutes les demandes des citoyens-consommateurs qui aspirent à une ville fonctionnant en continu 24 heures sur 24, au détriment sans doute des citoyens-travailleurs ?

Ne peut-on construire des arrangements capables, à la fois, de prendre en considération les attentes des premiers (faute de quoi on pourrait redouter des attitudes de protestation ou de repli communautaire) sans mettre en péril les équilibres des seconds ? Comment assurer une compatibilité minimale entre "la ville qui dort", la "ville qui travaille" et la ville qui s'amuse" ?⁵²

Planifier ou laisser faire ?

Sur les nouvelles régulations à instaurer, le débat est ouvert. Pour certains, il faut se méfier des visions totalitaires: catégorie *a priori* de la perception, selon Kant, le temps ne doit pas être trop régenter; il faut laisser à chacun le soin de gérer son propre temps comme il l'entend⁵³. Il convient d'éviter l'illusion planificatrice, car la richesse de la ville tient à son foisonnement où se construit une civilisation constamment enrichie de l'apport de l'autre, faite de contradictions et de mélanges. On ne doit pas trop pacifier cette question en faisant penser que tout n'est finalement qu'une question d'articulation ou de méthode alors qu'on est sur le registre du conflictuel. Et cela, certes, parce qu'il y a des difficultés à tout vouloir organiser, mais surtout parce que cela touche à la liberté de l'individu. C'est autour de cette liberté qu'il faut travailler les temps de la ville⁵⁴.

Co-construire un projet temporel de territoire?

Plutôt que de régenter le temps des autres, le régulateur des horloges devrait permettre de mieux le gérer. Une solution n'est-elle pas, au vu des expériences conduites en Italie ou en Allemagne, de construire, à l'échelle d'un territoire pertinent, avec la participation de l'ensemble des acteurs concernés, un *projet temporel* qui, sans priver la personne de son autonomie, participe de la construction identitaire d'un territoire⁵⁵ ?

Les échelles pertinentes des temporalités territoriales

L'articulation des échelles constitue une autre question importante. Alors qu'une organisation des territoires s'opère à travers l'intercommunalité, les politiques temporelles doivent porter, au niveau des pays, des agglomérations, des régions, en articulant selon la nature des projets les différentes échelles territoriales. Il faut en outre souligner la valeur ajoutée européenne notamment en termes d'échanges de bonnes pratiques⁵⁶.

I.4. Une nouvelle gouvernance territoriale

Si, depuis une dizaine d'années, des chercheurs attirent l'attention sur les changements des rythmes urbains, si d'autres pays (au premier rang desquels l'Italie) ont conduit des expériences innovantes en la matière, force est de constater que, jusqu'à une période très récente en France, l'Etat, les collectivités territoriales, les entreprises, les administrations et les services publics étaient peu sensibles à ces évolutions.

⁵² Contribution de François Ascher

⁵³ Jean-Pierre Chevènement, Atelier Datar de Belfort

⁵⁴ Patrick Braouezec, Atelier Datar de Saint-Denis

⁵⁵ Francis Godard et Pierre Dommergues, groupe de prospective Datar "Temps et territoires"

⁵⁶ Pierre Moscovici, Atelier Datar de Belfort

Les nouveaux ordres temporels qui se dessinent ne peuvent cependant être laissés aux seules forces du marché. Ils imposent qu'à côté des adaptations individuelles, soient mises en œuvre des régulations publiques encadrant les arbitrages d'espaces-temps des citoyens. Par leur complexité et par les enjeux qu'elles soulèvent, les évolutions temporelles exigent la définition de politiques qui innovent, tant par les objets sur lesquels elles portent que par les démarches qu'elles mettent en œuvre. Afin d'être fructueuses, ces démarches doivent faire l'effort de dépasser les oppositions binaires classiques (individuel et collectif, public et privé, local et global, ascendant et descendant), pour adopter une pensée de la composition plus qu'un raisonnement par opposition⁵⁷.

Pour appréhender ces questions, il faut développer des approches transversales, intégrées au niveau de la personne et du territoire, afin de briser les cloisonnements institutionnels et de favoriser les coopérations intersectorielles. En somme, il s'agit d'inventer de nouvelles *formes de gouvernance territoriale*, si l'on entend par gouvernance "un ensemble de processus transactionnels par lesquels des règles collectives sont élaborées, décidées, mises en œuvre et contrôlées"⁵⁸. En relever le défi ne peut être le fait d'une autorité unique, mais exige la mobilisation d'acteurs très nombreux, politiques, économiques et sociaux, émanant des divers secteurs d'activités, partageant une connaissance des situations concrètes, situés donc à des échelles territoriales pertinentes au regard des problèmes rencontrés.

UN NOUVEAU ROLE DES COLLECTIVITES LOCALES

Avec les mutations contemporaines, on assiste à une métamorphose du système d'acteurs, où l'Etat est conduit à partager sa souveraineté, d'une part avec des pouvoirs supranationaux (l'Europe, en particulier), d'autre part avec des collectivités territoriales qui, avec les lois de décentralisation, disposent de compétences accrues. En effet, elles doivent aujourd'hui assurer, à côté de leur fonction de décideur, un rôle d'animateur⁵⁹.

Outre l'évolution des rythmes urbains, les principales raisons tiennent à :

- la transformation des rapports entre collectivités locales et pouvoir économique ;
- l'éclatement de la notion traditionnelle de villes, au profit d'ensembles urbains complexes aux contours institutionnels flous ;
- l'émergence de fortes expressions sociales, de lobbies urbains, de groupes de pression sectoriels qui dispersent encore plus la légitimité de l'action ;
- un phénomène d'intercommunalité propre à la France qui ne facilite pas l'identification d'un lieu légitime du pouvoir local pour les agglomérations.

Émerge alors une fonction de *médiation* difficile à assumer par les collectivités qui, en tant qu'autorité locale, conduisent leurs propres actions, au même titre que les autres partenaires ; mais qui, en tant que responsable public, sont investies d'un rôle d'animateur, afin d'organiser le dialogue et la coopération entre des acteurs qui détiennent tous une parcelle de pouvoir, sans disposer de l'ensemble des leviers. Les chartes d'urbanisme commercial sont un bon exemple de ces nouveaux rôles. Une nouvelle forme de gestion des politiques commerciales a émergé par la concertation, la négociation et le partenariat. La traduction opérationnelle se fait alors sur le mode contractuel.

Ainsi voit-on apparaître, sur certains segments de la compétence des autorités locales, une responsabilité horizontale qui se substitue à l'exercice du pouvoir vertical. Cela fait partie de la nouvelle donne dans laquelle doivent s'inscrire les actions en faveur d'une meilleure coordination des rythmes urbains.

UN NOUVEAU ROLE DES SERVICES PUBLICS

⁵⁷ Selon une formule de Bernard Stiegler

⁵⁸ Pascal Lamy, commissaire européen, *Entre les institutions et la société civile: comment faire progresser la gouvernance mondiale?* Conviction n°2, décembre 2000

⁵⁹ Contribution de Jean-Claude Gallety (CERTU)

Ces évolutions interpellent directement les services publics confrontés, en outre, à la politique de libéralisation européenne, à la volonté nationale de réduire les dépenses publiques, à la crise de l'Etat providence. La modernisation des services publics devient un enjeu majeur: face à une concurrence accrue, ils ont du mal à faire face à la différenciation des publics et à répondre aux attentes personnalisées des usagers.

Jusqu'où et comment doivent-ils reformuler leurs missions, adapter leurs prestations pour prendre en considération l'évolution des rythmes urbains ? Cela passe sans doute par un plus fort ancrage territorial, une plus grande ouverture, des partenariats plus nombreux avec les acteurs politiques, économiques et sociaux. Mais cela passe aussi par une évolution des métiers et des organisations, une prise de décision plus concertée, capable de concilier réactivité des services et satisfaction des salariés, intégrant la solidarité urbaine dans les valeurs du service public: ce sont des enjeux à inscrire dans une réflexion sur ce qui, dans la société contemporaine, est créateur de bien commun.

Chapitre II : La mobilité au cœur des politiques temporelles des villes et des collectivités territoriales

Le temps constitue ainsi un fort enjeu de qualité de la vie quotidienne. Des politiques temporelles s'expérimentent dans divers pays, au cœur desquelles la mobilité joue un rôle central. Tirant parti de ces expériences, il conviendra alors de s'interroger sur les objectifs et modalités à favoriser dans notre pays pour concilier les rythmes des personnes et les temps des territoires.

II.1 - Les politiques temporelles en Europe

Le réseau européen EUREXCTER⁶⁰ a promu une démarche d'excellence territoriale au service du développement durable afin, d'une part, de contribuer à la cohésion sociale et aux respects des droits fondamentaux et, d'autre part, d'améliorer la qualité de la vie au travail, dans la famille, dans la cité et le territoire. Trois objectifs ont été affirmés notamment: diffuser les politiques temporelles en Europe; contribuer à l'égalité des chances et à la conciliation de la vie familiale et professionnelle; favoriser la coopération des institutions de recherche et de formation avec les partenaires sociaux et inventer de nouvelles formes de gouvernance territoriale. Un réseau d'Ecoles d'Excellence Territoriale a été créé (d'abord en Allemagne, en France et en Italie, puis en Espagne et en Irlande): il contribue à l'échange de bonnes pratiques.

LE POINT DE DEPART : "TEMPI DELLA CITTA"

Depuis 1985, en Italie, les transformations des rythmes de la société d'un côté, la prise de conscience de leur incidence sur la qualité de la vie d'un autre côté, ont constitué le terrain privilégié de réflexions et d'actions publiques territorialisées. Le modèle italien "*tempi della città*" est l'expression d'un désir de libre arbitre en matière de temps. Il s'agit d'une démarche démocratique et solidaire visant à une approche culturelle et maîtrisée des temps de la vie quotidienne dans l'environnement urbain, et ce par l'articulation entre les modes de vie des populations, les prescripteurs de calendriers et les producteurs de services^{61 62}.

A l'origine, une *réflexion scientifique* pluridisciplinaire, s'appuyant sur les concepts de la ville post-industrielle (durabilité, soutenabilité, flexibilité, étalement, mobilité) a construit, à partir d'une description temporelle des phénomènes territoriaux, un cadre problématique innovant.

Un *dispositif législatif* a été instauré à partir de 1990 : une loi d'initiative populaire a permis aux collectivités de coordonner leurs horaires. Sur cette base, des chantiers se sont ouverts à travers les 8 000 communes italiennes, sur divers thèmes de travail. En mars 2000, la loi Turco rend obligatoire, pour les communes de plus de 30 000 habitants, la mise en œuvre de politiques temporelles. D'autres lois sectorielles (celle sur le commerce qui, en 1999, a supprimé certaines contraintes en vigueur, ou la loi Berlinguer sur les écoles qui donne au proviseur le pouvoir de définir les horaires scolaires) participent de la diversification des rythmes d'activités appelant une action coordonnée.

Un *processus politique local* a permis l'émergence de la démarche et construit sa légitimité: les syndicats, qui y ont vu l'occasion d'initiatives de type non sectoriel mais territorial, ont joué un rôle décisif. Mais ce sont surtout les femmes qui se sont mobilisées pour une meilleure articulation des temps de travail et des temps individuels. Des formations et des séminaires ont favorisé le débat et fait naître des projets.

Une *procédure* a été mise en place afin d'organiser la concertation: les *bureaux du temps*; à travers la constitution de " tables quadrangulaires " associant les élus et l'ensemble des *policy*

⁶⁰ Financé pendant 4 ans par le Fonds Social Européen (et qui se transforme en 2001 en Association Européenne d'Excellence Territoriale)

⁶¹ Contribution d'Alain Guez, architecte-urbaniste

⁶² Sandra Bonfiglioli, Les politiques des temps urbains en Italie, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, Emplois du Temps, n°77, décembre 1997.

makers (dirigeants et techniciens de l'administration publique, experts, syndicats et employés, entreprises et usagers), ils construisent les projets et permettent de passer d'une négociation sociale à une conception sociétale des temps sur un territoire.

Des *initiatives* variées ont été conduites selon ce principe: aujourd'hui, entre 140 et 170 villes ont adopté des politiques temporelles.

L'expérience italienne a fait émerger certains nœuds spécifiques: l'accessibilité des services publics, les horaires des commerces, l'hospitalité des espaces publics, les temps de l'école contraignant un vaste ensemble d'acteurs, la construction de "pactes de mobilité" impliquant les producteurs de services et les générateurs de mobilités ainsi que l'ensemble des usagers du territoire.

Les variations d'échelles et de compétences nécessaires pour ce type de projets impliquent une action coordonnée et transversale d'acteurs traditionnellement séparés dans les structures administratives. Une *mise en réseau des expériences* a été favorisée par l'association Piano Forte, constituée en 1990 pour promouvoir les politiques temporelles: elle a fonctionné comme un forum permanent où les acteurs concernés ont appris en faisant.

L'interaction entre diverses disciplines (notamment la sociologie, l'urbanisme, l'architecture) a permis de construire un *ensemble de techniques* d'identification, de simulation et d'accompagnement des processus de transformation de l'architecture spatio-temporelle d'un territoire. En effet, il est courant d'établir les horaires des activités indépendamment les unes les autres. Or chaque régime d'horaires est le nœud de différents temps individuels et collectifs : par exemple, les temps de l'école lient les enfants aux enseignants et aux parents, mais également à de nombreux prestataires de services urbains, comme les transporteurs. Le concept de *chronotope*⁶³ décrit le territoire comme un ensemble de lieux urbanisés au cours de l'histoire, par les populations qui les pratiquent, qui y résident et qui y circulent, dont la distribution spatiale varie durant la journée, la semaine et les saisons, selon des cycles, traçant des architectures temporelles caractéristiques. Des *cartes chronotopiques* permettent de construire une vision partagée de l'architecture d'un territoire caractérisé par ses régimes d'horaires dominants.

LE PACTE DE MOBILITE DE BOLZANO

L'imbrication d'activités, de rythmes de présence et de co-présence des populations, caractérisés par des chaînes et modes de déplacement variés, confère, dans les politiques temporelles, une place importante à la mobilité.

L'identification de "porteurs d'intérêts" et de leurs problèmes de mobilité (employés, clients, entreprises et fournisseurs dans une zone d'activité) permet de coordonner les horaires des activités et de concevoir collectivement des services à la mobilité, en mettant autour d'une même table l'ensemble des acteurs publics et privés.

⁶³ Développé au Politecnico de Milan.

Apprendre en faisant 64

"Ayant participé à un cours de formation pour administrateurs locaux au Politecnico di Milano en 1993, je me suis convaincue que les politiques temporelles urbaines sont une forme d'action publique en faveur de la qualité de la vie des citoyens. J'ai voulu ainsi réaliser un Plan des horaires à Bolzano avec le conseil de Sandra Bonfiglioli. Sept ans ont passé et je pense pouvoir affirmer aujourd'hui que les politiques temporelles font partie de la culture administrative de ma ville.

Depuis le début, nous avons choisi une approche pragmatique, en travaillant par projets pilotes et en choisissant les cas et les lieux d'intervention les plus favorables. Chemin faisant, j'ai appris une nouvelle manière de faire de la politique. J'ai appris la méthode de l'action publique participative. Avec le projet de revitalisation de Via Claudia Augusta, nous avons conçu, avec les acteurs locaux, le "vendredi long", une très belle réalisation reprise sous d'autres formes par différentes rues de la ville. C'était la première table de co-conception et un premier pas important vers la construction d'une ville polycentrique. Devenue adjointe à la circulation, je n'ai fait autre chose que mettre en pratique ce que j'avais appris. Ainsi naquit l'idée du Pacte de mobilité pour Bolzano sud qui a offert à la ville l'opportunité de faire partie d'un réseau européen d'échange de bonnes pratiques dans le champs des politiques temporelles."

Située aux frontières de l'Autriche, Bolzano (environ 100 000 habitants) conjugue une économie mixte (agricole, industrielle et touristique) et un fort développement tertiaire. Son activité est marquée par les foires et marchés. L'aire du projet (un quart du territoire de la commune) fait l'objet d'une importante transformation industrielle et commerciale, alors que le quartier de la foire est en plein essor. La circulation sera accrue par la nouvelle route Nord-Sud sur un secteur mal desservi par les transports en commun et dangereux pour les deux-roues. Le caractère monofonctionnel de l'aire correspondait, jusqu'à il y a quelques années, à des usages réglés par des horaires de travail industriels, alors qu'aujourd'hui les rythmes sont radicalement transformés.

Dans le cadre du récent *Plan Urbain de Circulation*, Ingeborg Bauer Polo a voulu utiliser le pouvoir donné au maire de coordonner les horaires des services publics en fonction du nouveau profil temporel de la demande des usagers pour construire un pacte de mobilité initié par un projet pilote sur la zone d'activité de Bolzano sud.

"Un pacte de mobilité consiste en un accord entre organismes, entreprises, associations installées dans une aire urbaine spécifique. La finalité de l'accord, c'est-à-dire du pacte, est de gérer localement les problèmes de la mobilité. Les acteurs sociaux qui signent le Pacte sont des personnes (et institutions) qui vivent, même temporairement, dans l'aire, parce qu'elles travaillent dans les entreprises, organismes ou autres activités installées, même temporairement (un marché ambulant).⁶⁵"

La mise en oeuvre du pacte de mobilité a suivi le schéma suivant:

- constitution d'une première *table partenariale* avec les représentants des citoyens, des acteurs économiques, des syndicats et les entreprises de transport en commun. Cette table a donné lieu à une première formulation des objectifs et à des résultats opérationnels. Récemment, elle s'est transformée en une table permanente à l'échelle de la ville pour définir les orientations relatives à la gestion de la mobilité ;
- un *projet pilote* à l'échelle locale à travers la constitution d'une table partenariale locale installée à Bolzano Sud avec la présence des "intéressés directs" aux problèmes de mobilité: les entreprises locales, la Foire, les syndicats des entreprises, les transporteurs. Cette table a fait émerger des acteurs locaux inattendus, favorables à des accords sur les horaires d'ouverture des activités du secteur. C'est un *laboratoire expérimental* qui implique aussi des universitaires et chercheurs dans la réalisation des outils nécessaires (modèles, simulations, cartographies).

Les *orientations* visent, d'une part à la requalification urbaine d'une zone destinée à devenir le pôle de services le plus important de la ville, d'autre part à la réduction de l'usage de l'automobile en renforçant les transports en commun et les modes doux.

⁶⁴ Ingeborg Bauer Polo, adjointe au Maire de Bolzano, responsable des politiques temporelles à Bolzano, décrit la démarche engagée.

⁶⁵ Sandra Bonfiglioli, *Patto della mobilità e Piano dei tempi e degli orari. Una prospettiva europea*, Urbanistica Quaderni n.26, INU Edizioni, Roma, 2000.

Les interventions touchent à l'usage des modes de transport par les populations "habitant" temporairement l'aire considérée: promotion du co-voiturage, optimisation des parcours et des arrêts des transports en commun, réglementation du stationnement des véhicules privés, création d'un réseau complémentaire de pistes cyclables, requalification physique des routes et du mobilier urbain, utilisation des voies ferrées encore existantes, décongestion de la circulation pendant les heures de pointe par aménagement des horaires, lancement d'un concours d'idées pour la conception de la "Porte Sud" d'accès à la ville.

EVOLUTIONS TEMPORELLES ET INITIATIVES EN ALLEMAGNE

La ville de Wolfsburg, fortement dépendante des emplois, vit au rythme de l'entreprise Volkswagen⁶⁶. En 1993, pour éviter 30 000 licenciements, une réduction du temps de travail hebdomadaire à 28 heures a donné lieu à plus de 150 modalités contractuelles d'organisation du temps. Négociés entre l'employeur et les syndicats, ces accords n'ont pas pris en compte les "externalités" produites sur la mobilité et la vie des salariés.

Or, deux effets de cette politique ont déstabilisé l'organisation sociale du territoire :

- les transports collectifs, n'ayant pas anticipé les changements, n'ont pas pu faire face à la différenciation des horaires de travail et ont perdu 50 % de leurs abonnés;
- les temps communs se sont trouvés déstructurés, dans la famille d'abord, dont tous les membres n'ont pas connu la même évolution, puis au sein de la société⁶⁷.

Les causes principales tiennent aux changements induits par les temps de la ville: un rythme hebdomadaire diffus, des pointes étalées favorisant l'utilisation de l'automobile, un étalement urbain accru, un allongement des distances domicile-travail, une forte mobilité pour les loisirs, facteurs qui expliquent la baisse de clientèles des transports collectifs. Par ailleurs, la réduction des temps passés en commun au sein des groupes sociaux et des familles a conduit à des difficultés de coordination et de vie collective, et à la création de lieux de rencontre (cafés, restaurants) à proximité du travail.

Le conflit s'intensifiant entre la ville et l'entreprise, le réseau EUREXCTER a été sollicité pour jouer un rôle de modérateur. L'idée est venue de construire un processus de communication entre les acteurs pour inciter l'entreprise à trouver un mode de conciliation avec la ville. Une *structure de communication* permanente a été mise en place entre l'entreprise (patronat/salariés), la ville de Wolfsburg et les acteurs "porteurs d'enjeux" (transporteurs, populations, écoles, services). Ainsi l'entreprise Volkswagen a-t-elle été en mesure d'établir un dialogue avec son territoire et de négocier des adaptations.

L'AGENCE DES TEMPS DE BREME-VEGESACK

Parmi plusieurs démarches conduites dans le cadre de l'Ecole d'Excellence Territoriale allemande⁶⁸, on évoquera l'agence des temps de Brême-Vegesack⁶⁹, qui illustre les deux volets des politiques temporelles allemandes: d'une part améliorer la vie quotidienne, d'autre part participer à la modernisation des services publics.

Des tables rondes réunissent les services publics, la municipalité et les représentants de l'Etat, avec l'ensemble des services locaux de police, de finance, de culture, qui n'avaient jamais eu auparavant l'occasion de travailler ensemble. Les domaines traités sont: les horaires d'ouverture des services publics qui, en Allemagne, posent des problèmes ardues, les transports publics et les gardes d'enfants. Pour le premier domaine, la démarche consiste à représenter le paysage temporel du quartier en termes d'ouverture des services, puis, le rendant visible aux citoyens, d'activer leur participation. La presse locale joue un grand rôle. Un résultat intéres-

⁶⁶ Cette expérience a été étudiée par Jean-Yves Boulou.

⁶⁷ Dietrich Henckel, *Formes urbaines et durées du travail, les temps de la ville diffuse et de la ville compacte*, Les Annales de la Recherche Urbaine, oc.

⁶⁸ à l'initiative d'Ulrich Mückenberger, directeur de l'Ecole d'Excellence Territoriale Allemande

⁶⁹ Il s'agit d'une des expériences innovantes retenues dans le cadre de la Biennale du futur, oc

sant est la création d'un *jour des citoyens* (le jour du marché) où tous les services publics sont ouverts de 8 à 18 heures.

En ce qui concerne les transports publics, une *foire locale de la mobilité* est organisée en partenariat avec les entreprises de transport, les représentants des taxis, les associations (piétons, handicapés, utilisateurs de vélos), avec deux objectifs: développer la coopération entre les acteurs du transport, faire émerger les problèmes des citoyens et leurs propositions. Un suivi des efforts de conciliation faits pour rapprocher les attentes des usagers et les offres des entreprises est mis en place. Diverses améliorations ont été introduites: des petits changements qui ne coûtent pas cher mais facilitent la vie des gens (par exemple, le réglage des micros pour les personnes âgées) et des projets plus ambitieux (un système de conseils à la mobilité en direction des personnels et des usagers de l'hôpital, un conseil des citoyens qui reprend le principe de la foire de façon régulière, un système d'informations pour les nouveaux arrivants dans la ville).

L'intérêt de la démarche réside dans la variété des solutions mises en œuvre qui articulent micro-projets, création d'événements, occasions de rencontres et de dialogue.

L'ECONOMIE DE LA NUIT EN ANGLETERRE

Un autre exemple vient d'Angleterre où les débats autour de "l'économie de la nuit" se sont inscrits dans les stratégies de revitalisation des centres urbains, confrontés à une désindustrialisation massive⁷⁰. La "*ville des 24 heures*" — qui a donné lieu à deux colloques (en 1993, puis en 1999) — est une démarche de marketing destinée aux villes désireuses de se réinventer elles-mêmes, de devenir compétitives au niveau national ou européen. L'attention des décideurs s'est alors portée sur le potentiel d'une économie de la nuit pour créer une masse critique d'activités, avec une animation culturelle et artistique renforcée, bref un nouveau style de vie urbaine partagée par des populations d'âges divers et des groupes sociaux variés.

En 1993, Manchester engage le réaménagement de son centre. Afin d'en éviter la banalisation, la ville mise sur le développement des débits de boissons et facilite l'implantation de cafés et restaurants (50 en dix-huit mois), en multipliant les licences. Un comité de suivi, composé de magistrats, est mis en place pour accompagner cette opération : la délinquance baisse alors de 15% la première année. D'autres actions ont été engagées pour sécuriser la ville la nuit et favoriser le tourisme urbain: redéfinition de la signalétique urbaine, ouverture des vitrines la nuit, renforcement de l'éclairage des parkings, création de taxis *only women*.

Cette démarche s'appuie sur le fait que ce n'est plus le travail mais la consommation qui fait "vibrer " les gens. La nuit apparaît ainsi comme un champ d'expérimentation de régimes d'aménagement des horaires, de nouveaux modes de gestion des transports et du stationnement, d'autres horaires d'ouverture des magasins. A la base d'une nouvelle économie des jeunes, vont se développer des espaces interstitiels, des friches urbaines occupées par des industries culturelles. Au travers de ces évolutions, se trouve posée la question des espaces civiques.

LES ENSEIGNEMENTS DES INITIATIVES EUROPEENNES

Une recherche comparative a été réalisée dans cinq pays (Allemagne, France, Italie, Pays-Bas et Finlande). La mise en perspective des rapports nationaux a permis d'établir un état des lieux des différentes expériences, d'en apprécier les convergences et les spécificités, d'en mesurer les principaux résultats, d'en tirer des enseignements instructifs dont nous résumons ici les points forts pour notre propos^{71 72}.

⁷⁰ Justin O'Connor, Donner de l'espace public à la nuit: le cas des centres urbains en Grande Bretagne, in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°77

⁷¹ Jean-Yves Boulin et Ulrich Mückenberger, *Times in the City and Quality of Life*, best 1/1999, European-studies on time, European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions

⁷² Jean-Yves Boulin et Ulrich Mückenberger, *Temps de la ville et qualité de la vie*, Editions de l'Aube (à paraître).

- Les expériences sont majoritairement fondées sur la conciliation des temps de vie et des conditions de travail, demande souvent mise en avant par les femmes et leurs associations. La mise en œuvre de ces projets requiert la participation des citoyens et des acteurs qui exercent des responsabilités en matière de gestion locale.
- Même si la démarche s'appuie sur une dynamique de démocratie locale, proche du vécu et des aspirations des citoyens, elle a besoin d'être relayée à d'autres niveaux. Associer processus ascendant et descendant est une condition de succès.
- Les principaux obstacles rencontrés résident dans la perspective à forte dominante interne des prestataires de services mobilisés jusqu'à présent sur des logiques fonctionnelles les conduisant à privilégier des intérêts catégoriels, mais aussi dans l'insuffisance de connaissance mutuelle, le manque de communication et de confiance, et dans la difficulté à fédérer les points de vue des prestataires et des usagers. L'adaptation ne se fait que forcée par des changements externes ou dans le cadre de dynamiques intégrées dans des projets sociétaux.
- Au-delà du seul élargissement des horaires, des enjeux culturels ou politiques apparaissent qui ont trait au lien social, sur le plan spatial et sur le plan temporel. Alors qu'à Helsinki, des crèches fonctionnant 24 heures sur 24 ont été mises en place, afin de s'adapter à la flexibilisation du temps de travail, à Amsterdam l'ouverture des bibliothèques le dimanche se développe pour dynamiser le centre-ville et rendre accessibles ces équipements à la population active.
- Ces résultats conduisent à élargir la perspective initiale limitée aux relations entre temps individuels et temps collectifs pour instaurer des lieux et espaces de " temps communs " (par exemple, avec la journée des citoyens instituée à Crémone ou à Brême-Vegesack) et introduire des régulations collectives mettant l'accent sur le dialogue social au plan local, tout en reliant différentes échelles territoriales.
- La conception traditionnelle de la ville évolue : elle devient un nœud à l'intérieur d'un réseau de relations et de flux régionaux, confronté à des enjeux tels que la durabilité, la mixité sociale, la citoyenneté et la démocratie. Fondée sur une culture du temps portée davantage par les femmes (parce que composant le domestique, le travail, le civique et les loisirs), la ville assure la coexistence d'une pluralité de trajets de vie. Elle doit impliquer dans sa gestion tous ceux pour qui la qualité de vie au quotidien est un enjeu, intégrer des acteurs et institutions nombreux, mettre en œuvre des partenariats public-privé, transversaux et interdisciplinaires.

II.2 - Les démarches temporelles conduites en France

A l'initiative de l'Ecole Française d'Excellence Territoriale, en 1997, cinq villes ont formé un réseau pour conduire un programme "temps des villes" dans leurs territoires respectifs: Charleville-Mézières, Lille, Poitiers, Saint-Denis, Strasbourg⁷³. La démarche a été initiée en abordant les problèmes chantier par chantier de manière à favoriser une prise de conscience partagée des évolutions des rythmes urbains.

LES GROUPES DE PROSPECTIVE DE LA DATAR

Une nouvelle étape a été franchie avec le lancement par la DATAR, au début 2000, de dix groupes de prospective, dont deux traitent des questions temporelles.

Pourquoi la DATAR s'intéresse-t-elle aux temps ? Ayant pour mission d'animer et de coordonner les politiques relatives à l'aménagement du territoire et à l'action régionale, la DATAR, par une nouvelle impulsion politique en 1997, a été notamment chargée de faire évoluer les logiques d'organisation du territoire (des "territoires de projets" par opposition aux "territoires de guichet") et de promouvoir une nouvelle forme de planification (les "schémas de services collec-

⁷³ A l'initiative de Pierre Dommergues, directeur de l'Ecole Française d'Excellence Territoriale

tifs”) passant d’une logique d’offre à une conception du besoin et de la date. C’est dans cette nouvelle perspective que la DATAR a mis en place un programme de prospective. Il accorde une place importante au temps car, jusqu’ici, aménagement du territoire et aménagement du temps avaient été développés de façon parallèle, le premier ayant surtout envisagé l’articulation des distances et des temps, le second les évolutions du temps de travail⁷⁴.

Le premier groupe de prospective qui s’intéresse au temps traite du “Temps libre” et de ses implications sur les dynamiques des territoires⁷⁵. Le second, “Temps et Territoires”⁷⁶, envisage les liens entre rythmes, temporalités et territoires. A l’articulation des travaux antérieurs sur les temps de la ville et des nouvelles politiques territoriales qui s’instaurent au plan législatif (avec les lois Voynet, Chevènement, Gayssot-Besson et Aubry), ses objectifs sont, d’une part, de montrer en quoi la perspective du temps renouvelle les questions d’aménagement du territoire et, d’autre part, de moderniser les idées et les concepts à cet égard. Le groupe a fonctionné de manière originale: il a alterné séances de réflexion, théorique et méthodologique, et ateliers de terrain dans divers territoires (les villes de Poitiers et de Saint-Denis, le département de la Gironde, le territoire de Belfort) engagés à des échelles différentes dans la conception de politiques temporelles. Nul doute que cette démarche n’ait permis une avancée substantielle permettant de passer d’une approche par chantiers (telle que nous l’avons définie plus haut) à la construction de politiques globales.

LE PROJET DU FNADT

Fort des bons résultats obtenus, la DATAR a pensé qu’il était utile d’impulser la mise en place de “maisons des temps” sur un plus grand nombre de territoires. Le financement de ces expérimentations est assuré par le Fonds National d’Aménagement Du Territoire.

Dès lors, il s’agit d’entrer dans une phase plus opérationnelle afin d’initier des politiques temporelles sur plusieurs territoires de nature et de niveau différents: des espaces de projets (pays, agglomérations) et des territoires institués “traditionnels” (départements, régions, communes), des parcs régionaux, des grandes villes, des régions, des territoires transfrontaliers et des espaces ruraux. L’objectif est de montrer que le temps doit être pris en compte à des échelles et dans des politiques différentes. Il ne s’agit pas d’instituer une compétence de plus dans l’escarcelle des collectivités locales, mais d’impulser une *dimension transversale* nouvelle. Le choix revêt une certaine originalité par rapport aux expériences européennes (dont on a tiré les enseignements) au regard notamment des liens entre le national et le local. C’est la DATAR, institution par nature transversale et interministérielle, qui initie le projet et propose à d’autres acteurs de s’associer à cette initiative, ce qui n’exclut pas une démarche ascendante des territoires impliqués ni d’autres initiatives émanant de divers ministères. Le projet repose sur une mutualisation d’expériences pour permettre que l’ensemble des acteurs s’approprie cette initiative.

II.3 - La mobilité dans les politiques temporelles françaises

Trois des ateliers organisés par le groupe “Temps et Territoire” de la DATAR ont mis en évidence le caractère spécifique et crucial des politiques de mobilité.

SAINT-DENIS: PLUSIEURS CENTRALITES VIVENT SELON DES RYTHMES DIFFERENTS

Comment articuler les différents temps vécus par les populations en une véritable politique temporelle? Le problème se situe au point de jonction entre l’individu (l’emploi de son temps) et le collectif (le temps social), rapport qui est à reconstruire face à une individuation des pratiques qui transforme la relation entre la personne et le territoire. Pour la mairie de Saint Denis,

⁷⁴ Selon Christel Alvergne, Datar

⁷⁵ sous la présidence de Jean Viard et la direction scientifique d’Armel Huet et du Guy Saez

⁷⁶ sous la présidence de Francis Godard et la direction scientifique de Jean-Yves Boulin et de Pierre Domergues.

les politiques temporelles sont l'occasion de revisiter les formes de la démocratie locale. C'est un nouvel objet de dialogue social susceptible d'enrichir les échanges. La ville a d'abord engagé les chantiers suivants:

- le fonctionnement des crèches afin de diversifier les modalités d'accueil ;
- l'ouverture des commerces le dimanche, en référence à un événement particulier (la Coupe du Monde de football),
- l'ouverture du théâtre Gérard Philipe 7 jours sur 7, 365 jours par an (théâtre citoyen),
- la transformation des structures d'aides sociales pour mieux répondre aux attentes des personnes âgées,
- les déplacements domicile-travail, en raison d'un emploi local peu accessible aux habitants (26 000 sortants de Saint Denis, 38 000 entrants).

Mais ces préoccupations municipales doivent s'élargir à d'importantes transformations récentes du territoire. Dans le cadre du groupe DATAR, l'atelier réuni les 20 et 21 avril 2000 a mis en évidence certaines évolutions des pratiques locales qui impliquent de changer d'échelle d'appréciation des phénomènes.

Avec 85 000 habitants, Saint-Denis est caractérisée par 100 kms de voirie, deux autoroutes (A 86 et A1, avec 4 échangeurs), 3 gares RER (B et D), une ligne de métro (ligne 13, 4 stations), une ligne de tramway (T1, Saint-Denis/Bobigny) et 24 lignes de bus. Le territoire (équivalent à la superficie de trois arrondissements parisiens) est ainsi partagé par des barrières artificielles que les politiques d'aménagement ont le souci d'amoindrir. La population dionysienne est très dépendante des transports collectifs: 50% des ménages sont équipés d'un véhicule particulier (chiffre inférieur à la moyenne des villes de la petite couronne), 57% des actifs ayant un emploi utilisent comme mode principal de déplacement les transports en commun (21% leur voiture).

La Ville a vu sa morphologie évoluer, notamment par l'implantation de l'ex-Université de Vincennes au début des années 80, avec le Stade de France en 1998, avec l'émergence d'un pôle d'emplois tertiaires sur le secteur de Pleyel, et, plus généralement, au travers du projet d'aménagement de la Plaine. Ces mutations ont modifié non seulement la géographie urbaine, mais aussi les rythmes de vie. La vie dionysienne ne s'articule plus uniquement autour d'un centre historique; d'autres polarités s'affirment. Chacune exprime une sphère d'influence tant dans l'espace que dans le temps avec ses spécificités. Le défi est bien d'en appréhender finement les mécanismes afin d'assurer la cohérence, tant à l'échelle dionysienne qu'à celle du bassin de vie, voire de l'agglomération.

Le Stade de France, avec une capacité de 80 000 spectateurs, fonctionne au rythme d'une manifestation toutes les deux ou trois semaines. Il engendre une forte mobilité sur un espace-temps réduit à quelques heures: avant et après les manifestations. Le défi technique d'acheminer 80 000 spectateurs et de les évacuer dans des délais convenables a été relevé, mais l'observation des fonctionnements fait apparaître des disparités: alors que le spectateur moyen d'un match de foot accède au tout début de la manifestation, le public du rugby a un comportement plus festif: ses spectateurs participent à de nombreuses animations centrées sur la bonne chair et les plaisirs bacchusiens, avant et après le match. Il apparaît ainsi que la bonne insertion dans l'espace urbain repose sur l'animation créée autour des événements. A ce titre, s'agissant des festivités, une bonne gestion du temps et de l'espace apparaît un complément essentiel à la performance technique. Avec le Stade de France, Saint-Denis vit à l'heure des *grands événements*.

Le centre ville de Saint-Denis s'est organisé historiquement autour de la Basilique et des éléments contribuant à la centralité urbaine (administrations, commerces, marché). Son rythme est lié à la vie commerçante, avec des moments forts les jours de marché (le plus important en région parisienne avec jusqu'à 70 000 personnes le dimanche, sur une tranche horaire comprise entre 9-10 h du matin et 14-15 h l'après-midi). Une telle activité pose des problèmes en termes de gestion de l'espace urbain, de respect des règles de circulation et de stationnement. Alors qu'une manifestation au Stade de France mobilise plus de mille représentants des forces de l'ordre, seulement deux agents municipaux et quelques ilotiers de la police nationale assurent, le dimanche matin, la surveillance du marché. L'hypercentre de Saint-Denis est desservi par deux lignes de bus (253 et 153), dont la circulation est toutefois entravée par la saturation de l'espace urbain liée à l'afflux de véhicules particuliers. Ces exemples montrent que les as-

pects de sécurité publique et de desserte par les transports en commun sont des éléments essentiels de l'aménagement urbain et de qualité de la vie en ville.

*Le quartier Pleyel est un centre d'activités qui concentre 13 000 salariés, essentiellement dans des activités tertiaires. Retenu dans le cadre des expérimentations du Plan de Déplacements Urbains, neuf entreprises du quartier mettent en place un *plan de mobilité des employés* afin de modifier leurs habitudes de transport en faveur des modes moins polluants. Des enquêtes auprès des salariés sont en cours, à la suite d'une étude sur le stationnement, qui a fait ressortir la diversité des demandes dans l'espace et le temps (stationnement résidant, pendulaire, visiteurs des entreprises, rabattement sur la ligne 13, activités liées aux commerces). Le stationnement illicite peut atteindre plus de 60% en raison d'une certaine inadaptation des transports en commun: alors que la ligne 13 du métro est saturée à la pointe, la gare RER, à moins de 400 mètres à vol d'oiseau, est difficilement accessible du centre d'affaires (à pied et en bus). Certaines entreprises ont mis en place une desserte collective faisant appel à des transporteurs privés. La gestion de la mobilité est délicate sur ce secteur. Bien que liée à l'activité, et donc essentiellement pendulaire, la variété de demandes traduit des rythmes diversifiés. Il y a là l'opportunité d'une collaboration réelle entre les partenaires: l'Etat, les communes, la RATP (qui est aussi employeur), le STP, les entreprises et les salariés.*

L'arrivée de l'Université Paris VIII à Saint-Denis ne s'est pas faite sans difficulté et il y a fort à faire pour mieux l'intégrer à la vie locale. Depuis mai 98, la ligne 13 du métro la relie au Centre ville ainsi qu'aux autres lieux évoqués ici. Une étude est en cours avec l'Université et la RATP pour apprécier l'évolution des comportements de mobilité des étudiants, des enseignants et des personnels administratifs, dont les rythmes sont assez distincts de ceux qui ont été étudiés précédemment.

En conclusion, Saint Denis connaît une mutation des espaces et des temps. La ville dispose de plusieurs centralités, fonctionnant à des rythmes différents. Les réseaux et services de transport ont un rôle majeur à jouer pour relier les divers centres et unifier le territoire urbain, comme pour permettre l'accès des activités à toutes les populations.

POITIERS: UNE COHERENCE TERRITORIALE ENTRE LA VILLE CENTRE ET L'AGGLOMERATION

Pour Poitiers, réguler le temps de la ville, c'est mener une politique d'aménagement qui concerne autant l'espace que la cohésion sociale. Les responsables du district ont pris la mesure des évolutions au travers de divers chantiers:

- le fonctionnement des crèches: l'organisation du travail a été revue sur la base de "projets de vie" régulant les droits et devoirs entre parents et personnel ;
- la mobilité des étudiants de l'université car, les cours commençant tous au même moment, la partie orientale de la ville était paralysée à certaines heures,
- la mobilité des salariés en horaires décalés du centre hospitalier (CHU, plus gros employeur régional (4500 emplois),
- les horaires d'ouverture des commerces du centre ville,
- les horaires d'ouverture des services administratifs avec la réduction du temps de travail: en réponse à une enquête sur l'ouverture entre 12 et 14 heures, la population a manifesté plutôt le désir d'une ouverture plus tardive au moins une fois par semaine.

L'enjeu est de créer une nouvelle cohérence territoriale du point de vue du temps entre la ville centre (80 000 habitants) et la communauté d'agglomération (125 000 habitants). Les politiques temporelles s'intègrent dans le contrat d'agglomération 2000-2006 qui comporte trois axes: développer les services par une meilleure articulation de l'université, de la recherche et du milieu économique local; renforcer la qualité et la cohésion sociale; enfin assurer l'ouverture au monde. Quant à la politique des transports, elle est définie dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain

La ville, après avoir organisé, en mai 2000, en liaison avec la délégation aux droits de la femme, une journée ouverte à un large public sur le thème *temps de ville/temps des femmes*, a développé sa politique temporelle en accueillant, à son tour, un atelier de la DATAR les 20 et 21 juin 2000.

Capitale régionale du Poitou-Charentes au sein d'un réseau de villes de taille comparable, Poitiers, ville étudiante (avec 25 000 étudiants, ratio étudiants/population le plus fort de France), connaît une croissance démographique (à la fois des jeunes et des personnes âgées) qu'accompagne un fort étalement urbain: les communes périphériques ont un taux de déplacement par personne et par jour (3,8) plus élevé que la moyenne nationale. La croissance de l'emploi s'est traduite par la constitution d'un important pôle de services, notamment aux entreprises. Cette configuration urbaine donne le cadre spatio-temporel à prendre en compte pour la gestion de la mobilité. Le Futuroscope, à 15 km de Poitiers, entretient des relations difficiles avec la ville (la taxe professionnelle et le versement transport ont longtemps été payés à la commune de Jaunay-Clan hors de l'agglomération). Parc de loisirs (qui attire deux millions et demi de visiteurs par an), mais aussi pôle d'activités pour les services aux entreprises (à horaires décalés) et centre de formation (CNED, ENSMA), il engendre des déplacements qui, faute de pouvoir être satisfaits par les transports collectifs, ont développé l'usage de la voiture et renforcé l'étalement urbain.

Du point de vue de la mobilité, plusieurs problèmes ont été identifiés. La question cruciale est la très forte pointe du matin, liée au fait que l'université et les établissements scolaires commencent leurs cours à 8 heures. Par ailleurs, on constate une évolution des pratiques des habitants: naguère, les rythmes réguliers de travail permettaient d'organiser des "dessertes à horaires". Aujourd'hui, la variété des situations et le caractère imprévisible des demandes obligent à mettre en place des "systèmes à fréquences". En outre, de nouveaux besoins se manifestent, tôt le matin (pour desservir les entreprises) ou tard le soir (pour rentrer du complexe cinématographique implanté en rase campagne ou du Futuroscope) qui exigent des dessertes diffuses dans le temps et dans l'espace (nouvelles communes à 15 kilomètres du centre). Enfin, avec les vacances scolaires (les étudiants et scolaires forment 75% des usagers), le rythme des saisons constitue une difficulté supplémentaire. A trop prendre en compte les besoins spécifiques, il en résulte un réseau peu lisible avec de forts décalages entre la semaine et le week-end, l'été et l'hiver, pénalisant pour la population. Ces problèmes caractérisent la situation de villes qui n'ont pas les moyens de se doter d'un système en site propre comme le tram. D'où la nécessité de renforcer la concertation avec tous les acteurs concernés pour concevoir une réorganisation complète de la mobilité. Pour tenir compte des évolutions constatées, le réseau est modifié une fois par an, par décision des élus de la Communauté d'agglomération, sur proposition du transporteur et après consultation des personnels. Les syndicats sont attachés à ce que l'entreprise prospère mais vigilants quant aux conditions de travail. Les 35 heures ont permis la mise en place de quatre groupes d'organisation des conducteurs, avec des temporalités différentes, sur une plus petite amplitude journalière. Chaque année, le salarié peut choisir son groupe.

LA POLITIQUE DE MOBILITE INNOVANTE DU TERRITOIRE DE BELFORT

Dans le territoire de Belfort, le point d'entrée choisi pour l'atelier DATAR des 26 et 27 octobre 2000 était de *construire une politique de mobilité* dans la région nord Franche-Comté, qui constitue un espace compliqué du point de vue administratif, mais où il semble facile aux élus de s'entendre pour réaliser des expériences de mobilité à grande échelle.

D'emblée, à partir d'un diagnostic fouillé des faiblesses, la mobilité est posée comme un enjeu social et territorial. Les problèmes posés ont été: *le travail de nuit des femmes* (le partage des tâches dans le couple et celui des équipements collectifs ou des services aux familles); les déplacements des salariés aux horaires décalés; la desserte de l'aéroport et de la gare TGV; les inégalités d'accès aux loisirs pour les *enfants*; la mobilité des étudiants de l'Université technologique Belfort-Montbéliard entre deux sites (Belfort, Sévenans) difficile notamment en soirée (les bus s'arrêtant à 19 heures); l'organisation des transports scolaires auxquels le Conseil général consacre déjà plus de 18 millions par an (gratuité pour 8300 lycéens et collégiens scolarisés hors de leur commune de résidence, libre circulation sur les lignes régulières à l'intérieur du périmètre de transport urbain, sorties scolaires gratuites) et qui doivent être un moteur de la modernisation du transport public..

S'affirme alors la volonté politique de construire ensemble une politique de mobilité répondant à un impératif de solidarité en assurant l'accessibilité et le désenclavement, en emboitant les

échelles territoriales du quartier au bassin de vie et au-delà, et en facilitant l'accès à l'aire urbaine à partir d'autres points du territoire national et européen.

Dans le cadre de la charte de développement et d'aménagement de l'aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt, trois scénarios sont étudiés. Le premier vise à améliorer l'offre de transports collectifs selon une perspective multimodale afin d'assurer un développement équilibré de l'aire urbaine (la future gare TGV pouvant jouer le rôle de pôle d'échanges). Le second combine le renforcement de l'offre de transport sur l'aire urbaine avec le développement des liaisons entre les agglomérations. Le troisième prend appui sur un projet territorial faisant des transports publics un outil de cohésion urbaine au niveau d'une agglomération de 300 000 habitants et s'appuie sur la mise en place du tram-train.

Dans le PDU de l'agglomération, il est envisagé de réorganiser la circulation, de structurer le réseau et de repenser le stationnement afin de réduire le trafic automobile au centre ville, de préserver la qualité de vie des quartiers et de diminuer les nuisances, de répondre aux besoins des commerçants et des riverains, d'encourager l'utilisation du vélo, d'aménager des zones piétonnes. Mais il s'agit aussi, face à l'évolution des rythmes urbains, de trouver un compromis entre la ville qui dort, celle qui travaille et celle qui s'amuse.

Une opportunité est saisie: l'existence de l'Université de technologie de Belfort-Montbéliard qui a choisi pour thème fédérateur de recherche et de formation: les transports terrestres (avec la volonté d'être leader sur la pile à combustible), à laquelle il convient d'ajouter la présence sur le territoire du CNET, des usines de PSA Peugeot-Citroën et d'Alsthom. Sur ces bases, le territoire de Belfort formule alors une ambition à l'égard de sa politique de mobilité: qu'elle contribue à l'attractivité du territoire, à sa recomposition et au renom de l'université.

L'originalité de la démarche tient au fait que le territoire de Belfort veut associer à une politique temporelle, capable de stimuler une dynamique sociale, une dimension spécifique liée aux nouvelles technologies de l'information.

Chapitre III : Les conséquences et les enjeux des nouveaux rythmes urbains sur la mobilité et l'organisation des transports dans les territoires

Les politiques de transport ont tendance à privilégier les relations à l'espace, considérant le temps comme un *paramètre mesurable*. Les capacités nécessaires à la gestion des flux en pointe dimensionnent les infrastructures (les gains de temps pour la collectivité fondant les choix d'investissements). Les impératifs de sécurité, les contraintes de circulation, les critères de vitesse déterminent les matériels et les systèmes socio-techniques. Les exigences de ponctualité et de régularité structurent les modes de régulation et les métiers du transport, avec le souci de réduire les aléas par rapport à des horaires prescrits.

Ainsi, les problèmes posés aux responsables des transports sont généralement liés aux transformations spatiales (l'étalement urbain et la détérioration des centres), et à leurs effets en termes de congestion, de ségrégation, de spéculation foncière. Par exemple, les solutions que préconisent les *Plans de Déplacements Urbains* consistent à mieux intégrer urbanisme et transport, à favoriser la densification des espaces, à réguler la circulation des véhicules, à limiter la vitesse et le stationnement, à introduire des mesures incitatives à l'usage des transports publics, et, s'agissant des paramètres temporels, à étaler les pointes de trafic.

En revanche, longtemps synchronisés par l'organisation du travail et de l'école, les rythmes de la vie quotidienne sont encore considérés comme réguliers et prévisibles. En témoignent les enquêtes de déplacements (entre origine et destination) et les modèles de prévision de trafic qui portent principalement sur les flux en pointe (relatifs aux trajets domicile-travail ou domicile-école) et calculent des moyennes journalières.

Or aujourd'hui, de *nouveaux régimes temporels* se mettent en place, caractérisés, d'un côté, par une *densification* des temps (on fait plus de choses à la fois) et, d'un autre côté, par une *disponibilité* permanente aux autres (qui tend à abolir les frontières entre vie privée et vie professionnelle)⁷⁷. Ces évolutions ont des effets significatifs sur les pratiques de mobilité. Il faut appréhender ces tendances pour en maîtriser les conséquences, car certaines peuvent être fâcheuses en termes écologiques, économiques, sociaux et politiques.

A la différence des problèmes d'aménagement de l'espace qui conduisent à développer des infrastructures pour faire face à des problèmes de capacité (en pointe), la transformation des temps quotidiens pose le problème d'une *gestion continue de services adaptés à la différenciation des pratiques*. Naguère liée au monde de la production (qu'il s'agisse des travailleurs ou des marchandises), avec la désynchronisation des rythmes, la fonction transport doit⁷⁸ gérer les temps de la vie quotidienne: il lui faut *passer d'une culture technique de l'équipement à une culture du service et de la gestion urbaine*.

Dans le contexte d'une mobilité généralisée, on ne peut plus séparer *mobilité des personnes*, *mobilité des biens* et *mobilité des informations*. A la rencontre d'espaces éclatés et de temps désynchronisés, la mobilité est une façon de *relier* les individus, d'enchaîner les activités, de connecter les espaces, de partager les connaissances.

Nous étudierons les conséquences de l'évolution des rythmes quotidiens sur la mobilité des personnes et ferons paraître les problèmes posés en termes d'organisation des transports. Puis, nous donnerons quelques aperçus sur la mobilité des biens. Après avoir montré le rôle déterminant que jouent aujourd'hui les entreprises en ce qui concerne la mobilité, nous tenterons de dégager les principaux enjeux pour les territoires urbains.

⁷⁷ cf chapitre I

⁷⁸ Selon Chantal Duchêne (DREIF)

III.1 - Les conséquences de l'évolution des rythmes urbains sur la mobilité des personnes

Pour réaliser leurs trajets de vie, les personnes sont conduites à se déplacer davantage et différemment selon des programmes d'activités plus complexes et moins réguliers.

LA MOBILITE S'ACCROIT ET SE COMPLEXIFIE

On observe une croissance forte des circulations dans les espaces métropolitains et une diversification globale des origines et des destinations⁷⁹. La mobilité devient plus diffuse, dans l'espace avec *l'étalement urbain*, dans le temps avec la désynchronisation des *rythmes quotidiens*.

En Ile-de-France, de 1991 à 1998, la mobilité individuelle a augmenté de 3,48 à 3,72 déplacements en moyenne par jour et par personne, ce qui représente un volume de 37 millions de déplacements (soit + 11%)⁸⁰⁸¹. Mais il faut surtout noter une modification profonde, depuis une vingtaine d'années, de la façon de se déplacer des franciliens. La durée moyenne des déplacements n'augmente pas et celle des déplacements mécanisés a même tendance à diminuer (27 minutes en 1997 contre 29 minutes en 1991). Cette baisse est due à l'augmentation des *déplacements courts* et à la diminution des déplacements dépassant la demi-heure. En revanche, la distance moyenne des déplacements augmente régulièrement (de 3,7 km en 1976 à 4,6 km en 1997). C'est encore plus vrai pour les motifs liés au travail. La cause en est sans doute l'augmentation de la portée des modes motorisés dans les déplacements de ce type à la suite du desserrement spatial⁸².

Depuis une dizaine d'années, des tendances lourdes se trouvent confirmées: les déplacements obligatoires s'allongent (en voiture et en transports collectifs), tandis qu'apparaissent des déplacements de courte portée, plus nombreux, réalisés plus souvent en automobile (accompagnement, achats, loisirs)⁸³, mais aussi à pied. Ces évolutions entraînent une modification des rythmes quotidiens, à la fois par des stratégies individuelles de gestion de la mobilité (chaînes de déplacement) et par des organisations visant à éviter les phénomènes de pointe.

LES MOTIFS DE DEPLACEMENTS SE TRANSFORMENT

Les enquêtes sur la mobilité locale font apparaître une évolution des déplacements⁸⁴. Dans les grandes villes de province, on observe une baisse du motif travail (de 18 à 25% des déplacements), un maintien du motif écoles (environ 30%) et une augmentation des motifs achats et autres: loisirs, visites, sorties (qui passent de 45 à 52% des déplacements).

En Ile-de-France, la baisse des déplacements "domicile-travail" se poursuit (de 31,3% en 1976, ils constituent aujourd'hui 22% des déplacements motorisés, mais 32,2% pour les utilisateurs de transport en commun, 18,5% pour les automobilistes, et 27,6% pour les deux roues). Les déplacements professionnels sont toutefois en croissance.

Les déplacements pour le motif "étude" restent stables (un peu plus de 10%) alors qu'exploitent les autres motifs liés aux achats, loisirs, activités sociales (50%, soit + 28% depuis 1991), qui sont assurés dans 81% des cas par la voiture particulière.

LE TEMPS DES LOISIRS ET DU TOURISME MULTIPLIE LES DEPLACEMENTS OCCASIONNELS

La part des flux de loisirs dans l'ensemble de la mobilité locale est passée de 33% en 1981 à 40% en 1993, alors que celle liée au travail diminuait pendant la même période de 37% à

⁷⁹ Jean-Pierre Orfeuill, Conduire, demain, dans *La Recherche*, supplément au n°337 décembre 2000

⁸⁰ Contribution de la DREIF, voir les schémas en annexe

⁸¹ Nombre de déplacements par personne

⁸² Voir, en annexe, la figure "Portées moyennes des déplacements mécanisés selon les différents motifs"

⁸³ Voir, en annexe, les 4 figures montrant les évolutions des déplacements VP et TC, Banlieue-Banlieue et Banlieue-Paris

⁸⁴ Contribution de l'Union des Transports Publics (UTP)

33%⁸⁵. Pour les plus longues distances, ils ont augmenté depuis 1985 de 3% l'an, plus que tout autre forme de mobilité.

La RATP note depuis 1997 une nette croissance des trafics du week-end⁸⁶ et de l'été⁸⁷.

La dimension intergénérationnelle et plurielle de la famille et sa dispersion engendrent un bon nombre de déplacements: les grands parents viennent à la ville voir leurs enfants et garder leurs petits enfants. On accompagne de plus en plus les enfants à l'école ou aux multiples activités de temps libre. Par ailleurs, deux millions d'enfants changent de maison tous les week-ends. Enfin, le développement des multi-résidences, maisons de famille où l'on se retrouve pendant les vacances scolaires, est aussi l'occasion de déplacements et de bouquets d'offres intégrant les grands parents.

Il existe une sorte de *continuum entre les loisirs et le tourisme de courte durée* qui est en relation directe avec la mobilité courante (plus on bouge, plus on bouge). Les activités *sportives et culturelles* engendrent de fortes mobilités. Leur accessibilité en transport public dépend de leurs lieux d'implantation (en centre ville ou en périphérie à l'instar des multiplexes et des parcs de loisirs) et de leurs heures de fonctionnement (en soirée, le week-end). De plus en plus, se constituent de nouveaux *complexes thématiques*, dont un des derniers en date est Bercy Village à Paris⁸⁸ où, après l'implantation d'un complexe de cinémas et de plusieurs restaurants à thème, se crée un centre combinant commerces et loisirs autour d'un concept "nature, aventure, culture, nourriture".

Les *excursions* (moins de 24 heures en dehors du domicile) se développent, surtout en milieu urbain: elles concernent 60% des déplacements touristiques vers la ville dans presque toutes les agglomérations; 70% des activités des comités d'entreprise leur sont consacrées.

LES EVENEMENTS RYTHMENT LA VIE URBAINE

Qu'il s'agisse des grands événements qui laissent des traces matérielles et concentrent, pendant une période donnée, un nombre considérable de personnes (Expositions Universelles, Jeux Olympiques, Coupe du monde), de manifestations (culturelles ou sportives), de fêtes (religieuses ou laïques) ou d'initiatives imprévues de la vie quotidienne, la ville devient le théâtre d'événements qui multiplient les occasions de rencontres et de déplacements. Répétitifs ou exceptionnels, ils constituent un atout pour l'essor des services et jouent un rôle croissant en matière de développement local^{89 90}.

Les grandes manifestations qui avaient, il y a encore peu de temps, un caractère exceptionnel, deviennent, depuis le milieu des années 90, de plus en plus fréquentes en nombre et en audience. Par exemple, les rencontres nationales et internationales de football, qui réunissaient 40 000 spectateurs avant la construction du stade de France, en attirent 70 000 depuis son ouverture. Ces manifestations sont généralement organisées sur la base des infrastructures et des moyens de transport disponibles. Même passagères, les mesures spécifiques d'organisation des transports et de gestion des flux qu'elles imposent ne peuvent être mis en oeuvre sans dispositions particulières pour assurer les déplacements des populations résidentes et les activités des secteurs directement affectés par l'événement.

Fondés sur des comportements de mobilité inhabituels, variés, influencés par des variables exogènes comme la météo, les médias, ces déplacements, difficiles à prévoir, posent des problèmes de repérage et de signalétique. De fortes interactions existent entre les différents organisateurs d'une part, entre les multiples fonctions et les impacts de la manifestation d'autre

⁸⁵ Françoise Potier, enquêtes transport 1981-82 et 1993-94: voir le détail en annexe.

⁸⁶ Contribution de Jacques Delorme (RATP), voir graphique, en annexe

⁸⁷ Voir graphique en annexe: part du trafic des mois d'été dans le trafic annuel

⁸⁸ Cité par Philippe Moati dans *la Recherche*, oc

⁸⁹ Citons, entre autres, comme équipements spécialement conçus et créés pour un événement: le Stade de France à Saint Denis pour la coupe du Monde, le front de mer et le quartier olympique pour les Jeux de Barcelone, le centre des Expositions Universelles, mais aussi les infrastructures nouvelles de transport et d'hébergement à Séville et à Lisbonne.

⁹⁰ Ce qu'illustre le titre paradoxal du numéro spécial de mars 1999 de la revue d'urbanisme *Diagonale*: "les effets durables de l'éphémère"

part, qui ne sont pas évidentes à qualifier. En bousculant les habitudes, ces événements constituent de véritables "laboratoires d'expériences" de lieux de concertation, de schémas novateurs de gestion des flux et d'organisation de la ville, qui parfois perdurent (en partie) au-delà de l'événement⁹¹.

LES PROGRAMMES D'ACTIVITES SE COMPLEXIFIENT ET DEVIENNENT MOINS REGULIERS

On constate, en outre, une *recomposition des activités au cours de la journée*. Alors que les temps ritualisés ont tendance à s'effacer, on organise ses activités en semaine, afin de préserver du temps, le soir (pour sa famille), le week-end (pour ses amis et les activités sociales). En dépit de l'extension de la journée continue et de la multiplication des pratiques de déjeuner hors domicile, la coupure entre midi et deux heures reste effective en province.

Certaines recherches mettent en avant le développement de la multiplicité des motifs d'activité au sein d'une même journée. Apparaît le principe de *pérégrination des déplacements* correspondant à des usages de la ville conçue comme une offre globale de services⁹². On rejoint là ce qu'en Italie on appelle la "mobilité zigzagante".

Une autre recherche met en évidence, sur divers territoires d'Ile-de-France, une complexification des *chaînes d'activités* au cours de la journée et de la semaine⁹³. Une enquête qualitative sur le centre des Hauts de Seine fait apparaître que, si environ 50 % des personnes interrogées ont des déplacements réguliers en semaine, 50 % ont des activités différentes selon les jours, et 25 % de ces dernières ne savent pas encore sur quels trajets et avec quels modes elles vont se déplacer le lendemain.

Les *pratiques* de déplacement *multimodales* (qui utilisent conjointement ou de façon alternée divers modes de transports) deviennent plus nombreuses, certes de façon plus faible en Province qu'en Ile-de-France (où elles atteignent 53% de la population, représentant 78% des usagers du transport collectif de plus de 18 ans). Les multimodaux sont plus mobiles et leur mobilité est la plus riche géographiquement et la plus diversifiée du point de vue des motifs⁹⁴. Cette population est plutôt féminine, plutôt jeune, plus souvent active qu'inactive (58% sont des actifs ayant un emploi), et dispose de revenus moyens. L'évolution des rythmes urbains s'observe de manière amplifiée grâce à l'analyse des pratiques multimodales.

ENTRE NOMADES ET SEDENTAIRES

Pour certaines personnes, la mobilité, plus qu'un moyen de déplacement, devient un *mode de vie*. Dans le cadre d'activités plus intenses, on fait la chasse aux temps morts et, par exemple, on veut occuper son trajet, se voir offrir des services d'itinéraires, disposer de relais étapes où l'on puisse s'accorder une pause, reprogrammer ses activités, faire ses achats, mais aussi se ressourcer, se distraire, fixer des rendez-vous, faire des rencontres.

Mais pour d'autres, la mobilité est vécue comme une *contrainte*, à l'origine d'appréhension ou de stress, et cela d'autant plus lorsqu'elles ne disposent pas d'une voiture particulière et que l'offre de transport public est inadaptée (en termes d'amplitudes, de fréquences, de tarifs, d'information, de confort, de sécurité).

Un chercheur distingue trois catégories de personnes: une minorité d'*hypermobiles*, une autre minorité de *sous-mobiles* et une majorité de personnes *moyennement mobiles*⁹⁵. Les hypermobiles ont recours à tous les modes de transport et ont besoin de solutions d'interface efficaces. Ils fréquentent des espaces qu'ils ne connaissent pas toujours, si bien que l'information sur le trafic, le guidage dynamique et tout ce qui facilite l'intermodalité leur apportent de réels avantages. Les moyennement mobiles n'ont que rarement l'occasion de s'écarter de leurs territoires habituels et ne rencontrent que peu de problèmes. Cependant, quand ils s'en écartent, ils po-

⁹¹ Contribution de Françoise Potier, directeur de recherche, INRETS

⁹² Equipe de Marc Wiel (études FIER de l'UTP n°7 de 1992 et n°23 de 1997)

⁹³ Réalisée par la RATP avec le cabinet Mouvement (Francine Depras)

⁹⁴ Marie-Hélène Massot (INRETS) dans le cadre du programme PIRVILLE sur la mobilité,

⁹⁵ Jean-Pierre Orfeuill, *La Recherche*, oc

sent des problèmes de congestion, de sécurité et ont besoin d'une signalétique et d'un guidage adaptés. Enfin, pour les sous-mobiles, l'automobile est parfois trop chère ou inaccessible et les transports publics dans leur forme classique n'apportent pas toujours de solution satisfaisante.

Les résultats d'une étude anthropologique⁹⁶ illustrent les comportements des hypermobiles.

La reconstitution de leurs emplois du temps révèle qu'ils sont très mobiles et que les parcours quotidiens des membres d'une même famille sont très dispersés:

- ils travaillent comme des fous au point de recentrer leur vie sur l'environnement du travail au détriment de la famille,
- ils font de nombreuses choses à la fois, sont polychrones (selon l'anthropologue américain Edward Hall),
- ils se reposent sur les objets électroniques, nomades ou non, pour médiatiser leurs organisations du temps : les pagers, les téléphones mobiles, les emails et les organizers,
- ils passent leurs communications à partir de leur mobile durant leur temps de trajet en voiture, car les coûts de logement et la biactivité des ménages imposent des locations éloignées du lieu de travail,
- ils mettent en place des processus de resynchronisation permanents avec leurs proches avec ces outils électroniques,
- les emplois du temps des enfants sont planifiés et télégérés à distance,
- enfin, la frontière entre travail et sphère privée s'estompe totalement.

L'enquête *Parcours*⁹⁷ appréhende les attitudes des individus face au temps selon deux dimensions caractéristiques de la mobilité (entendue ici comme temps passé hors de chez soi): la première distingue les *nomades* des *sédentaires*, la seconde considère la maîtrise du temps selon qu'il est *choisi* ou *contraint*.

Parmi les *nomades*, qui représentent 40% de la population, mais 68% des utilisateurs des transports collectifs en Ile-de-France (montrant une forte influence des TC), deux groupes sont mis en évidence. Les *baladeurs* maîtrisent leur temps face aux nouveaux rythmes urbains. Composé de 12 % de la population (dont 64% de femmes), ils ont des horaires irréguliers, avec une forte proportion de travail à temps partiel, de travail en dehors des horaires habituels, à domicile et dans les transports. 30 à 50 % fréquentent le cinéma en semaine, font leurs courses à l'heure du déjeuner, consomment des ressources d'itinéraire. Les *transhumeurs*, dans le registre du temps contraint, travaillent davantage, sont plus actifs, épousent les formes de productivité et de flexibilité imposées par l'entreprise, naviguent entre flux tendus et rythmes traditionnels, ont des agendas structurés, récurrents, organisés.

Parmi les *sédentaires*, trois populations sont spécifiées. Les *flâneurs* (forte proportion de jeunes et de personnes âgées), dont 30% exercent une activité professionnelle: ils sont relativement résistants aux injonctions de flexibilité que dicte la société, et vivent selon des rythmes temporels choisis. Les *statiques* (forte proportion de femmes) se donnent les moyens d'une organisation du temps très forte, contrairement aux baladeurs mais avec un taux d'activité équivalent. Enfin, les *cadencés* ne participent pas du mot d'ordre de flexibilité.

L'IMMOBILITE EST L'EXCLUSION PREMIERE D'UNE SOCIETE DE MOBILITE

La mobilité est ainsi un facteur d'épanouissement personnel et l'accessibilité un vecteur de cohésion sociale. Avec l'évolution des rythmes urbains, les écarts entre les populations risquent de s'accroître et les inégalités de se renforcer autour des pratiques de mobilité, l'immobilité ou la "mobilité réduite" devenant un facteur d'exclusion accru pour diverses catégories de personnes.

Rappelons que, du fait de handicaps de naissance, d'accidents de la vie, ou des effets du vieillissement, près de 30% de la population vit déjà cette exclusion, relevant de l'impossibilité ou de difficultés à franchir des obstacles physiques, mentaux ou sensoriels.

UNE PEDAGOGIE DE LA MOBILITE

⁹⁶ conduite par l'Université de San-José sur l'emploi du temps des ménages de la Silicon-Valley, citée par Bruno Marzloff (à partir de USA Today).

⁹⁷ Bruno Marzloff est notamment à l'origine de cette enquête

Alors qu'hier, pour réussir, il fallait bien travailler à l'école et avoir un bon métier, dans un monde qui bouge, il convient d'être mobile⁹⁸. La mobilité s'apprend, notamment dans le temps libre, comme espace de culture, de lien social, d'expérience, d'émancipation. Et, à cet égard, il faut bien constater un certain nombre de disparités, voire de freins: selon qu'on habite à la campagne ou en ville, en périphérie ou au centre, selon les catégories sociales et les revenus, au regard des horaires des transports publics, tout le monde n'a pas accès de la même manière aux lieux de culture et de loisirs. Les barrières peuvent être aussi de nature psychologique ou culturelle.

L'observatoire des banlieues de la Sorgem a mis en évidence que, pour certains jeunes en grande difficulté, les déplacements hors de leur territoire familial étaient sources de peurs et que des barrières cognitives limitaient leur capacité à utiliser les transports publics. Une plus grande mobilité des filles de 16 à 22 ans a cependant été constatée: elle peut s'expliquer par leur désir de se soustraire au contrôle parental ou familial, d'échapper à la pression engendrée par la "socialité villageoise" caractéristique de ces quartiers, comme aux rapports de force qui régissent les relations entre garçons et filles. Parallèlement, les parcours scolaires souvent plus longs des jeunes filles, leur désir plus marqué d'intégration sociale par le relais d'activités culturelles, sportives ou associatives, contribuent à favoriser leur mobilité. Il en résulte des occasions de déplacements plus fréquentes, une meilleure maîtrise du réseau, un recours moins systématique à la fraude, une connaissance plus approfondie des dispositifs tarifaires, notamment de la carte *Imagine'R*, vis-à-vis de laquelle les garçons sont plus réfractaires⁹⁹.

La mobilité s'apprend. Il s'agit, en premier lieu, pour ceux qui n'ont jamais été mobiles ou faiblement, pour les exclus du fait de handicaps ou pour raison sociale, d'apprendre la ville, les différents territoires, les modes d'usages des transports et des espaces publics. Au-delà, pour les jeunes, une politique d'éducation doit englober la mobilité, organiser des actions de médiation qui leur offrent l'accès aux lieux d'excellence. De ce point de vue, la mixité sociale intergénérationnelle est à rechercher: elle passe par des dispositifs d'accompagnement favorisant le comportement citoyen pour faire de l'espace-temps entre école et domicile un temps d'échanges, respectueux d'autrui¹⁰⁰.

L'ACCESSIBILITE COMME ENJEU

Au-delà de la mobilité, l'enjeu principal est l'accessibilité de tous aux diverses activités. C'est ce qui fonde le "*droit au transport*" comme condition d'égalité des chances pour chacun, tel qu'il est affirmé par la loi sur l'Orientation des Transports intérieurs (LOTI).

L'accessibilité de tous à l'ensemble des activités (emploi, formation, loisirs, culture, services, commerces) suppose d'abord de lever les obstacles de toutes sortes (physiques, tarifaires, informationnels) concernant les modes de déplacement et les espaces publics. Progressivement, les acteurs coordonnent leurs efforts pour mettre en accessibilité les divers maillons de la chaîne de transport, afin de répondre aux besoins spécifiques des handicaps physiques, sensoriels ou mentaux. Ces innovations, utiles au confort de tous, concernent aussi bien la conception de l'espace, des véhicules, des cheminements et de l'information que l'offre de service, par le développement de transports spécialisés (services à la demande avec accompagnement de porte à porte et aide à la personne, services publics complémentaires aux dessertes classiques). En province, environ 80 services de transport spécialisé sont mis en œuvre à l'initiative des autorités organisatrices¹⁰¹.

Mais le droit au transport doit aujourd'hui être entendu dans une acception plus large. Alors que les individus se trouvent exposés dans le domaine des services, notamment par le jeu des technologies nouvelles, à un hyperchoix, le service public de transport ne peut plus proposer une réponse unique. Il sera de moins en moins socialement admissible de répondre aux besoins de mobilité par des solutions exclusives¹⁰².

⁹⁸ Jean-François Chapiaux (Les Francas).

⁹⁹ Catherine Lazzaro, *Savoir Faire*, n° 36, 4^{ème} trimestre 2000.

¹⁰⁰ Selon les Francas

¹⁰¹ Contribution de Catherine Chartrain, CNT

¹⁰² François Ascher dans "Quand les transports deviennent l'affaire de la cité. Parlons-en avec la RATP" (L'aube, 1999),

En conclusion, il nous paraît nécessaire de distinguer la mobilité comme mode de vie, de l'accessibilité urbaine comme vecteur de citoyenneté. C'est au travers de l'accessibilité qu'il est possible de prendre en considération les personnes qui sont moins mobiles (par choix ou par contrainte) et qui, néanmoins, veulent accéder aux activités de la ville.

III.2- Les conséquences sur l'organisation des transports

Les conséquences sur l'organisation des transports des pratiques de mobilité induites par l'évolution des rythmes urbains peuvent être spécifiées de divers points de vue.

LES POINTES SUBSISTENT, MAIS IL Y A DE MOINS EN MOINS D'HEURES CREUSES

Les programmes d'activités s'étalent dans la journée avec les formes de travail décalées, avec une fréquentation des loisirs à des heures tardives et le week-end. S'il y a de moins en moins d'heures creuses, le CERTU, sur la base de comparaisons de 40 agglomérations¹⁰³ situées dans six pays européens, affirme que le phénomène de pointe subsiste et même qu'il est plus marqué en France que dans d'autres villes européennes.

Globalement, la *pointe du soir concentre le plus de déplacements* dans toutes les villes (8,2% des déplacements commencent en moyenne au cours de chacune des heures comprises entre 16 heures et 19 heures). Ce phénomène est plus marqué en France que dans les autres pays. Si Barcelone semble "à l'abri" de la pointe du soir, c'est parce que celle-ci se situe après 19 heures. De plus, l'heure la plus chargée concentre en moyenne 10% à 15% des déplacements dans l'ensemble des villes étudiées. A Barcelone, la répartition des déplacements au cours de la journée est relativement homogène (un peu plus de 6% du volume global des déplacements pour chaque heure comprise entre 7 heures et 19 heures)¹⁰⁴.

La *pointe du matin est la moins accentuée* (6,4% du volume global des déplacements pour chacune des heures comprises entre 7 heures et 10 heures). C'est un peu moins vrai dans quelques villes allemandes où la pointe de midi est légèrement plus importante et dans certaines villes françaises comme Marseille, Toulouse ou Bordeaux. Là, la pointe du matin reste un peu plus forte et dépasse celle de midi ou est à peu près semblable.

En Ile-de-France, on assiste à un étalement des heures de pointe ainsi qu'à une baisse du volume du "pic" du trafic¹⁰⁵. La pointe du matin connaît une baisse continue de sa part de trafic (de 26% en 1976 pour le TC à 23% en 1997), ainsi que la période comprise entre 17 et 19 heures (de 27% à 22%). Le report des déplacements se fait au milieu de la journée (passant de 35% à 41% entre 9 heures et 19 heures) et en soirée (dont la part a augmenté de moitié). Cet étalement de la pointe et ce "remplissage" de l'heure creuse en véhicules particuliers sont plus modérés en transports collectifs^{106 107}, du fait notamment du plus faible niveau de service en dehors des heures de pointe. Cet étalement prend toute sa dimension lorsque l'on ne s'intéresse qu'aux motifs "non obligatoires". Les modifications de cette demande de déplacement dans la journée se traduisent par une utilisation plus lissée des infrastructures routières en particulier¹⁰⁸.

Mais la pointe du matin n'est plus vraiment une pointe: chaque heure dite "creuse" de la journée concentre en moyenne 6,5% de l'ensemble des déplacements (tous mods), soit légèrement plus que chaque heure dite "de pointe" du matin (6,4%). Cette situation se vérifie dans

¹⁰³ Projet SESAME, dans le cadre du 4^{ème} Programme Cadre de Recherche Développement de la Commission Européenne. Résultats complets disponibles en anglais auprès de la DG VII de la Commission Européenne, document en français au bureau de ventes du CERTU (prix : 60 FF).

¹⁰⁴ Voir graphique, en annexe, sur la répartition horaire des déplacements des habitants de l'agglomération

¹⁰⁵ Voir, en annexe, les deux figures donnant le nombre de déplacements par demi-heure de la Banlieue à Paris (TC) et de Paris à la Banlieue (VP)

¹⁰⁶ Voir en annexe les deux figures donnant le nombre de déplacements par demi-heure de Banlieue à Banlieue pour les motifs obligés (TC) et non obligés (VP)

¹⁰⁷ Voir néanmoins en annexe l'évolution des entrants dans le métro parisien entre octobre 1999 et octobre 2000

¹⁰⁸ Voir, en annexe, la figure donnant les trafics sur l'A 86

toutes les villes européennes étudiées, sauf à Barcelone et dans les villes françaises. Beaucoup de facteurs entrent en jeu: les horaires et la durée du travail, différents et décalés (on finit tôt en Allemagne, pas à Barcelone); la part du travail à temps partiel (importante aux Pays-Bas par exemple), et sa gestion au cours de la semaine; le poids du travail des femmes (plus élevé en moyenne en France); celui du travail à domicile; l'amplitude des horaires d'ouverture des services, commerces et écoles. Mais aussi les formes urbaines, plus multipolaires en Allemagne qu'en France. Tous ces facteurs et bien d'autres, non analysés ici, contribuent à désynchroniser les rythmes urbains et tendent à répartir autrement la mobilité quotidienne.

DES EXIGENCES ACCRUES: UN FONCTIONNEMENT EN CONTINU, DES SERVICES PLUS PERSONNALISES

Cette croissance des mobilités, plus diffuses, moins routinières, combinées en systèmes d'activités complexes, pose des problèmes aux transports publics.

D'une part, le fait qu'il y ait moins d'heures "creuses" tend vers un *fonctionnement du service en continu*, dans la journée, voire la soirée et la nuit, dans la semaine, dans l'année. D'autre part, le caractère diffus des flux exige d'élargir les *gammes de solutions* pour les adapter à des demandes variées. Par ailleurs, le fait que les *déplacements occasionnels* se développent imposent d'adapter les services d'information et de tarification. Enfin, les exigences en termes de confort et de sécurité de la part d'une clientèle habituée à se voir proposer une large variété de services, imposent des prestations à haut niveau de qualité et plus *personnalisées*.

LES DIFFICULTES D'ADAPTATION DU TRANSPORT PUBLIC

Or, malgré les efforts réalisés (augmentation de l'offre kilométrique notamment grâce aux transports en site propre), le transport public se maintient difficilement¹⁰⁹ face à la voiture dans le marché des déplacements (sauf en Ile-de-France). Les chiffres de l'enquête nationale de l'INSEE de 1994, comparés à ceux de 1982, le montrent clairement: la voiture représente 64% des déplacements (contre 49%), les transports publics 9% (8,4%), les deux-roues 4% (9%) et la marche à pied 23% (au lieu de 34%).

En Ile-de-France, les transports en commun assurent globalement 28% des déplacements: depuis 1991, ce chiffre a baissé de deux points. 62% des déplacements internes à Paris s'effectuent en transport public, de même que 54% des liaisons Paris-Petite couronne et 64% des trajets entre la capitale et la grande banlieue. En revanche, les transports collectifs n'assurent que 21% des déplacements internes à la proche banlieue et seulement 9% des liaisons qui touchent la grande couronne.

Il faut en convenir : fondée sur des déplacements pendulaires "domicile - école ou travail" selon des horaires classiques, *l'offre de services actuellement produite par le transport public correspond de moins en moins aux pratiques des citoyens*. Les déséquilibres entre les offres en heures de pointe et en heures creuses, entre les services de journée et de soirée, entre la semaine et le week-end, deviennent difficilement supportables. Pour les déplacements occasionnels, notamment dans le domaine des loisirs et de la culture, l'inertie et la rigidité des transports en commun font que la voiture particulière est le moyen de transport le plus pratique, surtout en soirée.

A cet égard, une recherche¹¹⁰ met en évidence les décalages entre l'offre de transport public (amplitudes et fréquences) et les heures de fonctionnement des équipements de l'arrondissement de Nanterre. Les principaux problèmes mis en évidence concernent, pour les établissements sportifs, les dessertes de soirée et l'afflux soudain et ponctuel de spectateurs à transporter. Pour les établissements culturels, la question principale est celle des plages d'accueil du public, définies selon un calendrier saisonnier non accordé au fonctionnement régulier et stable des transports en commun.

Un problème permanent du *tourisme*, qui impose de prendre en considération la totalité de la chaîne de services sur les parcours allers et retours, concerne les correspondances dont la si-

¹⁰⁹ selon l'UTP

¹¹⁰ réalisée par des étudiants de l'université de Nanterre, sous la direction de Guy Burgel

gnalétique et d'information sont souvent mal adaptées à des *déplacements occasionnels* réalisés par des personnes qui ne connaissent ni les codes, ni les usages de la ville dans laquelle ils circulent. C'est un enjeu d'*hospitalité urbaine* qui oblige à croiser les regards de l'habitant, de l'excursionniste et du touriste.

Avec le mouvement de la société, les *agents du transport* voient aussi leur propre rythme de vie évoluer. Habités à la pratique des horaires décalés pour réaliser un service public de transport, ils manifestent une sensibilité extrême à l'organisation de leurs emplois du temps, qui fait l'objet de bon nombre de négociations sociales (par exemple, sur le nombre de parties des services, les amplitudes, le nombre et la place des repos, la rémunération des temps supplémentaires). Ils déploient souvent des stratégies de gestion de leur temps reposant sur des programmes d'activités complexes (dans le travail et hors-travail) auxquelles ils sont très attachés.

Comment dès lors concilier les demandes des clients portant sur un service fonctionnant en continu et les souhaits des agents pour des horaires de travail qui leur permettent de mieux articuler vie professionnelle et vie familiale?

Avec les nouveaux ordres temporels, l'évolution des pratiques de mobilité, en favorisant les solutions individualisées, confirme le risque d'une perte de clientèle significative pour les transports publics et d'une nouvelle période de croissance pour la voiture particulière, d'autant que les constructeurs automobiles pour s'adapter développent des produits et des services de grande qualité.

III.3 - Les conséquences de l'évolution des rythmes urbains sur la mobilité des biens

Rappelons d'abord que 20% des véhicules-kilomètres (équivalent Voiture Particulière) en ville sont le fait du transport de marchandises; 40% concerne l'approvisionnement des établissements, 50 % les déplacements motorisés des particuliers pour leurs achats, et 10 % les flux spécifiques (BTP, déménagements, poste, déchets)^{111 112}. Est traité ici le transport de marchandises d'établissement à établissement.

Des rythmes décalés par rapport aux transports des personnes

Des enquêtes¹¹³ montrent que les heures de pointe du transport, lié à la livraison ou à l'enlèvement de marchandises en ville, sont décalées par rapport à celles des déplacements de personnes. Elles reflètent les heures d'ouvertures des divers établissements. Même si l'activité du matin est plus marquée (activités commerciales et artisanales, qui concernent plus de la moitié des flux de véhicules de marchandises), l'activité est importante l'après-midi en raison des tournées de " ramasse " (enlèvements), moins longues que celles de livraisons¹¹⁴.

Par ailleurs, les rythmes hebdomadaire et annuel sont relativement peu marqués, hormis les samedi, dimanche et au mois d'août¹¹⁵. On observe des rythmes horaires diversifiés selon les filières: tôt le matin (meuneries, papeteries, grands magasins et grandes surfaces, cafés-restaurants); entre 9h et 12h: 60 % des mouvements (messagerie, ...); toute la journée: pharmacie, course (flux internes à la ville dense, de bureau à bureau); l'après-midi : enlèvements, week-ends: déménagements, livraisons à domicile. Les temps de livraison sont variables selon les filières, avec une durée moyenne de 15 minutes, qui varie de moins de 5 minutes pour l'express à une demi-heure ou une heure pour le déchargement de camions complets (grandes surfaces, grands magasins).

¹¹¹ Contribution de Laetitia Dablanc (GART)

¹¹² Chiffres du Laboratoire d'Economie des Transports, Danièle PATIER et Jean Louis ROUTHIER.

¹¹³ effectuées par le Laboratoire d'Economie des Transports (LET), dans le cadre du programme de recherche national "transport de marchandises en ville".

¹¹⁴ Voir en annexe le graphique "approvisionnement des établissements du secteur privé"

¹¹⁵ Voir en annexe les graphiques présentant à Bordeaux les établissements du secteur privé

Les véhicules sont moins statiques que les voitures particulières

La part des véhicules en circulation (sur le total de ceux en circulation et en stationnement), qui est de 14 % pour l'ensemble des véhicules, varie de 12% pour les voitures particulières à 34% pour les camions et autres véhicules de livraisons, et à 74% pour les autobus.

La gestion des temps provoque divers conflits et engendre de nouveaux services

Ces rythmes sont déterminés par la demande des clients qui veulent des approvisionnements de plus en plus fréquents (car moins de stocks et davantage de références).

Des conflits dans la gestion du temps interviennent entre livreurs et destinataires, liés aux files d'attente pour livrer les grandes surfaces, aux heures d'ouverture des magasins en centre-ville (de plus en plus tardive le matin; dans les villes moyennes, 40 % des petits commerces sont fermés entre midi et 14 heures), aux demandes de prestations supplémentaires par les destinataires, qui rallongent d'autant l'immobilisation du véhicule. L'établissement de chartes entre transporteurs et grandes surfaces a permis d'améliorer sensiblement les choses, même si de nombreux problèmes demeurent.

Les livraisons engendrent des encombrements (2 heures perdues par jour en Ile-de-France, pour un coût évalué à 2500 F/j (messengerie)). Par exemple, la société SLS (qui livre 200 000 clients par an en Ile-de-France pour des enseignes comme la CAMIF, IKEA, HABITAT) effectue une partie des livraisons les samedis et dimanches. Dans la semaine, les véhicules sont chargés la veille vers 16h afin de permettre un départ le lendemain aux alentours de 6h, afin que les livreurs puissent éviter les embouteillages.

Les livraisons nocturnes posent un problème de bruit. On peut noter une évolution vers des hayons élévateurs plus silencieux, mais l'essentiel des bruits relevant de la manutention, d'autres difficultés (comme l'ouverture des portes) demeurent¹¹⁶.

La disponibilité du destinataire constitue un autre problème (selon le code du commerce et le contrat de transport, la livraison est effective juridiquement après émargement du bon de livraison par le destinataire). Une avancée législative est marquée avec le bon de livraison électronique. Les transporteurs souhaitent découpler livraison et présence du destinataire, notamment en développant les sas de livraison ou les "magasins de quartiers".

*Les livraisons directes aux particuliers se développent rapidement*¹¹⁷: par exemple, Habitat France voit les livraisons à domicile progresser de près de 10 % par an. Les conséquences seront une différenciation par les prix avec des niveaux d'offres à prix variables fonction des délais de livraisons; des horaires nouveaux pour les livraisons (le soir, le week-end); des livraisons en l'absence des résidents (sas); sur les lieux de travail, les lieux de transit, dans des "points relais" et des "points services"¹¹⁸.

Les Technologies de l'information et de la Communication entrent chaque jour davantage dans la gestion des marchandises¹¹⁹, en particulier dans la messengerie. Une nouvelle organisation des tournées de livraison est à prévoir, dans laquelle les flottes de véhicules seront contrôlées et leurs trajets orientés "à distance" et en temps réel, en fonction, par exemple, de l'état du trafic, ou de chargements supplémentaires à effectuer.

La logistique est le maillon faible du e.commerce. Dans la plupart des cas, les transactions effectuées sur Internet impliquent le transfert physique de l'objet de l'achat jusque vers le consommateur, ce qui risque de provoquer une inflation des flux de transport de marchandises

¹¹⁶ rapport du Conseil National du Bruit : "groupe de travail sur les nuisances sonores causées par les groupes frigorifiques mobiles", juin 1995).

¹¹⁷ contribution de Bruno Marzloff

¹¹⁸ cf Chapitre IV

¹¹⁹ cf dossier de l'Officiel des transporteurs du 13-20 mai 2000),

dans les zones urbaines. Mais les flux de déplacement pourraient connaître une réduction et le trafic des voitures être limité au profit du trafic de véhicules utilitaires.

La réduction du temps de travail dans le transport de marchandises

Selon un décret du 27 janvier 2000, le temps de service est plafonné à 48 H par semaine, 208 H par mois. Au-delà, les dépassements font l'objet des contraventions de 5^{ème} classe. Les heures supplémentaires sont rémunérées de façon progressive (à des taux moitié moindres que pour les autres secteurs d'activités). Dans la pratique, le temps de travail en courte distance et messagerie est de 48 H (mais ces chiffres datent de 1993), dont 55 % passé en conduite, 40 % en opérations "statiques" sur la marchandise (manutention) et plus de 5 % en attente¹²⁰. On assiste à une certaine déconnexion entre chauffeur et véhicule (utilisation successive du véhicule par plusieurs conducteurs), ce qui peut modifier les pratiques des livreurs (repos dans le véhicule, connaissance des clients et services rendus).

III.5 - Les entreprises, acteurs importants de la mobilité

Les entreprises ont toujours joué un rôle structurant dans l'organisation de la mobilité et le financement des transports publics (notamment au travers du Versement Transport), mais aujourd'hui, leur regard sur le transport et la nature de leurs attentes évoluent¹²¹.

Leur regard¹²² évolue en raison de deux événements (l'aménagement et la réduction du temps de travail, les nouvelles technologies de l'information) qui transforment les modes de fonctionnement de la plupart des entreprises et leur imposent de repenser leur organisation. Leurs attentes changent de nature et l'accessibilité (de leurs salariés, de leurs clients, de leurs fournisseurs et de leurs visiteurs) apparaît comme un enjeu de développement. C'est un élément de leur performance économique et sociale, qui se décline en termes de multimodalité et d'adaptations temporelles.

Le travail, du fait de l'appareil productif, engendre de plus en plus de mobilité, à des échelles différenciées, ce qui implique un usage multimodal des réseaux (aériens, routiers, ferroviaires, urbains). La gestion de la mobilité devient ainsi un élément de la gestion générale de l'entreprise qui s'analyse en termes de coûts et de risques. L'entreprise encourt un "risque moral" dans la mesure où elle expose son capital humain au risque d'accident de la route (avec ses conséquences en termes de coût matériel et de coût humain). Par exemple, selon la Caisse Régionale d'Assurance Maladie Nord-Picardie, le coût des accidents de trajet (pour les entreprises de son ressort) correspond en 1997 à une cotisation égale à 0,34% de la masse salariale¹²³.

En référence aux évolutions de l'organisation du travail, les entreprises expriment des attentes nouvelles à l'égard du transport public: adaptation des amplitudes (le matin, le soir), augmentation des fréquences (en dehors des heures de pointe), renforcement de l'offre les samedi et dimanche, création de services spécifiques adaptés à leurs déplacements et à leurs rythmes de travail. Elles appréhendent désormais l'accessibilité dans toutes ses composantes et jouent la complémentarité des modes (transport en commun, dessertes spécifiques, services à la demande). En effet, si les attentes concernent d'abord l'amélioration des dessertes, elles portent également sur l'offre de stationnement et le développement de solutions innovantes (comme le covoiturage). Enfin, les entreprises sont favorables au développement de nouvelles relations avec les opérateurs de transport dans le cadre de réflexions sur les évolutions de l'offre qui prennent en compte leurs besoins spécifiques en termes d'accessibilité.

¹²⁰ Hamelin P., Situations et conditions de travail des conducteurs routiers, INRETS, septembre 1995.

¹²¹ comme le révèle, pour l'Île de France, une enquête CCIP-RATP

¹²² contribution de Véronique Berthault (RATP-Entreprises)

¹²³ Rapport d'Isabelle Massin, déléguée interministérielle à la Sécurité Routière, au ministère des Transports: Pour une Sécurité routière plus citoyenne, juin 1998

LIEUX ET TEMPS DES ACTIVITES DE COMMERCE ET DE LOISIRS

Les localisations des commerces et des équipements évoluent avec les technologies de l'information¹²⁴. Le développement des grands magasins est indissociable du chemin de fer qui a permis la dissociation spatiale de la production et de la distribution, tandis que le commerce en grande surface doit son succès à la diffusion de l'automobile et du réfrigérateur. Favorisé par la migration des classes moyennes en banlieue, il a participé au déclin du commerce de centre ville au profit d'implantations en périphérie. Par ses effets sur les flux de personnes et de marchandises, le commerce électronique marquera la ville d'une façon certes encore indéfinie. Si l'on peut supposer une augmentation du nombre des formules commerciales, le commerce en magasin devra cultiver ses avantages comparatifs: convivialité, plaisir de l'achat, assistance dans le choix des produits. *La qualité du déplacement devient un facteur essentiel.*

Très réactives, les entreprises de distribution sont en train de transformer leurs implantations géographiques, en tenant compte des disponibilités temporelles et de contraintes logistiques. Elles donnent des signes qui, à défaut de conforter la notion de ville ouverte 24 heures sur 24, bouleversent les rythmes urbains traditionnels¹²⁵. Elles généralisent des plages d'ouverture de 8 H à 22 H pendant la semaine ayant pris la mesure de requêtes différenciées (les mamans tôt le matin au retour de l'accompagnement à l'école, les actifs qui profitent d'une pression moindre à l'heure du déjeuner, les actifs au retour du travail en fin de journée). Si l'accessibilité des sites internet est continue, celle des standards téléphoniques a tendance à s'élargir. Certains sont ouverts 24 H/24.

Les initiatives de Casino

- un service de livraisons fonctionnant jusqu'à 23 H (du lundi au samedi, de 8 H à 23 H), à partir de son site de courses sur Internet,
- des distributeurs automatiques (Roboshop), installés dans la rue, à Lyon, offrent en continu un choix de 250 produits d'épicerie courante, payables par cartes bancaires. L'accessibilité pour le consommateur est maximale, la servitude du salarié à l'égard d'horaires atypiques ménagée ; le service est assuré dans un contexte de relation sociale nulle;
- une alliance avec Monoprix-Prisunic (portant sur internet (télémarket et cmescourses.com) et sur l'implantation en centre-ville dans une perspective logistique);
- un soutien logistique pour les stations-service Elf et Shell, dont les horaires d'accès échappent aux contraintes usuelles, notamment sur les autoroutes où elles sont souvent ouvertes 24 H /24.

Si les ouvertures sont généralisées le samedi, la tendance s'étend aux jours fériés. Le *dimanche* est l'enjeu d'une régulation étatique et locale d'une part (quelques dimanches par an), d'un contexte concurrentiel d'autre part (tant que les difficultés liées aux contraintes d'emploi prévalent sur le manque à gagner des parts de marché prises par les concurrents, les magasins ne se battent pas pour ouvrir davantage).

Les *commerces de centre-ville* – même dans les agglomérations de taille moyenne – s'alignent progressivement. Cela passe tant par l'ouverture à l'heure du déjeuner (aujourd'hui 45% des commerces du centre ville à Poitiers) en semaine que sur les autres plages. Enfin, les grandes villes – notamment les fortes polarités nocturnes conjuguant cinéma, restauration, spectacles, boîtes de nuit – voient leurs horaires s'élargir. Virgin, aux Champs-Élysées d'abord et dans d'autres sites depuis, se bat depuis le début des années 90 pour une ouverture maximale. La Fnac qui a longtemps résisté suit le mouvement. Le mouvement s'étend aux week-end sur certaines polarités qui s'y prêtent : par exemple, pour de nouvelles formules de multiplexes associant commerces et attractions de loisirs.

La grande distribution tente aussi de répondre aux nouvelles attentes des consommateurs en apportant un soin particulier à l'architecture du point de vente et à la qualité de l'environnement dans lequel il s'insère. Les locaux de centre ville deviennent ainsi plus convoités. Les enseignes favorisent l'implantation de magasins sur des sites fréquentés par le segment de clientèle visé : ainsi les magasins de sport Décathlon s'implantent à proximité de l'Aqua-Boulevard ou du Stade de France.

¹²⁴ Philippe Moati, La Recherche, oc

¹²⁵ Contribution de Bruno Marzloff

LES ENTREPRISES DEVELOPPENT LEURS SERVICES DANS LES ESPACES DE LA MOBILITE

Les localisations des commerces se modifient avec les flux. Ils sont d'un autre ordre que ceux d'hier puisque le mouvement centrifuge de desserrement urbain, auquel la distribution a largement contribué, est contrarié par de nouveaux attracteurs. De nouveaux lieux nous surprennent, d'autres se transforment: aéroports, stations-service, gares, stations de métro. Au statut incertain, ces *lieux-mouvement*¹²⁶ sont des passages qui deviennent autant d'escaliers d'urbanité, tous les espaces construits se veulent espaces de shopping¹²⁷.

Du *lieu-mouvement* au *lieu de vie*, la frontière est ténue et n'est pas identique pour tous les usagers de la ville. Les réponses ne sont pas non plus les mêmes pour toutes les enseignes: à défaut d'urbanité, les formules témoignent d'une intense créativité. Le projet du mall Disney à Marne-la-Vallée et certains multiplexes inversent la démarche: on installe d'abord l'attracteur loisir (15 salles de cinéma), on met autour du commerce et des services, puis on intègre l'ensemble dans un dispositif multimodal (parking voiture et transports en commun).

DES SERVICES POUR LES GENS EN MOUVEMENT

Les comportements de pérégrination demandent des *ressources d'itinéraire dans les espaces de mobilité*: celles qu'on acquiert à l'occasion d'un déplacement, d'une opportunité offerte par une station-service, d'un supermarché en gare, d'une échoppe de métro, de magasins en aéroport, voire dans les trains, les avions. Sans compter, demain, les services à distance téléphoniques et électroniques qui s'inséreront dans des gestions du temps en recomposition¹²⁸.

III.4 - Les territoires de la mobilité

L'enjeu des territoires est de "*lier art de vivre local, dynamique sportive et culturelle, activité touristique, peuplement et création d'entreprises à l'échelle européenne*"¹²⁹. A cet égard, ils conduisent des politiques de valorisation, développent des équipements et des services de qualité, organisent des événements (fêtes et manifestations) pour renforcer à la fois leur identité et leur attractivité. Le territoire devient un espace d'opportunités offrant une gamme d'équipements et de services et un espace de rencontre de populations différentes dont les mobilités sont diversifiées. La mobilité et à l'accessibilité s'affirment comme facteurs clefs des politiques temporelles¹³⁰.

CONCILIER MOBILITE ET QUALITE DE LA VIE URBAINE GRACE AU TRANSPORT PUBLIC

Même s'ils ne représentent, du moins en province, qu'une part secondaire de la mobilité urbaine, le *rôle des transports publics* est essentiel pour plusieurs raisons¹³¹ :

- ils sont très présents dans les zones denses où se concentrent les conflits et les demandes d'arbitrages concernant les rythmes urbains. Le centre-ville est à la fois lieu d'habitat (les municipalités mènent des politiques volontaristes de maintien de population), lieu d'activités économiques, lieu de tourisme et de loisirs. Les conflits de voisinage, les demandes contradictoires de populations différentes (en particulier, les personnes âgées et étudiants) se focalisent dans ces lieux où le rôle des transports publics est majeur, notamment lorsqu'il existe un transport collectif en site propre (TCSP). Elargir les plages horaires du tramway pour permettre aux étudiants de sortir plus nombreux et plus tard dans le centre-ville est à mettre en rapport avec les problèmes de bruit nocturne dont se plaignent certains habitants;

¹²⁶ Isaac Joseph, in *Villes en gares*. L'Aube, 1999.

¹²⁷ Rem Koolhaas, à l'exposition Mutations à Arc en Rêve à Bordeaux

¹²⁸ Voir, en annexe, la note de Bruno Marzloff "Du côté du Japon"

¹²⁹ selon Jean Viard (cf. chapitre I)

¹³⁰ ainsi que nous l'avons montré au chapitre II.

¹³¹ selon le GART

- ils jouent un rôle majeur dans l'accessibilité aux zones commerciales et d'emploi, en tout premier lieu commerces et services (secteur privé et services publics) du centre-ville (enjeu économique). L'évolution des horaires de travail est plus aisée lorsque les entreprises bénéficient d'une bonne desserte en transports publics, en termes de fréquences et d'amplitudes;
- ils permettent de traiter le problème des heures de pointe en diminuant les effets négatifs de l'excès d'utilisation de la voiture en ville: pollutions atmosphérique et sonore, encombrements (enjeu environnemental),
- ils sont indispensables à toutes les populations qui ne disposent pas en permanence d'un véhicule particulier en évitant de creuser l'écart entre les rythmes urbains permis par l'automobile et ceux permis aux "captifs des TC" (enjeux d'équité sociale et d'aménagement du territoire).

LE TRANSPORT, UN PROBLEME DE SOCIETE

C'est dans les politiques de transport que se concrétisent les enjeux, les conflits et les problèmes de société^{132 133}.

L'élu, attentif aux demandes nouvelles concernant le respect de l'environnement, la fluidité des déplacements, la sécurité, le confort et la rapidité des transports, doit être soucieux de l'impact de ses décisions en matière de mobilité sur le fonctionnement de la ville, son organisation, sa structuration même.

Les enjeux de *sécurité* liés à la circulation urbaine sont importants: souvent sous-estimés (car la demande sociale n'est pas forte à cet égard), ils font apparaître de fortes disparités entre les villes. Du point de vue de la gestion des temps, ils amènent à étudier les conditions d'une *conduite apaisée* (et, à cet égard, les actions de prévention en entreprise ont des résultats excellents en ce qui concerne les accidents de la route). Des actions menées simultanément par la CRAM Nord-Picardie, la CRAMIF, la CRAM d'Aquitaine, ont inspiré la charte signée entre la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière et le CNAM. Il convient d'encourager les multiples initiatives venant de terrain, et de les accompagner d'actions fédératrices au niveau national¹³⁴.

Dans les transports publics, l'élargissement des places horaires va poser des problèmes de *sécurité publique* (notamment aux heures creuses et la nuit) qui exigent, afin de réduire le sentiment d'insécurité, la mise en œuvre de politiques alliant dispositifs techniques et personnels attentifs et compétents.

Les *événements* et les fêtes peuvent aussi présenter des risques, qu'il s'agisse d'acheminer des foules nombreuses ou de maîtriser les comportements déviants dans une ambiance festive. Les collectivités locales qui en prennent généralement l'initiative doivent adapter l'offre de transport en conséquence (itinéraires, offre, horaires) et informer, avant et pendant, sur les perturbations. A l'occasion des compétitions sportives, de la fête de la musique ou de la nuit de la Saint Sylvestre, les transports publics doivent faire preuve d'adaptabilité, sinon la sanction peut venir (comme l'ont montré des incidents à la Gare du Nord).

ASSURER LA MIXITE TEMPORELLE

Il revient aux responsables des collectivités d'assurer une compatibilité minimale entre la "ville qui dort", la "ville qui travaille", la "ville qui s'amuse". Le problème n'est pas nouveau. Il se posait déjà autrefois dans les cités ouvrières où l'on travaillait en trois huit. Il se pose, on l'a vu, avec les livraisons qui troublent la circulation et la tranquillité des riverains. Les interdictions et

¹³² selon Christian Proust, président du Conseil général du territoire de Belfort

¹³³ Voir aussi "Quand les transports deviennent l'affaire de la cité, parlons-en avec la RATP", coordonné par Edith Heurgon et Philippe Jarreau, L'Aube 1999

¹³⁴ Isabelle Massin, déléguée interministérielle à la Sécurité routière.

les horaires stricts seront de plus en plus difficiles à appliquer étant donné la variété des rythmes des activités. Il faudra probablement s'acheminer vers une forme de mixité "temporelle", ce qui suppose l'adoption de nouveaux types de conduites et la réalisation d'aménagements spécifiques¹³⁵.

LES ECHELLES DE DEPLACEMENT SE TRANSFORMENT

Avec l'évolution des modèles de consommation de l'espace urbain, les échelles de déplacement se transforment, passant d'un modèle de la proximité vers un fonctionnement plus consumériste marqué par une grande autonomie de choix: les équipements ou services sont choisis, non seulement en fonction du temps d'accès, mais de leurs qualités spécifiques et de la valeur symbolique et sociale qu'ils représentent pour les différents groupes sociaux. On assiste à une *modification des échelles de proximité* qui sont moins des échelles métriques que des échelles sociales et temporelles. Les personnes vivent à plusieurs échelles, des plus proches aux plus éloignées.

La dynamique des déplacements se situe désormais moins en centre ville qu'en frange d'agglomération, en raison de la localisation des zones d'activités et de loisirs. Les banlieues, proches ou éloignées, avec la question du périurbain (qui entraîne l'usage quasi-exclusif de la voiture particulière), posent des problèmes d'organisation du transport.

A cet égard, des études réalisées en Ile de France¹³⁶ ont mis en évidence trois types de territoires permettant de décrire la mobilité des personnes. Les *territoires familiaux* renvoient à l'inscription spatiale des habitants dans l'espace local ; on y distingue le territoire familial restreint (proximité résidentielle) et le territoire familial élargi (contigu ou non au quartier) pouvant nécessiter l'utilisation d'un mode de transport motorisé. Les *territoires d'élection* caractérisent des espaces appropriés, plus diffus mais choisis, qui renvoient à des centralités identifiées pour leur qualité de vie. Enfin, les *territoires "proches-éloignés"*, plus difficilement accessibles dans un temps contraint, mais proches selon d'autres dimensions liées à la qualité urbaine et sociale.

Ces territoires permettent de distinguer deux types de mobilité de proximité: une *mobilité insulaire*, caractérisée par un surinvestissement des territoires familiaux et un rapport au temps correspondant à des activités récurrentes et routinières; une *mobilité d'archipel*, mobilité de réseaux qui peut prendre différentes formes (désinvestissement de la commune de résidence à l'exception du territoire familial élargi, faible investissement du quartier de résidence, ou encore déconnexion de la commune de résidence), et qui est marquée par un rapport au temps de plus en plus contraint (conjuguant vitesse et confort des déplacements d'une part, accessibilité aux équipements désirés d'autre part). Ces formes de mobilité conduisent les individus à adopter un mode rationnel d'organisation de leurs activités quotidiennes qui affectent l'espace-temps urbain et le choix des modes de déplacement.

Les territoires sont ainsi recomposés par les mobilités, individuelles et collectives, les réseaux relationnels (économiques, culturels et familiaux) qui manifestent, entretiennent et élargissent les proximités sociales au près et au loin, selon les rythmes de la vie quotidienne et celles des migrations professionnelles, culturelles et saisonnières. De nouvelles centralités émergent à des échelles différenciées. Les territoires de la mobilité ont des fonctions et des hiérarchies qui ne coïncident plus avec les découpages administratifs.

ASSURER A LA FOIS MOBILITE DE PROXIMITE ET TRANSPORTS RAPIDES

Les évolutions des pratiques montrent qu'il convient de raisonner selon *plusieurs échelles spatiales et temporelles*: il faut développer à la fois les services de proximité (au sens large évoqué ci-dessus), les transports au sein des bassins de déplacements et des agglomérations, et permettre l'accès aux réseaux rapides au niveau régional, national, européen, international. Il s'en suit une nécessaire *hiérarchisation des dessertes* et la mise en place de *gammes de services*

¹³⁵ contribution de François Ascher

¹³⁶ par la RATP avec le Cabinet Mouvement, dans le cadre du PREDIT

multimodaux adaptées à la fois aux flux et comportements de mobilité comme à la spécificité des contextes des territoires¹³⁷.

DIFFERENCIER LES USAGES DES ESPACES PUBLICS DANS LE TEMPS

Alors que se développent dans certains pays les espaces privés (les *gated communities* aux Etats-Unis), doit être affirmé l'enjeu que constitue la qualité des espaces publics, à l'interface des fonctions urbaines et des populations. Il importe d'en assurer l'aménagement et la gestion au regard des évolutions contemporaines.

La qualité de l'espace public peut être évaluée à partir des pratiques qu'il permet d'accueillir. Il faut sans doute *concevoir les espaces publics en fonction d'usages différenciés* selon les jours et les heures. De telles adaptations existent déjà, que ce soit avec les marchés forains installés certains jours ou avec les modalités de circulation et de stationnement alternées¹³⁸.

A Barcelone.

la voie multi-usage permet un partage de la voirie dans le temps (c'est l'une des 5 voies d'une grande artère urbaine, rue Balmes). Elle est réservée au stationnement de longue durée pendant la nuit, aux livraisons pendant la journée en dehors des heures de pointe, et à la circulation automobile aux heures de pointe. Le changement de réglementation est signalé par des panneaux à messages variables et un système de balises déporte le trafic automobile pour libérer la voie aux activités d'arrêts et de stationnement. Cette expérimentation, malgré un coût d'exploitation considéré comme élevé, est jugée satisfaisante et va être étendue à 4 rues supplémentaires.

Ce type de différenciation pourrait aller croissant. Ainsi, une rue piétonne classique d'un centre-ville connaît déjà quatre périodes hebdomadaires sensiblement différentes par les publics et les usages qui en sont faits (en semaine et en week-end le jour et la nuit).

La *gestion des espaces publics de la mobilité*, où se rejoignent différents modes de déplacements et d'usages de la voirie, devient une question centrale. Une conception intégrée des espaces publics doit prendre en compte toutes les populations qui les "habitent temporairement" ou les traversent en empruntant des modes de transport (motorisés ou non motorisés, individuels ou collectifs). Elle se distingue d'une approche purement fonctionnelle dans la mesure où elle appréhende l'ensemble des corps, objets et véhicules en mouvement.

L'enjeu des espaces publics de la mobilité est majeur: avec *l'info-mobilité*, c'est autour d'eux que peuvent se réinventer les territoires réels: le corps est engagé dans le mouvement. Les espaces publics de la mobilité confortent les appartenances et développent une culture du mouvement et de l'initiative.

DONNER DE L'ESPACE AU TEMPS

Avec la diversification croissante des emplois du temps des habitants et des acteurs de la ville, chacun s'efforce de faire ses propres arbitrages, mais ces adaptations individuelles ne peuvent être toutes compatibles et nécessitent des cadres collectifs et des régulations publiques.

Comment concilier les demandes des citoyens-consommateurs et celles des citoyens-salariés? Il faut prendre en considération les attentes des premiers et assurer un fonctionnement en mode normal de la ville (c'est-à-dire non dégradé) sur une plage de temps plus longue¹³⁹.

LE RISQUE D'UN ETALEMENT URBAIN ACCRU

Une conséquence fâcheuse de la désynchronisation des rythmes pourrait être de relancer la tendance à l'étalement urbain.

¹³⁷ voir l'exemple du réseau *Mobilien* présenté au chapitre IV

¹³⁸ Contribution de François Ascher,

¹³⁹ Contribution de François Ascher

En effet, une sorte de théorème s'est établi quant à la constance des "budgets temps" (conjecture de Zahavi). A mesure que la vitesse augmente, la distance parcourue s'élève, transformant *tout temps gagné en accessibilité conquise*. A mesure donc que la portée des déplacements s'accroît, l'urbanisation s'étale. Nul doute qu'il ne faille réguler ce phénomène, pour éviter d'atteindre une situation défavorable à la collectivité.

Ainsi, les conséquences spatiales de la réduction du temps de travail peuvent être importantes, notamment en province (actuellement, trois quarts des provinciaux rentrent à leur domicile pour déjeuner). Economisant un aller-retour, il n'est pas impensable qu'ils acceptent d'allonger les distances entre leur domicile et leur lieu de travail et qu'ainsi ils participent à alimenter la périurbanisation, voire l'exurbanisation.

A cet égard, les expériences allemandes ne sont guère encourageantes, puisqu'à Wolfsburg, avec la réduction du temps de travail à 28 H, on a observé des rythmes hebdomadaires plus diffus, des pointes étalées, un étalement urbain accru, un allongement des distances domicile-travail (avec une *diminution de moitié du nombre des abonnés aux transports collectifs*).

S'INSCRIRE DANS LA PERSPECTIVE D'UN DEVELOPPEMENT DURABLE

Les régulations à mettre en œuvre doivent prendre en compte les exigences d'un développement peu nuisant et économe en ressources naturelles non renouvelables. Il importe à cet effet que de nouveaux arbitrages espaces-temps intègrent ces contraintes et la préférence pour l'espace comme les possibilités d'accroissement des vitesses ont, dans certains cas, à s'effacer devant les exigences d'un développement plus durable, à l'égard duquel il convient d'accepter des temps plus longs et des vitesses plus faibles.

DEVELOPPER LES PRATIQUES D'ECOMOBILITE DANS LE SUBURBAIN

Des recherches récentes effectuées dans plusieurs villes de France¹⁴⁰ montrent que des pratiques "écomobiles" (complémentaires ou alternatives à la voiture particulière) peuvent se développer dans certains contextes. Ils mettent en évidence un lien entre formes urbaines (centre ville, espace suburbain, quartier périphérique) et pratiques de mobilité. Dans les quartiers denses, à forte mixité fonctionnelle et aux métriques piétonnes, l'automobile n'est pas indispensable aux chaînes d'activités complexes: une offre de transport public maillée, associée à la marche à pied et au vélo, offre un potentiel aussi riche que la voiture.

Ces résultats permettent d'imaginer une troisième voie à l'opposition: nostalgie de la ville centre historique (qui ne croît plus guère), laisser faire de la ville émergente (livrée à l'automobile). Ce nouveau modèle pourrait se développer dans le suburbain, en banlieue dense, car les premières couronnes, aujourd'hui dépréciées, présentent un fort potentiel de développement, dès lors qu'elles valorisent leurs qualités urbaines, qu'elles assurent une mixité des usages dans l'espace public, qu'elles disposent d'un système de transport qui, à la fois, satisfait aux déplacements de proximité, relie les diverses centralités, donne accès à l'espace métropolitain. Outil de qualification urbaine, à forte identité locale, le tramway est le mode de transport qui accompagne le mieux ce nouveau type de ville.

REGLEMENTER LOCALEMENT LES RYTHMES DE LIVRAISON DES MARCHANDISES

Les principes sur lesquels repose le transport de marchandises sont, d'une part, la liberté de circulation et du commerce, et la défense des interdictions "générales et absolues" (24h sur 24 par exemple) de circulation, d'autre part le pouvoir de police du maire qui organise la circulation, le stationnement et les livraisons sur sa commune, quelle que soit la voie. Enfin, dans le code de la route, les aires de livraisons sur voirie correspondent à des arrêts, limités au "*temps nécessaire pour le chargement ou le déchargement du véhicule, le conducteur restant aux commandes de celui-ci ou à proximité*"¹⁴¹.

¹⁴⁰ Recherche PREDIT: *Vers de nouvelles dynamiques urbaines écomobiles?* V. Kaufmann, C. Jemelin (EPFL), J.-M. Guidez (Certu)

¹⁴¹ Contribution de Laetitia Dablanc (GART)

Les réglementations horaires des livraisons sont souvent inadaptées¹⁴². Les réglementations des livraisons en rue piétonne, presque exclusivement horaires, incitent à la livraison le matin et interdisent les livraisons la nuit. Les rues non piétonnes présentent une grande hétérogénéité d'une ville à une autre. En ce qui concerne les livraisons de nuit, les réglementations vont d'une interdiction totale pour tous les véhicules et sur toute la commune (à Rennes, à Lille) à une forte incitation (Dijon, Marseille, Orléans, Paris). Deux autres types d'horaires reviennent assez fréquemment : les heures creuses, et le matin avant 11 heures.

La dimension temporelle est peu évoquée dans les Plans de Déplacement Urbain. Certains (Dijon) proposent une redéfinition de la réglementation du centre ville. D'autres (Clermont, Bordeaux, Marseille) suggèrent des plages horaires favorables aux véhicules de livraison "propres" (électrique, gaz). L'exemple de Paris marque une évolution intéressante (1991-1999), avec un élargissement des plages horaires, une sanctuarisation des couloirs de bus aux heures de pointe voyageurs, de nombreuses dérogations horaires par types de véhicules et de produits (déménagements, camions citernes, camions frigorifiques, approvisionnement des marchés découverts, transports de fonds, véhicules postaux). Le PDU d'Ile-de-France propose d'élargir progressivement ces règles à l'ensemble des communes (limitrophes/zone dense/ensemble de l'Ile-de-France). Les réglementations municipales seront progressivement harmonisées par concertation entre les différentes collectivités locales, les préfetures et les différents acteurs de ce secteur d'activité.

UN NOUVEL AGE DES TERRITOIRES

Alors que l'on a longtemps parlé de la disparition des territoires sous l'empire des réseaux, on admet aujourd'hui que, parallèlement au phénomène de déterritorialisation, se développent de nouvelles formes de territorialisation et que s'ouvre "un nouvel âge des territoires"¹⁴³.

Avec les technologies de la mobilité, en effet, le territoire devient lui-même un support technique numérique investi, vectorisé, maillé par les réseaux, en somme une image du réseau. La grande question est alors celle de l'orientation pour trouver l'information pertinente (abonné, destinataire, source). Alors que les techniques de navigation dans l'espace physique se conjuguent aux techniques de navigation dans l'espace virtuel, des recherches sont en cours pour offrir, à plus ou plus longue échéance, des possibilités de mise en image extrêmement fines des territoires. Le territoire va ainsi se reconstituer avec des dimensions nouvelles.

¹⁴² selon une [enquête réalisée](#) sur 20 grandes villes (1996)

¹⁴³ Selon Bernard Stiegler

Chapitre IV: La profession transport face à l'évolution des rythmes urbains : entre régulation et innovations de services

Après avoir fait paraître les tendances relatives à l'évolution des rythmes urbains, on a présenté les politiques temporelles qui se mettent en place en France, à l'instar de ce qui s'est fait dans d'autres pays européens. Elles concourent à deux objectifs complémentaires: *prendre en compte les nouveaux ordres temporels* de la vie quotidienne, le faire au travers de *modalités de concertation* réunissant les acteurs concernés afin d'élaborer des projets partagés. Au cœur de ces politiques sont inscrites les questions liées à la mobilité (des personnes, des biens et des informations).

LES NOUVELLES DEMANDES DE MOBILITE

Etudiant les effets des nouveaux rythmes urbains sur l'organisation des transports, on a alors mis en évidence une *mobilité plus diffuse dans l'espace* (avec l'étalement urbain) *et dans le temps* (avec la désynchronisation des rythmes), mais aussi une transformation des motifs de déplacement et une complexification des programmes d'activités, débouchant sur des pratiques moins régulières et largement multimodales. Si les heures de pointe perdurent, les heures creuses ne sont plus vraiment "creuses", ce qui conduit à une demande généralisée de *services en continu* (24 heures sur 24, 7 jours sur 7, 365 jours par an).

Par ailleurs, l'individualisation des comportements rend plus fortes et plus différenciées les exigences en matière de *confort et personnalisation* des services, exigences face auxquelles l'automobile manifeste une grande souplesse, améliore sans cesse sa qualité, innove, même si, par ailleurs, elle fait peser de fortes contraintes sur ses utilisateurs (congestion, contraventions pour stationnement illicite, garages, accrochages).

Ces exigences interpellent le transport public (conçu plutôt comme transport collectif de masse) qui doit s'adapter et offrir des services confortables et fréquents afin de constituer une véritable alternative à la voiture particulière. Certes, l'étalement des pointes de trafic présente des opportunités (moindre dimensionnement des moyens, réduction de la consommation d'énergie), mais comporte aussi des menaces (relance de la voiture particulière en raison d'une moindre congestion). En réponse à cet éclatement des mobilités, les solutions doivent pouvoir être mises en œuvre rapidement afin d'induire des comportements civiques¹⁴⁴ et d'assurer une gestion des déplacements urbains respectueuse des équilibres économiques et écologiques.

LES EXIGENCES DE SOLIDARITE ET D'ECOLOGIE URBAINES

Ces demandes des mobilités doivent encore être conciliées avec les exigences de solidarité et d'écologie urbaines des citoyens et des pouvoirs publics:

- le "**droit au transport**" pour tous: il convient par une conception du *service public d'accessibilité* d'éviter qu'une culture généralisée de la mobilité ne renforce les écarts entre "nomades" et "sédentaires", faisant de l'immobilité un *facteur d'exclusion* supplémentaire;
- la **qualité de la vie urbaine et de l'environnement**: il faut maîtriser la croissance de la circulation automobile, qui engendre certains dysfonctionnements urbains (congestion, pollution, bruit), pour s'inscrire dans la perspective d'une *mobilité durable*. L'outil principal, à cet égard, est le Plan de Déplacement Urbain (PDU).

IV.1 - Les Autorités Organisatrices

Selon la taille des agglomérations, leur composition socio-économique et leurs régimes temporels spécifiques (la part des clients à horaires plutôt fixes, comme les scolaires par exemple),

¹⁴⁴ contribution de la FNAUT

selon aussi les modes de transport urbain dont elles disposent (métro, TCSP, bus), la prise de conscience des acteurs est très différente, qu'il s'agisse des Autorités Organisatrices ou des opérateurs de transport public.

Les collectivités locales peuvent exercer par rapport à l'évolution des rythmes urbains un rôle variable: soit *accompagner les évolutions* constatées, les amplifier, voire les initier; soit *chercher à les contraindre et à les encadrer*. En toute occurrence, elles sont soumises à des demandes d'arbitrages de plus en plus nombreuses et difficiles¹⁴⁵.

Les objectifs des Autorités Organisatrices recourent souvent ceux des exploitants (étalement des heures de pointe), parfois avec quelques nuances (l'augmentation de la clientèle des transports en commun les intéressera davantage s'il s'agit de nouveaux clients ayant fait un transfert modal que d'usagers du transport public qui augmentent leur mobilité).

LES MOYENS D'ACTION DES COLLECTIVITES

Les collectivités jouent désormais deux rôles: celui de *décideur*, celui d'*animateur*¹⁴⁶.

En leur qualité de *prescripteur* de rythmes urbains, les transports publics sont un outil puissant. Par exemple, la déficience de l'offre de transport en commun le samedi, tant en terme de densité de desserte que de fréquence horaire, peut contribuer à la baisse de l'attractivité des commerces de centre-ville au profit des grandes surfaces périphériques, plus facilement accessibles. Il en résulte des habitudes de consommation qui modifient les espaces de mobilité, l'organisation du temps des ménages (les jours de semaine et le samedi). Par ailleurs, le choix de l'heure du dernier transport en commun (surtout s'il s'agit d'un mode "lourd") détermine, dans une large mesure, l'animation nocturne des centres-villes ; les bars et autres lieux de loisirs se vident avant le dernier métro et la collectivité a toute latitude pour arbitrer entre les demandes de report d'heures de fermeture et le besoin de quiétude des habitants. De plus, comme les communes exercent le pouvoir de police de la circulation et du stationnement, les réglementations sur les horaires de livraison sont un sujet difficile pour les élus et leur mise en cohérence intercommunale est délicate¹⁴⁷.

Les Autorités Organisatrices jouent aussi un rôle d'*animateur* de la réflexion sur les nouveaux rythmes urbains. La nécessité d'étalement des heures de pointe peut inciter à modifier la production de transport, mais aussi à initier des discussions avec les établissements scolaires ou le rectorat pour faire évoluer les heures de cours, à travailler avec les entreprises importantes pour mieux faire correspondre l'offre de transport et l'évolution des horaires de travail des salariés. On retrouve là des questions abordées dans les bureaux du temps italiens¹⁴⁸.

En Ile-de-France, compte tenu de la taille de la métropole et de ses enjeux en termes d'attractivité et de compétitivité internationale, les évolutions temporelles sont encore plus marquées. L'organisation institutionnelle dans le domaine des transports (qui évolue avec l'entrée de la Région au sein du Syndicat des Transports d'Ile-de-France) présente des caractéristiques particulières (fonctionnement dérogatoire par rapport à la LOTI, faible implication des communes, intercommunalité peu développée) au regard tant de l'ampleur des flux de circulation qu'à celui du rôle majeur qu'y joue le transport collectif (réalisé majoritairement par deux grandes entreprises publiques, la RATP et la SNCF). Le PDU d'Ile-de-France, élaboré sous l'égide de la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France (DREIF) a permis une certaine prise de conscience des évolutions et initié des modes de travail plus concertés entre les différents partenaires aux diverses échelles territoriales.

LES PLANS DE DEPLACEMENT URBAIN

Les Autorités Organisatrices des transports ont en charge l'élaboration des PDU. A ce titre, elles élaborent une *politique de mobilité articulant urbanisme et transport*, qui intègre tous les mo-

¹⁴⁵ Contribution du GART

¹⁴⁶ Selon Jean-Claude Galléty (Certu, chapitre I)

¹⁴⁷ Contribution de Laëtitia Dablanç sur la mobilité des biens (cf chapitre III).

¹⁴⁸ Cf. Chapitre II

des de déplacements de personnes (véhicules particuliers, transports publics, marche à pied, deux roues) et de *biens* (marchandises en ville). Selon le CERTU¹⁴⁹, les PDU, approuvés jusqu'ici (au nombre de treize) ou en cours de réalisation (une trentaine), préconisent, outre les axes de TCSP, l'amélioration des réseaux de bus, la requalification des voiries urbaines dans les centres, des projets de roclades, une amélioration de l'intermodalité et un développement des zones 30. Le volet stationnement porte à la fois sur la réalisation de parcs relais liés au TCSP et sur une meilleure gestion de l'offre en centre-ville au bénéfice des résidents et des visiteurs. 7 PDU veulent développer le transport à la demande par taxis, taxis collectifs ou navettes. Enfin, les marchandises sont abordées avec des propositions parfois innovantes (par exemple, une démarche globale de logistique urbaine à Lille).

Bien que *peu abordent les dimensions temporelles*, les orientations et actions qu'ils prévoient peuvent influencer, directement ou indirectement, sur les rythmes urbains, par des mesures d'aménagement tarifaires, fiscales, réglementaires, voire des démarches de sensibilisation. Par exemple, privilégier le stationnement des résidents ou des visiteurs dans tel ou tel secteur, mettre en place des politiques de tarification favorisant le turn-over dans les rues commerçantes ou bien repousser le stationnement de 19 H (Paris) à 23 H (Amsterdam) en vue de faciliter le transfert modal vers les transports collectifs pour les sorties de soirée, toutes ces mesures ont un impact sur l'animation urbaine aux différents moments de la journée. La restriction de la circulation automobile, la mise en place de zones 30 ou de rues piétonnes peuvent modifier, qualitativement et temporellement, l'ambiance d'un quartier.

La mise en cohérence de ces mesures dans un *projet global et partagé* par les différents acteurs devrait permettre aux pouvoirs publics d'agir sur les rythmes urbains pour mieux accorder objectifs économiques, sociaux et environnementaux.

LA CONCERTATION AVEC L'ENSEMBLE DES ACTEURS

Le principal résultat des PDU semble être de développer la concertation entre l'ensemble des acteurs, dans le cadre d'une démarche prospective. Au sein des Autorités Organisatrices, les PDU ont permis de faire travailler ensemble des services qui n'en avaient pas l'habitude (transport, voirie, stationnement, espaces verts, environnement, urbanisme, communication). Les PDU ont aussi facilité l'intermodalité par des projets communs entre la ville centre, l'autorité organisatrice, le département et la région. Les services de l'Etat (en particulier les DDE), les agences d'urbanismes, des bureaux d'études se sont engagés, aux côtés des AO et des opérateurs, pour construire une vision politique des déplacements dans les agglomérations. Ayant ainsi ouvert la réflexion sur de nombreux sujets, chacun a pu mesurer l'ampleur du travail qui reste encore à accomplir.

La communication auprès de la population a été variable. Pour recueillir, avant l'enquête publique, l'avis des habitants, un tiers des AO ont établi des questionnaires; certaines ont mené une démarche concertée tout au long du processus, en invitant les associations, les représentants d'usagers ou les conseils de quartier à des groupes de travail ou réunions (forum des déplacements à Lille ou à Lyon, conférences animées par des universitaires à La Rochelle). Au vu des enquêtes publiques achevées, il apparaît que le nombre de personnes s'étant exprimé varie d'une agglomération à l'autre et que, dans l'ensemble, se dégage une forte adhésion aux objectifs en matière de transport collectif, en faveur des piétons et des vélos, avec des propositions visant à aller plus vite et plus loin dans les réalisations.

LES PLANS DE MOBILITE DES ENTREPRISES

Pour répondre à la 6^{ème} orientation de la *loi sur l'air* qui porte sur "l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation du transport en commun et du covoiturage", un concept nouveau est développé dans 11 PDU (Bordeaux, Ile-de-France, Lille, Metz, Nantes, Nîmes, Reims, La Rochelle, Strasbourg), celui de *plan de mobilité*, établi pour les employés ou les usagers d'un établissement (entreprise, université, établissement public), avec désignation dans certains cas de *délégués*

¹⁴⁹ Rapport d'études "Suivi national des PDU - Le point au 30 juin 2000", GART-CERTU, octobre 2000

transport dans les entreprises (de plus de 300 salariés). Les objectifs visés sont la dissuasion de l'usage de la voiture individuelle aux heures de pointe et l'incitation à l'utilisation de modes alternatifs à l'automobile (notamment par la mise en œuvre de dessertes spécifiques, de gestion de flottes de véhicules ou de co-voiturage).

Pour favoriser la complémentarité des modes de transport pour les trajets domicile-travail et les déplacements professionnels, il importe d'abord de montrer l'intérêt économique, financier et social d'une gestion active des déplacements par l'entreprise et de valoriser le plan de mobilité et les mesures mises en œuvre au regard des bénéfices obtenus pour l'employeur, pour le salarié, pour la collectivité; il faut aussi construire des partenariats efficaces avec les autorités organisatrices et les opérateurs de transport; il convient enfin de disposer d'un ensemble de "produits-services" ayant pour fonction, non de limiter la mobilité, mais de l'organiser (ce qui peut avoir des effets sur la création de nouveaux métiers ou de filières de développement de nouveaux produits)¹⁵⁰. Des entreprises ont déjà travaillé à la sensibilisation de leur personnel à la sécurité routière avec la participation des forces de l'ordre et d'associations. Des formes multiples de partenariat sont à concevoir avec elles¹⁵¹.

Plusieurs expérimentations sont en cours¹⁵²: à Strasbourg, le projet GEODES (GESTion et Organisation des DÉplacements des Salariés, destiné à lutter contre les encombrements aux heures de pointe et à réduire le stationnement, propose (d'abord pour les 6000 agents de la communauté urbaine, puis d'autres partenaires privés et publics) un ensemble de solutions alternatives à la voiture individuelle: vélo, co-voiturage, information et promotion des services de transports existants, protocole d'intervention auprès des employeurs privés pour les engager dans la démarche de plan de mobilité. A Nîmes, la DDE met en œuvre une expérimentation de plan de mobilité pour 12 services publics "pilotes". Après une phase d'enquêtes et d'analyses qui a permis de mieux connaître les déplacements des salariés, les employeurs ont établi leurs premières propositions. Les plans de mobilité intégreront une évaluation qui s'appuiera sur le dispositif mis en place: conseil en mobilité, correspondants mobilité, groupe d'échanges, dans le cadre plus global de l'observatoire des déplacements.

Une recherche en cours vise à établir un *Plan de Mobilité* de l'Université de Nanterre¹⁵³ (Paris X): outre le campus, elle intègre la cité universitaire, la Bibliothèque, les équipements sportifs. Elle vise d'abord à cerner les attentes des populations (étudiants, personnel administratif, enseignants, résidents de la cité, visiteurs du campus) en matière de déplacements. Puis, elle analyse l'adéquation du système de transports existant pour identifier ses avantages et les limites dans l'espace et dans le temps, et construire des solutions améliorant l'accessibilité du site. Au vu des résultats, une démarche de management de la mobilité, conduite en partenariat avec les populations concernées, a pour objet de construire des services de transport adaptés à la desserte de ce site.

VERS UNE GESTION GLOBALE DE LA MOBILITE

La loi SRU, bien qu'elle ne fasse pas explicitement référence aux politiques temporelles, encourage les employeurs à établir un plan de mobilité et demande aux agglomérations de plus de 100 000 habitants de mettre en place un *service de conseil en mobilité*.

Ces dispositions visent à développer des politiques que des pays anglo-saxons conduisent depuis plusieurs années afin d'inciter au report de la voiture sur les autres modes, notamment pour les déplacements domicile-travail. A cet égard, une *plate-forme européenne sur la gestion de la mobilité urbaine* (EPOMM¹⁵⁴) a été constituée pour développer la gestion de la mobilité, mettre en cohérence les actions des divers pays dans ce domaine et définir "une vision européenne" de la gestion de la mobilité et du développement durable, diffuser des informations sur les applications et les atouts de la gestion de la mobilité, faciliter le transfert de bonnes prati-

¹⁵⁰ Contribution de Francine Depras

¹⁵¹ Rapport d'Isabelle Massin, déléguée interministérielle à la Sécurité Routière, au Ministère des Transports: Pour une sécurité routière plus citoyenne, juin 1998

¹⁵² ces expérimentations ont reçu une aide du PREDIT, Gestion des déplacements urbains

¹⁵³ contribution de Monique Smolar (RATP)

¹⁵⁴ European Platform on Mobility Management

ques et d'expériences pilotes. EPOMM s'appuie sur un réseau de partenaires nationaux, chargés de recueillir les données disponibles sur les expériences conduites dans leurs pays. La plateforme, via un site *web*, traite et diffuse l'information¹⁵⁵.

Ainsi, l'idée d'une *gestion globale de la mobilité* fait-elle son chemin: plutôt que de prétendre réduire la mobilité par des mesures autoritaires, il s'agit de construire, avec l'ensemble des acteurs, une politique globale de mobilité capable de concilier les intérêts des divers protagonistes et de maîtriser les espaces-temps de la société contemporaine¹⁵⁶. Au-delà des choix individuels des personnes en matière de logement ou de transport, il est alors utile de travailler avec les "*architectes des déplacements*" (entreprises, commerces, établissements culturels et centres de loisirs) dont les décisions d'implantation spatiale et d'organisation temporelle jouent un rôle décisif quant à la capacité collective de maîtrise des mobilités.

On rejoint là les dynamiques des politiques temporelles¹⁵⁷ qui, au-delà de la prise en compte des nouveaux rythmes quotidiens, cherchent à inventer de nouvelles formes de *gouvernance territoriale*. Dans le domaine du transport, on ne peut plus se contenter d'aménager l'espace en développant des infrastructures, il convient d'élaborer des politiques intégrées de mobilité durable, d'innover dans des services adaptés aux nouvelles pratiques citadines, bref d'apprendre à gérer de manière concertée les temps de la vie quotidienne.

IV.2 - Les entreprises de transport

Les nouveaux rythmes urbains doivent-ils (peuvent-ils) modifier l'offre des entreprises de transport et donc leur organisation ? jusqu'où ? à l'inverse, ces dernières ont-elles la possibilité ou la vocation de les modifier?¹⁵⁸ Puisqu'il semble généralement admis que l'organisation des déplacements doit être harmonisée dans le cadre d'une mobilité durable, les entreprises qui exercent un service public de transport doivent prendre en compte cette orientation, par ailleurs définie dans les PDU.

Pour l'Union des Transports Publics, les opérateurs prennent conscience du fait que les caractéristiques trop figées de l'offre de transport et l'inadéquation des services au regard des pratiques des citoyens, rendent le transport public peu attractif et peu concurrentiel face à la voiture particulière. Aussi, depuis plusieurs années, afin d'offrir une véritable alternative à l'automobile, ils se sont engagés dans l'élargissement de leurs activités, qui ne se limite pas à déplacer des personnes d'un point à un autre, à assurer une simple gestion de flux. S'adapter aux attentes des clients passe par l'adoption d'approches de marketing, par une évolution des services rendus au client et par un élargissement de leurs métiers. De simples transporteurs dans un marché de service public, les entreprises deviennent des *prestataires de services au public* et des *gestionnaires de déplacements*. Elles s'affirment comme des acteurs de la ville¹⁵⁹.

LA SNCF EN ILE-DE-FRANCE

Avec un trafic quotidien de 2 millions de voyageurs en Ile-de-France, la SNCF contribue à 10% des déplacements motorisés des franciliens et à près de 30% des déplacements en transport collectif, avec des variations temporelles importantes (aux heures de pointe, la part de marché des transports collectifs est de 70%, et le mode ferroviaire y est majoritaire; aux heures creuses de journée, la part de marché des TC est voisine de 50% et la part du mode ferroviaire est minoritaire; en extrême soirée ou matinée, le mode ferroviaire a une part de marché très faible et, la nuit, nulle). Alors que le marché des déplacements motorisés d'heures creuses dépasse celui des heures de pointe, la desserte SNCF d'heures creuses de journée se caractérise par une fréquence en général deux fois plus faible que celle d'heures de pointe (au mieux aux 15 minutes en première couronne, à la demi-heure, voire à l'heure, en grande couronne), la desserte SNCF d'extrême soirée et de nuit est faible, voire inexistante¹⁶⁰.

¹⁵⁵ www.epommweb.org

¹⁵⁶ A cet égard, la démarche du Territoire de Belfort, présenté au chapitre II, est exemplaire.

¹⁵⁷ Cf. chapitre 2

¹⁵⁸ Contribution de M. Barbero

¹⁵⁹ Selon Jean-Paul Bailly, président de la RATP

¹⁶⁰ Contribution de la SNCF Ile de France

Il y a donc un *décalage* entre le niveau d'offre ferrée et les besoins de la clientèle d'heures creuses ou de nuit, majoritairement occasionnelle, qui préfère utiliser la voiture particulière, d'autant que le réseau routier est dégagé et que le temps d'attente est plutôt dissuasif. Ce décalage risque de s'amplifier avec l'évolution prévisible de la structure des déplacements. Parallèlement à son ambition de développer les dessertes en se plaçant sur des marchés en développement, la SNCF s'engage dans une démarche visant à repenser le déplacement dans toutes ses dimensions afin d'améliorer l'accessibilité à son réseau ferré: humanisation des espaces de transport; amélioration des interfaces ville-gare routière-parkings-gare SNCF dans le cadre du PDU; mise en place de véritables gares du transport public rénovées et ouvertes sur la ville; création de comités intergares favorisant la concertation avec les élus et les clients.

LA RATP, ACTEUR DE LA VILLE

La RATP exploite dans la zone dense de l'agglomération francilienne un vaste réseau multimodal (métro, bus, RER, tram). Dès les années 1980, elle passe d'une logique à dominante technique à une *culture de services*, qui accorde une égale importance aux *lignes* et aux *espaces de transport*. Parallèlement à sa volonté d'améliorer la qualité de ses services, elle s'affirme comme un acteur de la ville, partenaire des collectivités territoriales, et, pour faire face aux évolutions de son environnement urbain, s'engage dans la politique de la ville et met *l'écologie urbaine* au cœur de sa stratégie.

Aujourd'hui, sa mission en Ile-de-France s'inscrit dans le cadre du *service public d'accessibilité* qui articule moyens collectifs et individuels pour répondre à la variété des pratiques de mobilité des franciliens. Le contrat de Plan Etat-Région stipule les projets de développement de l'offre (avec notamment le Grand Tram) et comporte un important volet qualité de services. par ailleurs, pour renforcer son ancrage territorial et développer des partenariats avec les élus et les acteurs socio-économiques, elle crée des *agences de développement territorial* dans les divers départements d'Ile de France.

LES ENTREPRISES FONT EVOLUER LEURS METIERS DE BASE

Pour les entreprises, les enjeux sont multiples et touchent l'ensemble de la chaîne de production et de commercialisation du transport. Si d'ores et déjà, ici et là, les opérateurs ont mis en oeuvre des services plus adaptés, en réponse aux nouvelles exigences de la vie moderne, la tâche à accomplir pour couvrir le spectre du transport public tel qu'il se redéfinit est immense. Cela nécessite des efforts en termes d'équipements et d'investissement, mais aussi d'organisation interne et de management. A l'augmentation et à la modernisation de l'offre, s'ajoutent des impératifs de qualité des services.

Les opérateurs font évoluer leurs métiers au contact du public, en approfondissant la relation de service, en mettant en place des démarches qualité, en s'engageant dans la certification de leurs services.

Il leur faut d'abord assurer une *offre attractive accessible à tous* (fréquences élevées, amplitudes larges, simplicité d'utilisation, accessibilité au plus grand nombre, sécurité, sûreté, fiabilité, tarifs adaptés aux différentes catégories d'usagers et aux besoins, confort et qualité de transport).

L'adaptation de l'offre aux rythmes urbains exige un renforcement des fréquences en heures creuses, qui, selon la FNAUT, induit la création d'emplois, un renouvellement du matériel roulant, des ateliers d'entretien et de maintenance, de nouvelles sources de revenus (qui pourraient émaner pour une part des visiteurs et touristes)¹⁶¹. Il convient encore d'augmenter la *réactivité de l'offre* afin de réduire son inertie face à une demande plus versatile. Par exemple, la pointe du soir est décalée le vendredi depuis le passage aux 39 heures, sans que les horaires des RER (A et B) aient pour autant été adaptés (leur grille horaire ne mentionne pas la spécificité de ce jour. Alors que cette différenciation des flux s'accroît, il apparaît nécessaire, sous

¹⁶¹ Contribution de la FNAUT Ile-de-France

peine d'avoir une offre décalée et donc inefficace, de mettre en place des adaptations plus rapides de l'offre. Sur un plan budgétaire, l'idée est suggérée de crédits non affectés, permettant d'adapter l'offre en cours d'exercice en cas d'événements non prévisibles¹⁶².

Confrontés au durcissement de l'environnement urbain qui menace le service public, les agents deviennent à leur tour des acteurs de la ville, désireux de travailler en partenariat avec la police, les collectivités et les autres services urbains. De nouveaux métiers apparaissent à l'interface des transports et de la ville pour assurer la *convivialité des espaces publics* (comme le montrent les démarches des *Partenaires pour la Ville*)¹⁶³.

Adapter l'offre et les services à la variété des territoires et des rythmes comme à la diversité des publics, posent aux salariés des difficultés d'organisation, dans la mesure où ils souhaitent également mieux harmoniser leur vie professionnelle et leur vie privée.

IV. 3 - Rythmes urbains et réduction du temps de travail

L'aménagement et la réduction du temps de travail (ARTT) est une question difficile pour les transports publics. En tant qu'employeurs, les opérateurs doivent faire profiter leurs salariés de la réduction du temps de travail mais, en tant que transporteurs, ils ont à répondre aux attentes de leurs clients qui, comme on l'a vu, se transforment avec les rythmes urbains. Il y a donc une situation de *conflit potentiel* entre les intérêts des usagers-consommateurs du transport public qui veulent un service de qualité sur des plages horaires étendues (le soir, le week-end et les jours fériés) — avec les problèmes que cela pose notamment en matière de sécurité (la nuit) —, et les intérêts des salariés qui souhaitent, alors qu'ils subissent déjà des horaires décalés, bénéficier des mesures de réduction du temps de travail et disposer de temps libre pour leur vie familiale et personnelle.

Certes, le fléchissement des pointes est un facteur susceptible d'améliorer les conditions de travail et la demande d'un service en continu peut rejoindre certaines attentes des salariés (éviter les services en plusieurs fois). Ainsi la réduction du temps de travail peut constituer une opportunité pour faire évoluer l'organisation du travail afin de mieux répondre aux attentes des usagers.

Une étude¹⁶⁴ a permis d'éclairer les choses à partir du questionnaire suivant:

- les demandes des usagers liés aux nouveaux rythmes urbains sont-elles prises en compte dans la réorganisation du travail résultant de l'application des accords sur la réduction et l'aménagement du temps de travail ?
- l'application de l'ARTT est-elle l'occasion d'une réorganisation des métiers permettant de mieux prendre en compte les attentes des usagers ?

Quelques premières réflexions, encore parcellaires, concernant les réseaux de bus, peuvent être fournis à ce stade.

L'ARTT DANS LES RESEAUX DE BUS DE PROVINCE

Rappelons au préalable que la durée du travail dans les transports urbains est régie par la loi du 3 octobre 1940 et son décret d'application, le décret du 14 février 2000 qui a abrogé l'arrêté du 12 novembre 1942.

Dans la branche transports urbains, la réduction du temps de travail avait déjà été bien engagée en application de la loi de Robien (1996). Ainsi, avant la négociation de l'accord de branche, beaucoup d'accords d'entreprise avaient été signés localement, sans que la réglementation ait évolué, avec des organisations du travail propres à chaque réseau.

¹⁶² Contribution de la FNAUT

¹⁶³ Edith Heurgon, Agents d'Urbanité Publique: de nouveaux partenaires pour la ville ? L'Aube, 2000

¹⁶⁴ confiée à un stagiaire, Gil dos Santos, Institut Français d'Urbanisme, ,

L'accord de branche sur la durée du travail en date du 22 décembre 1998 aborde, dès son préambule, "les évolutions des modes de vie de nos concitoyens qui tendent à optimiser leur choix de mode de déplacement en fonction d'exigences de plus en plus variées, dont la *désynchronisation des horaires* de travail constitue un des aspects les plus visibles". Le titre en donne l'esprit : il s'agit bien d'*organisation, d'aménagement* et de réduction du temps de travail. Par là même, les partenaires sociaux ont entendu montrer qu'ils entendaient concilier les aspirations des salariés à la réduction de la durée du travail avec une meilleure prise en compte des évolutions de la demande de la clientèle passant par un nouvel aménagement des horaires de travail.

Le décret relatif à la durée du temps de travail dans les entreprises de transport urbain a été adopté en février 2000 alors que 80% des effectifs des transports urbains étaient déjà couverts par des accords d'entreprise, qui s'appuyaient sur l'accord de branche relatif à la durée du travail du 22 décembre 1998. Les objectifs de l'accord cadre étaient alors, d'une part, la mise en place de l'ARTT et, d'autre part, le remplacement du décret de 1942, régissant l'organisation du travail de la branche¹⁶⁵. Par ailleurs, afin de tenir compte de la diversité des réseaux, on s'est orienté vers un accord large et souple. Concrètement, il fixe les limites en matière de conditions du travail avec, principalement, une amplitude maximale fixée à 13 heures, voire 14 heures dans certains cas; un maximum de 35% des services avec une amplitude comprise entre 11 et 14 heures, sachant que cette limite de 35% disparaît lorsque le travail est réparti sur moins de 5 jours (semaine de 4 jours); des cycles de travail qui ne peuvent dépasser 12 semaines en l'absence d'accord d'entreprise et 1 an avec accord d'entreprise. Du point de vue de la CFDT, seule organisation syndicale ayant participé aux négociations sur l'accord de branche, l'ARTT dans les transports urbains se passe bien car les spécificités de chaque entreprise ont pu être prises en compte.

Les accords d'entreprise proposent souvent aux salariés *plusieurs types d'organisation du travail* qui permettent de prendre en compte l'ensemble des besoins de la clientèle (par exemple, une semaine de 4 jours avec forte amplitude ou une semaine de 5 ou 6 jours avec peu ou pas d'amplitude (service en une vacation)). L'appel au volontariat devrait permettre de répartir harmonieusement les salariés entre les différents types d'organisation du travail. Actuellement, 90 accords ont été signés (sur environ 160 entreprises), qui présentent une grande diversité entre les réseaux, à l'intérieur d'un même réseau, au sein d'une même entreprise. Ainsi à Angers, il existe 6 ou 7 méthodes de travail différentes au sein de l'entreprise, notamment un groupe d'autogestion, constitué sur la base du volontariat, dans lequel le personnel gère lui-même le temps de travail.

Cependant, le choix principal s'est porté, dans la plupart des cas, sur une réduction du temps de travail sous forme de jours de *repos supplémentaires*. Après application, force est de constater que les conditions de travail n'ont pas beaucoup changé.

La question des évolutions des demandes des clients n'entre pas explicitement dans la négociation des accords. Comme toute l'activité est conçue pour satisfaire le client, il ne semble pas concevable qu'une organisation du travail puisse dégrader le service rendu! La négociation interne porte donc sur les préférences des salariés: toutefois, comme ceux-ci peuvent aussi parler de leur métier et suggérer des améliorations de qualité, l'ARTT peut être aussi un moyen de repenser le service.

En province, il semble que l'évolution des rythmes urbains ne soit pas aussi marquée que dans les grandes métropoles: c'est en tout cas ce qui ressort de l'étude effectuée auprès de réseaux où la perception d'une évolution des comportements des usagers n'est pas fortement ressentie par l'exploitant, si l'on excepte le constat d'un étalement de la pointe de l'après-midi. Dans ces conditions, la prise en compte des nouveaux rythmes urbains n'apparaît pas comme un enjeu majeur et, de ce fait, ne justifie pas son inclusion dans les négociations de l'ARTT. Une éventuelle réorganisation du travail, quand elle est envisagée, vise plutôt des objectifs d'amélioration de la productivité dans le but de compenser le coût de sa mise en place.

¹⁶⁵ Contribution de l'UTP

A LA RATP, L'EXEMPLE DU RESEAU BUS

L'évolution des rythmes urbains est une problématique à laquelle la RATP, et en particulier son réseau bus, est confrontée. Cette évolution va s'accroître et les améliorations prévues dans le cadre du projet *Mobilien*¹⁶⁶ les prennent en considération. Une contradiction apparaît cependant entre ces évolutions du service et la disponibilité des conducteurs aux périodes concernées. Ainsi, le développement de l'offre transport découlant des évolutions sociétales ne rejoint pas *a priori* les aspirations de la majorité des agents.

Au sein de la RATP, plusieurs étapes ont marqué la mise en place de l'ARTT. Des principes généraux ont d'abord été négociés et signés, en juillet 1999, entre la direction et les syndicats, précisant des enjeux de deux ordres (l'amélioration de la qualité de service rendue aux voyageurs, l'amélioration des conditions de travail des agents), inscrivant un lien direct entre rythmes urbains et organisation du travail. Les négociations engagées sur ces bases ont abouti à des projets d'accord prévoyant la mise en place de l'ARTT sur 2 ans avec 1200 créations d'emploi (correspondant à l'ARTT et au développement de l'offre). Ces projets d'accords par métiers envisageaient des horaires réduits et des jours de repos supplémentaires avec des demandes de contreparties aux agents, par exemple, le travail le dimanche. Face à la diversité des durées du travail et pour éviter de trop grandes disparités, les négociations ont conduit à une mise en cohérence entre les métiers, avec la proposition d'au moins 8 jours de repos supplémentaires pour tous. La consultation des agents a abouti à un refus majoritaire (motivé par le sentiment de trop nombreuses compensations et d'un volet d'embauches trop faible). Même si la réduction journalière est plus pratique, les agents demandent en majorité des jours de repos. Ainsi, la mise en place de l'ARTT n'a pas été l'occasion d'une réorganisation du travail dans le but de répondre aux attentes des usagers.

A la lumière des points de vue recueillis, on constate une certaine convergence des idées entre les responsables des ressources humaines et le syndicat des autonomes machinistes quant à la nécessaire conciliation entre les attentes des usagers et celles des agents. Deux solutions ont été mentionnées de part et d'autre :

- *le volontariat* : pour l'entreprise, la nécessité se fait sentir de trouver des volontaires qui acceptent de travailler aux périodes où la plupart des agents n'ont pas envie de le faire (périodes d'été, fin de semaine), d'où la nécessité d'incitations et de compensations. Pour les machinistes, le développement du temps choisi, du travail à la carte, répond à une demande. Ce temps choisi pourrait se faire dans un cadre précis et réglementé, mais simplifié, à l'intérieur duquel plus de liberté serait laissée à l'agent pour choisir le temps de travail, les horaires, les jours, en ayant en perspective les besoins du public;
- *le temps partiel* est une autre solution, mais, pour la direction, seules certaines formules sont intéressantes : l'entreprise est ainsi prête à travailler sur des formes d'incitation au temps partiel pour répondre à une demande de transport déterminée (pointe du matin, travail l'été dans le cadre d'un temps partiel annualisé). D'où, là encore, nécessité d'incitations. Pour les autonomes machinistes, le temps partiel est une solution envisageable. Une demande existe pour un temps partiel centré sur les périodes de congés scolaire et le week-end.

Au-delà de ces organisations spécifiques, il paraît nécessaire, pour le réseau bus, de pousser la décentralisation encore plus loin. En effet, une négociation globale est difficile. En outre, il existe des conditions différentes d'un centre bus à l'autre qui peuvent induire diverses organisations du travail. Le problème est donc de faire accepter une différenciation sans remise en cause des acquis. Les autonomes machinistes soulignent quant à eux la diversité culturelle et sociale des machinistes au sein d'un centre bus (comportant environ 450 agents). Or, certains des agents préfèrent les services de nuit (ils ont des loisirs déterminés), tandis que d'autres sont plutôt du matin. C'est en dialoguant avec le personnel qu'il est possible d'appréhender les demandes particulières.

En conclusion, force est de constater que les évolutions des demandes des usagers ne semblent pas entrer directement dans les négociations de mise en place de l'aménagement et la

¹⁶⁶ cf infra

réduction du temps de travail. Si toutes les parties s'accordent à dire que l'ARTT aurait pu être l'occasion de faire évoluer l'organisation du travail, il n'en a guère été ainsi. L'ARTT n'a pas été un moment de (re)synchronisation entre les attentes des usagers et celles des agents.

La problématique de l'ARTT dans les transports urbains est la suivante: pour les agents, c'est un moyen d'améliorer leurs conditions de travail dans des métiers caractérisés par de fortes contraintes. Le choix principal semble s'orienter vers des jours de repos supplémentaires, choix qui, dès lors, limite, les possibilités de réorganisations fines des services susceptibles de permettre une amélioration journalière des conditions de travail. Pour la direction, l'ARTT est avant tout une loi imposée à forts impacts organisationnels et financiers. L'objectif est de minimiser les coûts inhérents à sa mise en place.

Pour permettre une meilleure prise en compte de l'évolution des rythmes urbains dans l'organisation du travail, il importe que les problèmes soient posés très en amont, en concertation avec les partenaires sociaux, et dans la perspective d'une conciliation des temps de vie des usagers et des agents: par exemple, la question de logements accessibles et réduisant la durée des trajets est peut-être à étudier. Par ailleurs, l'élargissement de la concertation, au-delà des relations employeurs-salariés, aux partenaires de la cité, pourrait être, à l'instar des pratiques italiennes, une voie à explorer.

IV.4 - Les initiatives visant à l'adaptation des services

La mobilité n'est plus un état à part, un temps mort, subi entre "origines" et "destinations"¹⁶⁷. On recherche les qualités du "chez-soi" pendant ses déplacements. Réciproquement, on équipe son "chez-soi" (son bureau, sa voiture et jusqu'à son corps) comme un nœud de réseaux ouvert sur le monde. Dès lors, on ne peut plus séparer la mobilité "virtuelle" et la mobilité réelle, les valeurs de mouvement (rapidité, fluidité) et celles du lieu (proximité, convivialité). Et l'on passe d'une vision séparatrice du rapport fixe-mobile à une conception intégrée du rapport *lieu-mouvement*.

LES SERVICES A LA MOBILITE ET A L'ACCESSIBILITE

Ces évolutions interrogent la conception même de transport: d'objet *trans-porté*, le voyageur devient un *sujet actif*, y compris pendant ses déplacements. Il ne s'agit plus seulement de transporter des masses, il faut "servir la mobilité" des individus, c'est-à-dire les aider à organiser leur "vie mobile": à la fois la *faciliter* (simplifier, résoudre les problèmes d'intermodalité, d'accessibilité) et *l'enrichir d'opportunités* (nouveaux services, aménités, moments agréables). La perspective est alors celle des *services à la mobilité*: le transport en est un composant essentiel, mais au sens de "transfert de flux", il sera de plus en plus automatisé (à la manière d'un self-service), la plus-value réelle étant dans le *service* qui combinerà les deux dimensions principales que sont désormais *l'accès* et *l'accueil*. Ces évolutions conduisent dès lors à appréhender la mobilité sur une base conceptuelle élargie: il n'y a plus, d'un côté, l'espace et, de l'autre, le temps, mais *l'espace-temps* (pluriel) de la vie urbaine.

Face à ces évolutions, des initiatives se développent qui remettent en cause les séparations classiques entre transport *individuel* et transport *en commun*: en effet, d'une part les transports "individuels" sont insérés dans des dispositifs "collectifs" complexes (on emprunte un système routier, équipement collectif nécessitant des régulations multiples et permanentes), d'autre part les transports en commun évoluent vers une conception en termes de *service public d'accessibilité* plus personnalisé, enfin bon nombre de déplacements sont intermodaux (et articulent notamment l'usage de modes "individuels" - marche à pied, vélo, roller, voiture - et de modes "collectifs").

Aucun acteur ne peut faire face seul aux nouvelles exigences de mobilité, c'est la raison pour laquelle, comme on va le voir, la plupart des innovations relèvent de *montages partenariaux*

¹⁶⁷ Georges Amar, Le service et la mobilité à l'ère du virtuel, in *Les Métiers de la Ville*, Colloque de Cerisy, L'Aube 1999

complexes qui associent un grand nombre d'acteurs, publics et privés, dans la conception, l'expérimentation et la pérennisation d'actions locales.

Les initiatives prises pour adapter les services visent d'abord à renforcer l'accessibilité temporelle en étendant les *plages de fonctionnement* (les amplitudes) et en renforçant les dessertes aux heures creuses (les fréquences). Elles s'efforcent aussi d'élargir la gamme des offres par de *nouveaux services* dans le domaine du transport, en matière de tarification et d'information multimodales, enfin dans les espaces de mobilité.

LES INITIATIVES DANS LE DOMAINE DES DESSERTES

L'augmentation des amplitudes et le renforcement des fréquences sont les premières demandes des usagers, ce sont aussi des mesures capables d'attirer des clients.

L'examen de plus de 100 entreprises du secteur montre une amplitude de service (horaires où au moins 10% du parc utile est en ligne) comprise entre 6 H et 19 H 30. Dans les grandes agglomérations, l'horaire de soirée se rapproche de 21 H. De 1995 à 1999, on peut constater un léger glissement vers un allongement de la fin du service (plus proche de 20 H que de 19 H 30). Plusieurs réseaux ont mis en place des services le dimanche (lignes régulières les plus fréquentées, lignes spécifiques, services assurés en partenariat avec les taxis)¹⁶⁸.

RENFORCER LES SERVICES EN HEURES CREUSES

Réduire les écarts de fréquence en augmentant le service en heures creuses oblige à une augmentation des rotations des véhicules.

La SNCF renforce son service en heures creuses en Ile-de-France

Constatant une forte corrélation entre le volume de trafic et le niveau d'offre, la SNCF ambitionne de doubler, à terme, le niveau des fréquences aux heures creuses de journée sur les principales lignes du réseau d'Ile-de-France.

Dans le cadre de la contractualisation avec le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, qui encadre les possibilités de développement de l'offre, une première étape a été engagée à titre expérimental (à partir du 3 décembre 2000) sur la ligne C du RER (sur la branche Sud de la ligne, en heures creuses, entre Brétigny Sur Orge et Juvisy, la moitié des trains qui, jusqu'alors, étaient directs, s'arrêteront aux gares intermédiaires de Saint Michel sur Orge, Sainte Geneviève-des-Bois, Epinay sur Orge et Savigny sur Orge, qui bénéficieront alors d'une desserte doublée avec une fréquence aux 15 minutes dans chaque sens; sur la branche Ouest, les gares d'Issy et Meudon Val Fleury seront systématiquement desservies en heures creuses, avec 6 trains par heure). Après 6 mois de mise en service, un premier bilan validera la pertinence commerciale et financière de cette opération. La SNCF proposera d'autres projets d'amélioration du service en heures creuses sur les lignes d'Ile-de-France, en tenant compte à la fois des contraintes techniques et des résultats de la première expérimentation. Ils seront mis en place de manière échelonnée, en fonction des autorisations du STIF.

L'automatisation intégrale

Le maintien de fréquences élevées en dehors des heures de pointe peut être rendu économiquement envisageable par l'automatisation intégrale des transports en commun en site propre, à l'image de Météor ou du Val. Non seulement ces systèmes offrent un service de grande qualité, mais ils permettent aussi une rapide adaptation de l'offre à la demande (en cas de pic de

¹⁶⁸ Contribution de l'UTP

trafic imprévu ou ponctuel, de sortie de spectacles ou d'événements)¹⁶⁹. L'automatisation de la conduite n'est pas synonyme de réduction de la présence humaine dans les espaces de transport, comme le montre le système Météor.

HIERARCHISER LES DESSERTES

Hiérarchiser les dessertes est une réponse de plus en plus courante¹⁷⁰: d'un côté, des lignes fortes, rapides, attractives; de l'autre, des lignes de quartier, plus lentes et plus tortueuses, recherchant la proximité, la convivialité, la qualité de service, la sécurité. Enfin, des systèmes de transport public individuel permettant un usage collectif de mode individuel.

La RATP développe Mobilien¹⁷¹

Dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France, se met en place une telle hiérarchisation des dessertes avec, notamment le Réseau Principal Bus, qui constitue un fort enjeu du développement de l'offre de surface. Ce nouveau service à caractère régional se met en place localement au niveau des bassins de transport, sa définition reposant sur une démarche partenariale associant tous les acteurs concernés au sein de *comités d'axe* et de *comités de pôle*, afin de concilier mesures d'amélioration du service de transport et dispositions prises en termes de stationnement et de partage de la voirie.

Afin de structurer la banlieue dense, *Mobilien* met en place un nouveau service à la mobilité sur la base d'un réseau irriguant l'agglomération avec une soixantaine de pôles et de lignes (15 à Paris, les 3 arcs du PC, 45 en banlieue). Sans modifier fondamentalement la structure des lignes, le principe retenu est d'améliorer la *performance en termes de régularité et de vitesse* (partage de la voirie, aménagements de carrefours, politiques de stationnement et de livraison, plan de circulation, régulation de flux); de renforcer le *service* (amplitude calée sur celle du métro, tous les jours jusqu'à 0 H 30, fréquence inférieure à 10 minutes durant la journée), d'accroître la *qualité de service* (le confort avec un taux de charge inférieur à 4 voyageurs par m²), d'améliorer l'*information* (au point d'arrêt en temps réel et à domicile), avec des autobus peu polluants, accessibles aux Personnes à Mobilités Réduites.

Parmi les nœuds de correspondances, une *soixantaine de pôles*, choisis en fonction de leur fréquentation et de leur insertion urbaine, font l'objet d'efforts particuliers (organisation générale, traitement des correspondances). Des services liés au transport y seront implantés, ainsi que des services urbains en partenariat avec les collectivités locales, les autres services publics et les acteurs économiques. Afin d'en assurer une bonne accessibilité, on veillera à la qualité de l'information, à une signalétique pertinente, à l'organisation de la circulation et des arrêts des autobus, à la mise en place de lieux de stationnement pour les bicyclettes et à leur gardiennage, aux cheminements piétonniers. L'urbanisme avoisinant, le plan de circulation, la politique de stationnement aux abords, la réalisation éventuelle d'un parking pour les voitures feront l'objet de concertation avec les différents partenaires du site.

La mise en place se fera en deux phases: la première, de 2000 à 2002, verra la mise en place des lignes pilotes et la préfiguration, sur le terrain, de l'ensemble du réseau avec un niveau de service à définir; la seconde phase, de 2002 à 2005, assurera l'extension à l'ensemble du réseau avec le niveau de service objectif.

DEVELOPPER DES DESSERTES DE SOIRÉE ET DE NUIT

Une demande forte, encore insuffisamment prise en compte en France au regard des pratiques des villes étrangères, concerne la mise en place d'une *offre le soir* (en prolongeant le réseau de jour ou par un réseau spécifique de soirée), voire *la nuit*.

¹⁶⁹ Contribution d'Eric EHLERS (AUT / FNAUT Ile de France)

¹⁷⁰ Selon le GART

¹⁷¹ Contribution de Monique Smolar (RATP)

En 1999, 22 réseaux de province disposaient d'un *réseau de soirée* (jusqu'à 21-22 H) et 10 d'un *réseau de nuit* (jusqu'à 23 H ou minuit). Ces réseaux sont le plus souvent constitués de lignes spécifiques permettant la desserte de lieux d'activités précis (cinémas, multiplexes, centres commerciaux, cité universitaire), par autobus ou taxis¹⁷².

Noctambus¹⁷³

Mis en service, en septembre 1997 par la RATP, le Noctambus circule tous les jours de 1 H 30 à 5 H 30 (au-delà des heures d'exploitation du RER, du métro et des bus). Le service se compose de 13 lignes au départ de la Place du Châtelet vers des communes de banlieue et de 5 lignes en correspondance aux Portes de Paris. A côté du personnel de la RATP, la clientèle est composée d'employés, d'ouvriers et d'étudiants, utilisateurs réguliers sur un trajet habituel. Actuellement 18 000 personnes sont transportées chaque week-end et 4 000 en semaine. Selon une enquête récente, 75% des voyageurs en semaine effectuent des déplacements domicile-travail. ceux qui empruntent ce service pour leurs loisirs sont plus présents le week-end (67% le vendredi et 78% le samedi). 80% de la clientèle est masculine et jeune (75% ont moins de 35 ans). Deux tiers des déplacements s'effectuent entre Paris et la banlieue. Pour rejoindre leur destination finale, huit voyageurs sur dix se déplacent à pied ce qui confirme l'absence d'un autre choix. Considéré comme un service public qui prend le relais des transports en commun de la journée, le service est très apprécié, malgré certains points faibles: sa fréquence (à l'heure en semaine, à la demi-heure le week-end), l'insécurité, les itinéraires, le manque d'information¹⁷⁴.

La RATP étudie l'extension du réseau *Noctambus*, d'un côté par un doublement des fréquences (demi-heure en semaine et quart d'heure le week-end), d'un autre côté par la création de deux rocades dans Paris: une boucle totale de 35 km sur l'itinéraire du PC (coût 7 MF /an), une *rocade des gares* de 20 kms qui, avec la rocade PC et les correspondances sur le réseau *Noctambus* étoilé, correspond bien aux mobilités nocturnes. Son coût est évalué à 5MF/an¹⁷⁵.

L'offre Transilien Bus de Nuit développée par la SNCF en Ile-de-France¹⁷⁶

Pour mieux répondre aux besoins des franciliens qui se déplacent la nuit, depuis ou vers la grande couronne pour leur travail ou les loisirs, la SNCF met en place des *dessertes routières de nuit*. Compte tenu des flux prévisibles de trafic et des conditions de sûreté à garantir aux voyageurs, le choix de services routiers a été fait. Ils offrent une desserte cadencée de nuit (entre le dernier train d'extrême soirée et le premier train du matin), complémentaire de *Noctambus* et des réseaux locaux exploités par les opérateurs privés.

Ces services de nuit, utilisant la marque SNCF Transilien se caractérisent par leur niveau de qualité: des autocars confortables, rapides, équipés d'un système de localisation, d'annonces sonores et visuelles des arrêts, de radio-téléphone et de vidéo-surveillance, une information de la clientèle (s'appuyant sur des fiches horaires spécifiques, disponibles dans les véhicules, aux guichets SNCF, dans les gares routières, aux points d'arrêt, via internet), une tarification cohérente avec celle pratiquée sur le réseau SNCF (un "billet à l'unité" spécifique est créé et vendu à bord par le conducteur/receveur), un accompagnement systématique des bus, garantissant l'accueil, la sécurité et la lutte contre la fraude.

Avec l'aide financière du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et de la Région Ile-de-France, une première expérimentation sur 3 ans a été mise en place le 11 décembre 2000, sur deux axes (Aéroport CDG – Châtelet – Evry – Corbeil Essonnes; Aéroport CDG – Châtelet – Sèvres – Versailles – Saint Quentin en Yvelines – La Verrière). Elle met en relation les pôles d'emplois, en particulier la plate-forme de Roissy fonctionnant en continu avec les zones d'habitat d'Evry /

¹⁷² Contribution de l'UTP

¹⁷³ Contribution de Monique Smolar (RATP)

¹⁷⁴ Eric EHLERS (FNAUT Ile de France)

¹⁷⁵ Voir en annexe le schéma du réseau étudié

¹⁷⁶ Contribution de la SNCF Ile-de-France

Corbeil-Essonnes, de Saint Quentin en Yvelines / La Verrière et de Paris. Deux catégories de clientèles sont attendues sur ces services: les actifs travaillant la nuit (spectacles, hôpitaux, restauration) et les jeunes pour les loisirs nocturnes de fin de semaine et de week-end. De minuit à 5 heures du matin, 10 cars avec présence d'un accompagnateur, assureront quotidiennement une dizaine de courses sur chacun de ces axes (à raison d'une fréquence à la demi-heure entre l'Aéroport CDG et Châtelet, et à l'heure entre Châtelet et Corbeil d'une part, et Châtelet et la Verrière d'autre part). Les deux lignes test, qui couvrent 7 départements et desservent 24 communes, ont été choisies en fonction de leurs caractéristiques socio-démographiques, de leur intérêt par rapport à la Politique de la Ville (9 communes concernées) et de la diversité des déplacements attendus. La diversité de cet échantillon permettra de tirer les enseignements nécessaires à l'adaptation de l'offre et de préparer sa généralisation sur 16 autres lignes du réseau de nuit. Après deux mois de mise en service, les premiers résultats sont encourageants puisque, d'une part, la clientèle de nuit est au rendez-vous (plus de 100 passagers par nuit en semaine et, en moyenne, 230 par nuit le week-end) et, d'autre part, elle plébiscite la qualité de service proposé: disponibilité du personnel d'accompagnement, qualité des véhicules en circulation, réactivité et rapidité d'intervention des forces de police en cas d'incidents, enfin, le pari gagné de la lutte contre la fraude.

DIVERSIFIER LES SERVICES SELON LES CLIENTELES ET LES PERIODES

Le rapport au temps diffère sensiblement d'un client à un autre (par exemple, entre une personne âgée et un cadre en déplacement professionnel). L'organisation même des réseaux peut prendre en compte ces différences.

Dédier des lignes de bus à une catégorie de clientèle peut constituer une réponse. Depuis 1998, le réseau Transbord, à Louviers, propose quatre services clairement identifiables par la clientèle : le Bus de ville, le Bus de gare (lignes express entre le centre-ville et la gare SNCF), la Génération bus (lignes spéciales scolaires, sur le mode des "school bus" américains), le Flexibus (minibus pour le transport à la demande).

Ce principe a également été adopté à Mulhouse en 1999 : le réseau Galilée (réseau de soirée à partir de 20 heures avec des taxis), le réseau Nimbus (pour les dimanches et jours fériés), le réseau Tribus (lignes spéciales scolaires) et le réseau Traima (qui correspond au réseau intermodal bus + TER).

Boulogne a aussi mis en place des *services spécialisés* pour les besoins de déplacements "parascolaires" du mercredi après-midi (desserte des établissements sportifs), ainsi que des minibus de grand confort destinés aux travailleurs les plus matinaux (la volonté de manifester une attention particulière à cette clientèle en manque de reconnaissance a motivé le réseau à installer des services spécifiques, tel le café en libre-service gratuit dans le bus).

35 entreprises organisent des services spéciaux pour des événements, dont 6 de manière exceptionnelle (un à deux cas dans l'année). A noter la fréquence de ce type de services pour des matchs de football¹⁷⁷.

DEVELOPPER LE TRANSPORT A LA DEMANDE ET LE "PORTE A PORTE"

Le transport à la demande semble être une solution, à la fois souple (en terme d'horaire) pour le client et peu coûteuse pour la collectivité. Si la contrainte liée à la réservation semble restreindre certains de ses avantages, il permet de répondre à des besoins spécifiques et de desservir le périurbain¹⁷⁸ en complétant, le cas échéant, des chaînes de transport multimodal.

177 Contribution de l'UTP

178 Sur ce sujet, se référer à l'étude "Le transport à la demande : état de l'art et perspectives", réalisé pour le GART par CODRA et FORS dans le cadre du programme de recherche PREDIT, octobre 1997, 106 p.

Allobus et la plate forme de Roissy

Allobus offre à des habitants des communes du Val d'Oise la possibilité d'accéder à la plate forme de Roissy, pôle d'emplois dynamique, fonctionnant 24 H sur 24, 7 jours sur 7 et 365 jours par an. Il répond à une logique d'emploi développée dans le cadre de la politique de la ville. Depuis mars 1998, le STIF a conventionné 4 lignes avec les Courriers d'Ile-de-France (CIF) pour un engagement annuel de 10,5 MF TTC.

Allobus est un transport à la demande sur itinéraires fixes offrant à l'utilisateur l'assurance que sa demande sera satisfaite chaque jour de l'année, 24 H sur 24, sur réservation une heure à l'avance (fréquence garantie 30 minutes), avec un titre de transport habituel. Après deux années de fonctionnement, 1100 voyageurs/jour utilisent le service: sa fiabilité et sa souplesse ont permis d'attirer 1/3 d'utilisateurs de voitures particulières. Un renforcement du trafic sur les lignes de bus a aussi été constaté, les utilisateurs n'hésitant plus à prendre le bus pour un voyage, le retour, en soirée ou de nuit, étant garanti dans de bonnes conditions.

Le Bus du Port en partenariat avec les entreprises¹⁷⁹

Alors que le port de Gennevilliers était relié au RER C, au métro et à la SNCF par un bus dont le service, jugé inadapté par le Port Autonome¹⁸⁰, le *Bus du Port* met en correspondance 3 points du réseau de transport collectif: la gare SNCF du stade de Colombes, la gare RER des Barbaniers (Gennevilliers), le stade Léo Lagrange (Asnières), en correspondance avec plusieurs lignes de bus. Il fonctionne en navette "régulière" aux heures de pointe et "en service à la demande" aux heures creuses, avec la tarification francilienne, toute personne pouvant accéder au service sur appel téléphonique auprès du conducteur. 4 voitures Monospaces Evasion GPL, conduites par 4 agents RATP, en assurent le fonctionnement.

Après 5 mois de fonctionnement, les résultats dépassent les prévisions: 236 voyages/jour pour 92 437 kilomètres par an. La fréquentation est forte aux heures creuses (10 H 30-16 H), des salariés, notamment parmi les cadres optant pour cette solution plutôt que d'utiliser leur voiture. Tous les indicateurs de suivi de la satisfaction de la clientèle sont en progression (sur la base d'une comparaison de la ligne 538 en 1998 et du nouveau service en 1999): + 30% pour l'évolution du service, + 20% pour l'information sur le fonctionnement, + 13,5% pour l'accueil des conducteurs, + 20% pour les horaires de circulation, + 19% pour les jours de circulation. L'essor de la fréquentation du service est très marqué aux heures creuses (10h30-16h). Le service est utilisé à 90% sur la base des premiers résultats.

Mis en place en juin 1999, ce service avait été évalué à 1,5 MF avec une estimation des recettes de 170 000 F. Il a bénéficié dans le cadre des "expérimentations du PDU" d'une subvention du STIF de 400 000 F la première année et de 200 000 F la seconde. Pour 2000, le prix de revient s'est élevé à 1,6 MF avec des recettes de 341 000 F, une subvention du PDU conforme aux engagements, la différence étant prise en charge par le PAP Port de Gennevilliers. Compte tenu du succès, les voitures seront remplacées par des micro cars équivalent Master Renault 16 places assises dès le deuxième trimestre 2001.

La réussite de cette desserte montre combien sont décisifs pour le choix modal les dernières centaines de mètres qui séparent les stations de transport public du lieu de travail et confirme tout l'intérêt qu'il y a à offrir des solutions "porte à porte".

En s'appuyant sur l'offre taxis

179 Contribution de Francine Depras, cabinet Mouvement

180 86% des entreprises interrogées se sont déclarées insatisfaites de l'accessibilité (28% ont expérimenté des solutions de type co-voiturage et 45% ont pris en charge le trajet terminal de leurs visiteurs en voitures de société ou taxis). Quant aux salariés, alors que 51% ont des horaires atypiques (variables, en 2 ou 3/8), 39% utilisent les transports collectifs.

Les autorités organisatrices de transport ont mis en place, dans les années 90, des services (à la demande ou en lignes régulières) en s'appuyant sur l'offre de taxis existante¹⁸¹. Les enjeux sont de plusieurs ordres: assurer des dessertes nouvelles dans le cadre d'extensions de Périmètres de Transport Urbain (PTU), substituer un service souple à une ligne standard peu fréquentée et non rentable, renforcer l'offre de transport public urbain (heures creuses, soirées, nuits), offrir un service adapté à une demande diffuse, individualisée, irrégulière.

Ces services répondent au souci d'améliorer la *performance globale du transport public en terme d'amplitude, aussi bien spatiale que temporelle*. La coopération avec les taxis présente l'avantage de ne pas nécessiter d'investissement préalable (notamment lorsque la gestion des réservations est effectuée par un groupement radio taxis). Contrairement à certains pays européens, les services à la demande sont rarement conçus en France comme des *services plus*, dotés d'une tarification plus élevée: lorsque le tarif est supérieur au ticket à l'unité (jusqu'à 4 fois le prix du titre), une incitation au regroupement des passagers est apportée (à 4 le trajet revient au prix du billet à l'unité).

En 1997, 25 réseaux de transport offraient un service de transport à la demande en partenariat avec les artisans taxis locaux. Ces services assurent environ 0,3% du trafic de ces entreprises et 2% de la production kilométrique. Les taxis sont ainsi partenaires du transport public dans près de 70 réseaux urbains, en service de lignes régulières ou à la demande¹⁸².

Taxi Autoplus à La Rochelle

Autoplus est un réseau de transport public qui comprend des lignes régulières et des services à la demande, ainsi que du prêt de véhicules électriques et de vélos. Les taxis fonctionnent sur appel depuis une des 81 bornes (78 en périphérie et 3 dans le centre-ville) d'un utilisateur en possession d'une carte d'accès. Environ 4 000 personnes possèdent cette carte et se déplacent de bornes à bornes, au départ ou à destination du centre-ville, quels que soient le motif et le moment. La tarification est établie par zones (32 F pour les courses dans la première couronne – soit 4 tickets de bus – , 45 F dans la seconde, et 60 F dans la troisième couronne). Le GIE radio-taxis reçoit les appels 24 H sur 24. 2500 courses par an sont effectuées. 80% des courses ont lieu la nuit (retour de spectacles ou de boîtes de nuit, retour domicile du personnel de la restauration, prise de service matinale de pêcheurs).

TAXITUB à Saint-Brieuc

Taxitub fonctionne depuis 1990: au départ avec 15 lignes, aujourd'hui avec une cinquantaine de lignes exploitées par 14 artisans taxis. La réservation peut être effectuée jusqu'à 15 minutes avant le départ par un téléphone relié à un serveur vocal. Les horaires sont prédéfinis mais, depuis fin 1999, les itinéraires ne le sont plus, le logiciel TOD pouvant regrouper plusieurs réservations pour une même destination. Les services fonctionnent de 7 H 00 à 19 H 30 et, depuis le début 2000, des services de nuit sont mis en place. La tarification est celle du réseau urbain et l'abonnement à Taxitub donne accès aux lignes de bus.

Taxitram à Mulhouse

Les Tram ont mis en place, pour la soirée et le dimanche, de nouvelles lignes régulières au départ d'un point central "Porte jeune" vers la périphérie, assurées par les taxis et des lignes de bus existantes. Le cahier des charges du réseau de soirée tient compte des horaires des lieux de manifestations nocturnes (bars, cafés/concerts et discothèques à Mulhouse, Illzach, Kingersheim) et des animations culturelles, de l'arrivée des principaux trains, de la patinoire "*lieu de rencontre important à Mulhouse*", de certains établissements travaillant la nuit tels l'hôpital du Mœnchsberg. Ce paramètre temporel constitue *un des 7 grands principes* de la conception

¹⁸¹ Selon la Fédération nationale des artisans du taxi: contribution de Véronique Michaud

¹⁸² Contribution de l'UTP

du réseau de soirée comme la nécessité de desservir l'ensemble des quartiers, l'ensemble des communes, d'avoir un réseau lisible, capable d'assurer les correspondances au point central... Le réseau fonctionne de 20 H 00 à 23 H 10.

En plus des services assurés par les taxis, le produit *Bus cinéma* a été renforcé: il devient le *dernier bus* et dessert les principaux quartiers (Porte jeune, la Filature, la patinoire, le campus...) de Mulhouse, les jeudi, vendredi et samedi, selon les arrêts entre 23 H 55 et 0 H 30. Sur les deux lignes Taxitram les plus empruntées, on enregistre chaque soir entre 250 et 300 voyageurs tandis qu'avant sa redéfinition, le réseau de soirée (7 lignes de bus cadencées toutes les heures) n'enregistrait qu'entre 500 et 900 clients par soir. Grâce à ce système, des femmes fréquentent dorénavant le centre-ville de Mulhouse le soir.

Garantie de retour à Montbéliard

Le réseau urbain de Montbéliard, la CTPM, a mis en place, pour ses abonnés, un service de retour au domicile en cas d'urgence familiale. Le parent abonné se voit offrir le taxi depuis son lieu de travail lorsqu'il est averti de la nécessité de regagner son domicile (ou l'école des enfants).

Pti'bus à Poitiers

Le périmètre de transport urbain est émaillé de "poches" rurales, peu denses, mal desservies par la STP (société de transports de Poitiers). Pti'bus comporte deux formules: des dessertes "préfixées" (itinéraires, arrêts et horaires fixes), le voyage étant pris en charge par des taxis sur réservation des abonnés; des dessertes "souples", assurées aussi en taxis, prenant les clients à domicile (et non à l'arrêt de bus) avec un itinéraire fonction des réservations. Toutefois, ils n'offrent que trois destinations: le centre-ville (90% des demandes), le centre-bourg de la commune de résidence de la personne, et des points de correspondance au réseau de bus. Le retour s'effectue à partir de ces points. Pti'bus a démarré lentement avec un tiers des 6000 voyages prévus et un taux de couverture des dépenses de 6,5 au lieu des 10% prévus. Dans une enquête récente, les élus et les utilisateurs se déclarent satisfaits du service. En effet, il s'agit de personnes qui, par manque d'autonomie, réduisent leur activité au minimum (femmes, personnes âgées). C'est un service apprécié, mais insuffisant pour modifier des pratiques de mobilité dépendante.¹⁸³

Le Touc à Toulouse

Développé par des opérateurs inhabituels (une petite société privée, le Touc, créée en 1997, et un groupe de distribution Casino), il s'agit d'un concept nouveau: des voitures de golf ramènent à leur domicile les clients d'un supermarché, assurant un service qui présente les avantages de la voiture (places assises, vitesse convenable, possibilité de transporter des bagages, facilité d'utilisation). Pour Casino, c'est l'occasion d'offrir à ses clients un *service supplémentaire* qui résout, en outre, le problème du stationnement. L'accord a trois ans: la clientèle du magasin a augmenté de 10% et le panier moyen de 20%. Le Touc est un service d'une grande simplicité d'usage, dessert la proximité immédiate, sur un chaînage classique de la vie quotidienne (les courses et le domicile), une certaine convivialité s'introduit entre les hôtesses et les utilisateurs sans relation commerciale puisque le transport est gratuit et que la transaction s'effectue entre le magasin et le prestataire. La simplicité du concept invite à penser qu'il est adaptable sur un ensemble de sites (centres-villes, campus universitaires, centres commerciaux et hospitaliers).

Cette configuration associant un petit véhicule de petite taille et fonctionnant aux énergies "propres" à un type de déplacement s'effectuant sur des territoires de proximité se développe¹⁸⁴. EDF, la RATP et la société Andruet conçoivent le Cycab, véhicule électrique de 4 pla-

¹⁸³ Le transport à la demande comme innovation institutionnelle, par Eric Le Breton, Laboratoire Théories des mutations urbaines (à paraître).

¹⁸⁴ Selon Eric Le Breton, oc

ces, déjà mis en service aux Pays-Bas, avec le concept "Parkshuttel". Au Japon, Honda et Yamaha misent sur la vente à moyen terme de 100 000 véhicules.

Les services vélos

Pour offrir des solutions complètes de déplacement de porte à porte, le vélo peut être l'occasion de nouveaux services aux citoyens. Citons, parmi un grand nombre, quelques démarches significatives ¹⁸⁵.

A Rochefort, la municipalité a fait du développement du vélo le fil conducteur d'une reconquête des espaces publics. La ville montre l'exemple (*vélos bleus* loués toute l'année, vélos à disposition des employés de la mairie, "ambassadrice vélo"). Elle constitue un observatoire des déplacements, un schéma directeur des continuités piétonnes et cyclables, et conduit des actions de sensibilisation (*vélo-scolaires*), sur les thèmes de la santé, du patrimoine et de l'environnement (*vélos de la forme, vélos patrimoine, balades contées*). Elle met en place une zone 30 en centre ville et diffuse une charte vélo.

A Rennes, la ville et la société Adshel ont expérimenté pendant deux ans un système de libre-service de vélo gratuit reposant sur 25 stations de prêts, réparties sur l'ensemble de la ville. Malgré quelques points faibles, le système est bien accueilli par les rennais. Le vélo acquiert un caractère innovant. Le bilan laisse supposer qu'un équilibre financier pourrait être obtenu moyennant une participation financière des usagers à hauteur de 30 F par mois et l'exploitation des espaces disponibles pour la publicité.

A Strasbourg, la communauté urbaine développe la complémentarité tram/vélo/parking proposant aux strasbourgeois d'embarquer leur bicyclette dans le tramway, de louer un vélo pour quelques heures, de déposer leur vélo dans un garage couvert et surveillé à proximité d'une station. *Vélotram* propose du lundi au samedi, de 7 H 00 à 20 h 00, 50 vélos aux couleurs du tram. La réalisation est confiée à l'entreprise d'insertion PULSAR chargée par ailleurs de missions de prévention à bord des bus.

Enfin, la RATP a mis en œuvre une politique de rabattement sur son réseau ferré de banlieue et aux portes de Paris pour ses clients cyclistes. Un des objectifs de son projet *Vélopôle* est de faciliter le transfert modal vélo/transports collectifs en proposant un nouveau service (stationnement gardienné de vélos, location de vélos, petites réparations).

LES SERVICES DANS LES ESPACES DE TRANSPORT

Alors que le "temps de transport" était un "temps perdu" et que les espaces de transport étaient parfois qualifiés de "non-lieux", les *espaces-temps de la mobilité* peuvent, au contraire, devenir des *lieux de vie* et des *moments forts* de la vie quotidienne. Les *lieux-mouvement* ¹⁸⁶ deviennent alors essentiels: stations-service, gares, stations de métro, gares routières ou pôles d'échanges. Au statut incertain, ces sont des passages qu'il reste à transformer en autant d'escaliers d'urbanité. Ces espaces-temps de la mobilité sont l'occasion de politiques d'animation et d'innovations dans les services. Les comportements de pérégrination réclament des *ressources d'itinéraires*. Bon nombre de personnes souhaitent accéder à des commerces et services dans les espaces de transport ¹⁸⁷.

Les bouquets de service

La RATP développe, dans certains pôles d'échanges, des "bouquets de services", "relais d'étapes" regroupant, selon les lieux, diverses fonctions: information-orientation (sur le transport et la ville), communication (poste, téléphone, fax, *e-mail*, internet), convivialité (coin bistrot, jour-

¹⁸⁵ Expériences étudiées et financées dans le cadre du PREDIT (Gestion des déplacements urbains)

¹⁸⁶ Isaac Joseph, in *Villes en gares*. L'Aube, 1999.

¹⁸⁷ Contribution de Bruno Marzloff

nal, jeux et culture), dépannage pratique (distributeurs de billets, denrées, photo), services personnalisés (initiation aux NTIC).

Cependant, tous les usagers ne sont pas des "nomades": une récente étude¹⁸⁸ montre que le temps de transport peut être vécu de manière différente selon que l'on est *usager fréquent et opportuniste* (capable d'utiliser les services proposés en modifiant son programme d'activités), *usager fréquent et planificateur* (la connaissance des ressources aide à construire son programme d'activités) ou *usager occasionnel* (sa méconnaissance des transports publics et des ressources l'empêche de saisir les opportunités). L'exemple suisse montre que des mesures d'amélioration de la lisibilité du réseau (comme le cadencement des horaires) participent de l'enrichissement des temps de transport et de correspondance.

Les plates-formes de service

Dans le cadre de la Politique de la ville, des plates formes de service public ont été mises en œuvre dans le cadre de démarches partenariales: notamment à Lyon, mais aussi à Saint-Denis (l'espace Service Public), à Asnières-Gennevilliers (le PIMS).

En ce qui la concerne, la SNCF souhaite créer 10 plates-formes de services publics dans les gares inscrites dans les territoires prioritaires de la politique de la ville. L'objectif est double: mieux répondre aux attentes des clients en matière de service d'utilité publique pendant les temps des déplacements, tout en développant un partenariat territorial de proximité avec les institutions d'utilité public et les collectivités locales.

Les commerces dans les espaces de transport¹⁸⁹

"Le commerce de détail en zone transport a représenté en 1998 un chiffre d'affaires de 80 milliards d'euros et il devrait croître de 5% par an", soutient le président de Hachette Distribution Service (Relais H). "*Multinationale des services pour les gens en mouvement*", voilà un mot d'ordre que Benetton met en musique dans diverses initiatives qui portent sur la captation des flux par des commerces d'itinéraire.

"*Le commerce des gares représente 900 millions de clients potentiels*" en France, titre LSA (25/11/99). Relais H (la moitié des 1 000 emplacements commerciaux de la SNCF) est maintenant suivi par Virgin, la Fnac, Pier Import, Silver Moon, Yves Rocher. Fnac service affirme que "c'est sur ces sites que nous faisons nos meilleures ventes avec jusqu'à 5 000 actes d'achat par mois. La population est pressée mais abondante, ce qui correspond bien à notre activité." Décidée à accueillir ses clients dans les meilleures conditions, la SNCF développe ses galeries commerciales qui hébergeront d'autres formes de commerce que les traditionnels points presse: "ce ne seront jamais de véritables centres commerciaux, mais on peut améliorer le confort des voyageurs, en développant des *convenience store*", insiste Pierre Talandier (PDG d'A2C).

Les gares sont ainsi les éléments incontournables d'une accessibilité urbaine pensée largement par le transport public. La SNCF va dépenser 4 MdF pour la rénovation de ses gares (La Tribune, 10/02/99) dans le cadre d'une politique globale de valorisation des espaces de vie. C'est aussi le cas à l'étranger: la gare de Leipzig (en Saxe) avec 30 000 m² de vente et 140 commerces. Benetton a gagné 12 gares en Italie. La Renfe, en Espagne, cherche un partenaire pour la rénovation et la gestion de 13 gares.

Les nouvelles technologies dans les espaces publics

Les technologies de l'information et de la communication, tout en apportant du confort individuel à leurs utilisateurs, peuvent être constitutives d'*espace public*, de bien commun: dès lors qu'elles sont accessibles à tous, créent des espaces de liberté, induisent des comportements

¹⁸⁸ Recherche "L'information au service de l'intermodalité", Fabienne Margail (LATTs) et Vincent Kaufmann et Christophe Jemelin (EPFL).

¹⁸⁹ Contribution de Bruno Marzloff

nouveaux. La plupart des services publics reformulent leur mission pour intégrer comme composante essentielle l'accessibilité pour tous aux TIC (parmi d'autres modes d'accès) contribuant ainsi à lutter contre la fracture numérique.

La RATP, qui a plus de deux contacts quotidiens avec 3,5 millions de personnes différentes (dont 500 000 provinciaux ou étrangers) dispose d'une forte audience: c'est un média. Elle lance un programme de développement de services rendus possibles par les Technologies de l'Information. Elle met en place un réseau de 1000 bornes internet, en accès public.

Des points services pour les livraisons

Alors que les livraisons directes aux particuliers se développent, des solutions sont imaginées, pour les accueillir, en l'absence des résidents, dans des "points relais" et des "points services". Certaines expériences sont déjà conduites dans ce sens sur certains lieux de transit qui présentent l'avantage d'heures d'ouverture élargies.

La communauté d'agglomération de La Rochelle met en place un centre de distribution urbaine de chargement et de déchargement couplé à une flotte de véhicules électriques pour les livraisons et les enlèvements de colis dans le centre historique de la ville¹⁹⁰.

L'Amicale des Commerçants et Artisans de Nanterre (ACAN), après avoir développé un service de Portage et d'Accompagnement à Domicile (PAD) dont les objectifs sont de faciliter les démarches des usagers et de dynamiser le commerce local, expérimente des boutiques services dans trois gares du RER à Nanterre¹⁹¹.

LES PRODUITS TARIFAIRES

La tarification est un autre moyen pour exercer une politique temporelle. Des tarifs "heures creuses", "week-end" ont été mis en place, avec pour objectifs d'étaler les heures de pointe ou de rentabiliser des services peu utilisés¹⁹².

Offrir une *tarification différenciée selon l'heure* permet une amélioration du confort aux usagers tout en optimisant les coûts d'exploitation (meilleur taux de remplissage des bus, amélioration de la vitesse commerciale en heures de pointe). Environ 10% des réseaux offrent des *titres tarifaires modulés selon l'heure*, notamment pour certains groupes ou catégories d'usagers (personnes âgées, demandeurs d'emploi, personnes handicapées ou invalides)¹⁹³.

Depuis 1998, les réseaux de Lyon et de Lille proposent un nouveau tarif spécial famille. Ce titre, valable le samedi ou le dimanche, permet, pour moins de 30 F, un déplacement en transport public aux membres d'une même famille (minimum 2 personnes à Lyon et jusqu'à 8 personnes à Lille).

Les événements sont aussi l'occasion d'innovations tarifaires. Durant la *Coupe du Monde* en 1998, un titre de transport unique, valable sur tous les transports en commun des villes accueillant les matchs, a été créé : MOBIFOOT. Le but était de simplifier pour les visiteurs étrangers les déplacements au sein des villes (Bordeaux, Lens, Lyon, Marseille, Nantes, Paris, Saint-Denis, Saint-Etienne, Toulouse). Ce titre de transport forfaitaire permettait une utilisation illimitée sur tous les réseaux de transport en commun. Avec ce titre était fourni un memento de poche qui décrivait les moyens d'accès aux stades et qui donnait les plans des villes où se déroulaient les compétitions. 10 000 personnes l'ont acheté et l'opération s'est soldée par un résultat net de 1 MF de bénéfices, toutes charges déduites. Pour le *Mondial de l'automobile*, la RATP a vendu des billets qui combinaient l'entrée au salon et l'aller-retour sur le métro et le RER en

¹⁹⁰ Expérience conduite dans le cadre du programme européen ELCIDIS avec le soutien du PREDIT (Gestion des déplacements urbains)

¹⁹¹ Expérience financée par le PREDIT (Gestion des déplacements urbains)

¹⁹² Contribution du GART

¹⁹³ Contribution de l'UTP

zone urbaine; 150 points de vente ont ainsi distribués 46 500 billets combinés et 1500 entrées au salon pour un chiffre d'affaires de 3 MF.

Les Autorités Organisatrices et leurs exploitants ont également dû prendre en compte l'évolution de la mobilité des *jeunes* qui ne se borne plus à un aller-retour domicile-école journalier, éventuellement complété d'un aller-retour à midi. De nombreux réseaux offrent aujourd'hui des *abonnements scolaires* sans limite de déplacement.

Une vingtaine de réseaux de transport proposent un titre spécifique pour l'été, destiné aux scolaires ou étudiants qui bénéficient d'une tarification réduite voire de la gratuité (aides des conseils généraux pour les collégiens et lycéens), pour l'année scolaire ou universitaire: il s'agit soit d'offrir deux mois de transport pour le prix d'un seul, soit de proposer deux mois de transport pour un prix inférieur à un titre mensuel.

Depuis la rentrée scolaire 1998, a été mis en place en Ile-de-France un titre spécifique pour les collégiens, lycéens et étudiants de moins de 26 ans: la carte *Imagine'R*. C'est un forfait annuel qui permet de se déplacer dans la semaine pour un coût équivalent à la moitié de celui d'une carte orange pour une desserte équivalente (la compensation de ce titre est versée par le STIF et le Conseil Régional d'Ile de France). De plus, il autorise le week-end, les jours fériés et pendant les vacances scolaires, une libre circulation sur la totalité des réseaux franciliens. Ce titre connaît un grand succès: à la fin décembre 2000, plus de 550 000 jeunes le possèdent déjà et 99% se déclarent satisfaits. Les abonnés bénéficient d'un chéquier étoffé d'offres et de réductions exclusives avec, notamment, des offres culturelles récentes proposées par l'Institut du Monde Arabe, l'Ensemble Orchestral de Paris, la Cité des Sciences et de l'Industrie¹⁹⁴. Le succès d'*Imagine'R*, géré par la RATP et les autres transporteurs d'Ile-de-France, est d'être devenu, non pas une "carte orange à tarif réduit", mais une véritable carte générationnelle. Les jeunes en parcours d'insertion, bénéficiaires du programme Trace¹⁹⁵ disposeront de la carte *Transition*, abonnement annuel à tarif réduit qui offre les mêmes possibilités de dézonage que la carte *Imagine'R*.

Les tarifications se développent encore pour faciliter les *déplacements multimodaux*. Si la carte orange a connu depuis près de 30 ans un grand succès en Ile-de-France, plus de 40 entreprises urbaines disposent, en 1999, de *titres combinés* "réseau urbain + train" (34 à la fin de l'année 1996) et 26 des titres "réseau urbain + réseau interurbain".

Le syndicat des transports d'Ile-de-France a introduit le forfait *Mobilis*, sorte de carte orange journalière, qui permet de circuler, pour une journée entière, sur tout ou partie du réseau francilien. Sa clientèle, jeune et féminine, réside principalement en banlieue et utilise le titre pour des déplacements liés aux achats (32%) et aux loisirs (31%). D'après une enquête récente, si un quart des possesseurs du titre n'a fait qu'un aller-retour, 57 % ont effectué quatre déplacements ou plus. Et la quasi-totalité des personnes interrogées a multiplié les modes de transport utilisant tour à tour le train, le RER, le métro et, dans une moindre proportion, le bus. La fidélisation se fait par les avantages liés au prix et à la facilité d'usage.

Dans une optique sociale, des expérimentations de financement prennent en compte la désynchronisation des rythmes. Le département de la Côte d'Or a récemment mis en oeuvre un *chèque mobilité* à l'attention des demandeurs d'emploi et des Rmistes dans le cadre de la mission pour l'insertion des personnes en difficulté (en partenariat avec la SNCF, les transporteurs publics interurbains et urbains du département et les taxis). On peut citer aussi des expériences étrangères comme celles de plusieurs villes belges qui ont établi une intermodalité tarifaire (transport collectif urbain-taxi). Les titulaires de titres d'abonnement au réseau de transport public bénéficient, la nuit, d'une réduction sur le trajet de retour en taxi.

En Ile de France, le *chèque mobilité* apporte, depuis 1998, une aide aux chômeurs et facilite leurs démarches d'insertion professionnelle: en 1999, 4 818 000 chèques mobilités ont été distribués à 270 000 bénéficiaires pour une valeur totale de 335 MF financés par le STIF, la région, les départements et l'UNEDIC.

¹⁹⁴ Contribution de Monique Smolar

¹⁹⁵ Trajet d'Accès à l'Emploi

LA BILLETIQUE ET LA MONETIQUE

Les nouvelles technologies vont profondément transformer les modes d'accès et de paiement des services à la mobilité, qu'il s'agisse des transports publics, des routes et autoroutes, des systèmes de gestion de flottes individuelles.

Le projet *Francile* développé pour les transports publics en Ile-de-France s'inscrit dans cette perspective. Il s'agit d'un nouveau service qui facilitera l'accès (passe sans contact) à plus de services (tous les transports et d'autres services avec la monétique), qui permettra un accueil personnalisé et une relation de service plus étroite apte à "fidéliser" le client. C'est un service "sans contact" au sens de la fluidité et "avec contact" au sens de la relation. C'est, à ce titre, une "clef de la ville virtuelle".

LES SERVICES LIES A L'INFORMATION

Comme "un transport dont on ne sait pas qu'il existe est un transport qui n'existe pas", il faut aller au devant de l'utilisateur pour lui faire savoir que des solutions pour ses déplacements existent, comment y recourir et comment s'organiser avec l'offre existante. L'information doit être aussi exhaustive et multimodale que possible et d'une grande fiabilité¹⁹⁶.

De plus en plus de clients deviennent "partiellement occasionnels" c'est-à-dire utilisent régulièrement le réseau de transport en commun, mais pas toujours à la même heure, sur la même ligne, avec le même titre. D'où la nécessité d'une bonne appropriation du réseau, grâce à une information complète (en amont et pendant le déplacement), à une signalétique claire, à une billettique aisée voire intermodale, à une forte lisibilité du réseau et de son inscription dans la ville, à une grande facilité d'usage (cadencement par exemple). Ces éléments se retrouvent partiellement dans les concepts de "stadtbuss" qui commencent à faire école en France (par exemple, à Sélestat ou Louviers - Val de Reuil).

La maîtrise de l'information en temps réel devient décisive. L'obligation de fonctionner (de vivre) *juste à temps* exige de plus en plus d'informations, constamment actualisées et personnalisées; en retour, la possibilité de disposer de ce type d'informations contribue à modifier les pratiques. L'INRETS a montré, par exemple, qu'avec le téléphone mobile, les chaînes de déplacement ont tendance à s'allonger car, restant branché à ses réseaux, chacun peut grouper davantage ses activités de manière à dégager des temps libres plus importants. A cet égard, la RATP vient de lancer *Paris Trafic*, un service personnalisé de message sur téléphone portable pour prévenir les abonnés d'éventuelles perturbations sur leurs lignes courantes.

Il faut aller plus loin: l'évolution des temporalités urbaines met *l'information au cœur des enjeux de la mobilité urbaine*. Cela signifie aussi que les acteurs économiques liés à la production et à la gestion de l'information deviendront des acteurs clés dans la production et la gestion des mobilités urbaines. Ils interviendront à la fois comme producteur (banque de données, connaissance en temps réel des circulations et des temps d'accès des divers modes), comme transmetteur (par satellite, par réseaux hertziens, par câbles), comme traiteurs (de très grosses capacités de calcul seront nécessaires), comme diffuseurs et vendeurs de cette information (les téléphones portables joueront un rôle probablement clef; mais d'autres terminaux seront également mobilisés).

Les constructeurs automobiles introduisent les nouvelles technologies afin d'améliorer leurs prestations. Un responsable de PSA affirme ainsi: "nous allons utiliser l'internet pour répondre aux besoins des automobilistes, en leur fournissant des services personnalisés, qu'ils pourront recevoir dans leur voiture, mais aussi à leur domicile ou à leur bureau, ou sur leur téléphone portable". Ainsi, un conducteur pourra préparer son déplacement sur un site Web, puis retrouver dans sa voiture, dotée d'une adresse internet, les réponses à ses requêtes, comme les centres d'intérêt sur la route. Il pourra consulter chaque jour plusieurs itinéraires pour se rendre à sa destination, avec le temps de parcours suivant l'état du trafic. A déjeuner, une fois sa voiture au parking, il pourra retrouver sur son téléphone portable l'adresse du restaurant qu'il a

¹⁹⁶ Contribution de la FNAUT

réservé. Le système permettra encore d'avoir accès à des services de secours ou de dépannage.

Dans les véhicules de transport public, les technologies de l'information autorisent également des améliorations substantielles en matière de régularité, de sécurité et d'information en temps réel qui permettront de maîtriser son temps d'attente ou de correspondance.

LES CENTRALES DE MOBILITE

Les techniques modernes offrent des possibilités pour une meilleure adéquation de l'offre et de la demande. Alors que Genève propose une *centrale de mobilité* (par téléphone, télécopie, courrier, e-mail et serveur Internet), quelques expériences se développent en France.

La plus ancienne a été mise en place fin 1997 à Abbeville où deux personnes sont affectées au service "Fillinfo", standard téléphonique basé à l'espace bus du réseau urbain, qui fournit toutes les solutions de déplacement (combinaison des différents modes de transport existants d'un point à un autre) sur 166 communes, soit un potentiel de 126 000 habitants. Il en est de même à Versailles où deux personnes sont détachées à la cellule de gestion commune qui gère l'information en dynamique des réseaux urbains et interurbains. Il faut suivre aussi l'expérience conduite à Marseille où un serveur Internet, "le Pilote" (www.lepilote.com), permet une recherche d'itinéraires en combinant les transports urbains de Marseille, d'Aubagne, les cars interurbains de la zone, les trains SNCF et TER, sur la base de l'adresse ou de l'arrêt interurbain le plus proche.

Un projet de recherche européen vise à mettre en place un système d'information aux usagers des transports publics qui calcule les différents moyens pour aller d'un point à un autre (logiciel EFA). Il intégrera à l'information sur la mobilité les données géographiques et tarifaires et prendra en compte les problèmes liés aux personnes à mobilité réduite. Il gèrera les perturbations en anticipant, dans la mesure du possible, celles qui sont prévisibles comme les foires et les travaux, et proposera des trajets de contournement. Il considérera aussi de nouveaux modes de déplacement comme le covoiturage, les véhicules partagés ou en libre service. Les services de base d'une centrale de mobilité sont la vente de billets, voire de billets combinés, et les renseignements sur les moyens associés (comme la mise à disposition de véhicules, soit automobile, soit vélo, dans la ville de destination), mais aussi des services d'accès touristiques par les transports collectifs. Ce concept va être expérimenté en Alsace et dans les villes de Fribourg, Colmar, Mulhouse, Bâle en association avec les villes du Rhin sud, Belfort et Montbéliard¹⁹⁷.

SERVICES DE VOITURES PARTAGEES

Certaines tendances se font jour, à l'étranger plus qu'en France, qui tendent à *séparer la propriété et l'usage de l'automobile*. Dans cette optique, les constructeurs étudient des alternatives au système traditionnel d'achat et de vente des voitures¹⁹⁸. Ils envisagent différents services de location, de courte durée (pour leurs clients dont le véhicule est en entretien) et de longue durée pour répondre à l'attente d'une frange croissante de la clientèle (qui préfère régler un budget mensuel plutôt que d'investir dans un véhicule).

Pour s'adapter aux nouveaux rythmes de vie, l'idéal ne serait-il pas de proposer une citadine pendant la semaine, un 4 X 4 pour les week-end, un cabriolet pour l'été et un monospace pour les vacances? Une enquête réalisée par l'IFOP sur la question (comment achètera-t-on sa voiture dans dix ans ?) fait paraître qu'une majorité des personnes interrogées pensent que l'automobile va devenir un bien courant qu'on pourra acheter en grande surface. 62 % des sondés imaginent qu'on n'en sera plus propriétaire, mais qu'on achètera un service de mobilité.

Si l'on distingue l'usage de la voiture de sa propriété, de nouvelles solutions sont possibles pour concilier les nouvelles exigences de mobilité et le respect de l'environnement.

¹⁹⁷ Intervention lors de l'atelier DATAR de Belfort

¹⁹⁸ Selon Alain Schneider de l'agence de presse Prologos.

Les partenariats transports publics et constructeurs automobile

Les partenariats entre entreprises de transport urbain et constructeurs automobiles s'imposent alors pour développer ensemble le service public d'accessibilité pour tous.

Par exemple, la RATP et la SNCF proposent à leurs clients "cartes intégrales" des services spécifiques en matière de location de voitures (par exemple, location expresse pour une nuit, utilitaires, ..) ou des réductions sur leur assurance automobile (car, utilisateurs intensifs des TC, ils ont peu d'accidents).

La gestion des flottes de véhicules

Deux expérimentations de gestion de flottes de véhicules électriques sont en cours¹⁹⁹.

Le concept de *Praxitèle* a été expérimenté pendant 20 mois (octobre 1997 à juillet 1999) à Saint-Quentin les Yvelines²⁰⁰, avec une cinquantaine de Clio électriques stationnées sur 14 "praxiparcs", accessibles avec un passe sans contact. L'évaluation²⁰¹ montre qu'au-delà d'une offre imparfaite et non pérenne, le concept de voitures partagées est mature. Le libre-service, son prix, le nombre et la localisation des stations sont les quatre dimensions décisives. 2000 courses étaient effectuées mensuellement en 99 avec une multiplication par 3 les six derniers mois. De station à station, de faible durée (23 minutes), de courte distance (7,6 km), les courses s'organisaient en complément du transport collectif (75% des courses en relation avec le RER, 8 % la nuit). La redistribution des véhicules paraît maîtrisable et moins coûteuse à mesure de la croissance des usages et de l'extension spatiale du service. Le coût d'exploitation constitue un défi dû à l'innovation technologique (de l'ordre de 9 F le km).

Liselec a pour objet de mettre à disposition en libre service une flotte de 50 véhicules électriques (106 et Saxo) sur 6 stations réparties sur le territoire de la communauté d'agglomération de La Rochelle²⁰². Les usagers accèdent à ces véhicules 24 heures sur 24 grâce à un passe sans contact. Une enquête réalisée par VIA-GTI auprès de 130 abonnés (sur 345) montre qu'ils sont satisfaits du service et particulièrement du confort de conduite de la voiture, du fonctionnement en libre-service et de la disponibilité des voitures dans les stations. Ils sont plus réservés sur la tarification et sur le nombre de stations, qui va s'accroître de deux unités en 2001.

Le covoiturage

En France, le covoiturage fait surtout recettes dans les périodes de grève des transports collectifs alors que d'autres pays, notamment les Etats-Unis, en font un usage régulier, contractualisé et rationalisé. Des pratiques de "covoiturage social" se développent chez les étudiants, à Belfort ou à Nanterre (où une association *Voiture & co* s'est mise en place il y a deux ans). Le co-voiturage peut être facilement organisé avec des techniques informatiques embarquées, pour les déplacements de loisirs (car ce sont ceux qui remplissent le plus les voitures sur autoroute)²⁰³.

L'auto-partage

L'auto-partage est un système de véhicules utilisables, pour une durée limitée, par plusieurs utilisateurs, moyennant paiement. L'utilisateur réserve par téléphone 24 heures sur 24 un véhicule à un lieu de stationnement déterminé pour une courte durée. Il prend et rapporte son véhicule à la station d'emprunt. L'utilisation du véhicule est facturée en fonction de la durée et/ou des

¹⁹⁹ Ces deux projets ont bénéficié d'une aide financière du PREDIT (Gestion des déplacements urbains).

²⁰⁰ Le GIE Paxitèle réunit Renault, CGEA, EDF, Thomson-CSF-Deteris et deux instituts de recherche: l'INRETS et l'INRIA

²⁰¹ effectuée par l'INRETS

²⁰² Le groupe LISELEC comprend PSA Peugeot Citroën, VIA GTI, Alcatel CGA Transport

²⁰³ Jean-François Langumier (Mission prospective de la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône) à l'Atelier Datar de Belfort.

kilomètres parcourus. Les centres-villes et les pôles attractifs, les zones périurbaines, les "parcs de voisinages" regroupant des habitants d'un même quartier peuvent être des zones de développement. Les buts principaux sont de découpler la propriété et l'usage de la voiture, de partager les coûts d'investissement, de rationaliser l'usage de véhicules individuels, de préserver l'environnement. Le plus souvent, il existe une complémentarité d'usage avec les transports en commun plutôt qu'une concurrence. Ce concept s'est surtout développé aux Pays-Bas, en Allemagne et en Suisse.

La société Caisse-Commune développe un système d'*auto-partage à Paris*²⁰⁴. Les voitures sont mises à disposition des abonnés dans des parkings faciles d'accès. Depuis la première station ouverte en 1999 (square d'Anvers), trois nouvelles ont vu le jour (Bastille, Hôtel de Ville, Place d'Italie). Fin 2000, la société compte 350 adhérents, utilisant 24 véhicules, pour la plupart fonctionnant au GPL. Deux formules d'adhésion sont proposées: *Mobility* (droit d'entrée de 1300 F TTC, abonnement mensuel de 75 F, 1, 50 F par kilomètre et 9, 90 F par heure d'utilisation pour une twingo; *Liberty* (droit d'entrée 300 F TTC, abonnement mensuel 75 F, 1, 70 F par km et 12 F par heure). Dans les deux cas, les heures de nuit sont gratuites. La clientèle est plutôt jeune, active et masculine. C'est une population très mobile qui a les moyens d'acheter une voiture. Les principaux motifs d'adhésion sont liés à la flexibilité du service, notamment la possibilité de réserver un véhicule 24 heures sur 24, pour une heure ou plusieurs jours.

Un Institut pour la Ville en Mouvement

PSA-Peugeot-Citroën vient de créer un *Institut pour la ville en mouvement* qui est une plateforme de réflexion sur la mobilité et les enjeux de la ville. Pour ce constructeur, les bénéfices attendus sont essentiellement à caractère social. Ce sont l'accroissement de la mobilité, l'amélioration de la sécurité, la réduction de la consommation d'énergie, la protection de l'environnement, la qualité de la vie.

²⁰⁴ avec le partenariat de l'ADEME, du PREDIT et de Renault

Chapitre V: Comment aller au-delà pour maîtriser les transformations des rythmes urbains dans l'organisation des transports?

Au terme de ce parcours, se trouve confirmée l'hypothèse qu'une mutation des rythmes urbains est en train de s'accomplir sous l'effet conjoint d'un mouvement global de la société européenne, de la transformation du travail dans l'économie des services et des technologies de l'information. De nouveaux régimes temporels se mettent en place, fragmentés et imbriqués, provoquant une désynchronisation des temps sociaux qui appellent diverses *formes de re-synchronisation* pour vivre ensemble dans l'entreprise et dans la cité.

Ces changements provoquent des comportements variés selon les personnes, les activités, les lieux de résidence. Ils s'inscrivent à l'articulation entre *autonomie individuelle* et *solidarité collective*. Chacun tend à définir un *projet personnel de vie* lui permettant de concilier sa vie professionnelle et sa vie privée. Parallèlement surgit le risque d'un renforcement des *inégalités* et de nouvelles exclusions. Des tensions apparaissent vis-à-vis desquelles les modes de régulation traditionnels se révèlent inopérants. Confrontés en outre à la globalisation des échanges et aux impératifs écologiques, les territoires doivent inventer des formes de *gouvernance* capables de concilier les rythmes des activités des populations dans le cadre d'un développement durable.

Ces évolutions, qui interpellent les pouvoirs publics et les collectivités territoriales, concernent aussi directement les responsables des transports (autorités organisatrices et entreprises) car, dans une société de mobilité quasi-généralisée, les enjeux liés à l'accessibilité déterminent la qualité de la vie quotidienne et l'attractivité des territoires. La désynchronisation des rythmes et la diversification des pratiques de déplacement suscitent certaines inquiétudes: une relance de l'étalement urbain, une perte de clientèle des transports publics. Si les heures de pointe s'étaient, il y a de moins en moins d'heures creuses et la tendance paraît celle de *services fonctionnant en continu* 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.

Les autorités organisatrices et les entreprises de transport prennent progressivement conscience de ces nouveaux rythmes et de leurs conséquences sur la gestion urbaine et l'organisation des déplacements. Si cette dimension n'est pas encore intégrée dans les textes législatifs et réglementaires, on l'a voit poindre dans certains *Plans de Déplacements Urbains*. Du côté des entreprises, se développent de *nombreuses innovations* qui font évoluer la conception même du transport urbain vers celle de *services à la mobilité et à l'accessibilité*, où transport collectif et transport individuel se conjuguent pour répondre aux nouvelles pratiques de déplacement des populations.

Mis en évidence depuis une quinzaine d'années au plan de la recherche, ces changements ont donné lieu à des démarches expérimentales dans plusieurs pays européens. Le réseau Eurexter d'abord, la Datar ensuite, ont largement contribué à la diffusion des bonnes pratiques. Le programme national de recherche et développement sur les transports (Prédit) a, pour sa part, favorisé des innovations en matière de services et de régulations. Et aujourd'hui, les questions liées aux temps de la ville s'inscrivent sur l'agenda politique français.

Ce rapport présente une contribution de la profession transport. Il n'a pas l'ambition d'aborder tous les problèmes et, même, certains aspects y sont insuffisamment traités (comme par exemple, le transport des marchandises).

Son principal objectif est d'attirer l'attention des pouvoirs publics et des responsables des transports sur des évolutions qui, si l'on n'y prend garde, risquent d'affecter profondément la gestion des villes et l'organisation des déplacements. En somme, il vise à alimenter le débat public sur les enjeux des nouveaux rythmes urbains, afin d'en anticiper autant que possible les conséquences sur les transports et de formuler des préconisations susceptibles d'être mises en œuvre de façon concertée par les divers acteurs impliqués.

Préconisations

V.1- Connaître, représenter, suivre

Pour sensibiliser les divers acteurs concernés aux enjeux des changements en cours, il faut d'abord leur fournir les informations suffisamment fiables pour fonder les argumentaires. Il faut ensuite développer les connaissances et les outils nécessaires à la définition de politiques capables d'améliorer la qualité de la vie quotidienne tout en préservant certains équilibres. Il faut encore se doter des dispositifs d'observation et de suivi favorisant une meilleure réactivité aux évolutions temporelles.

A partir de recherches et d'expérimentations récentes, ce rapport a mis en évidence certaines évolutions, parfois de manière imprécise. Il convient donc, d'une part, d'apporter les *compléments nécessaires* sur les sujets évoqués de façon trop sommaire. Il faut, d'autre part, *accroître les connaissances* dans des domaines insuffisamment étudiés et porter l'attention sur des phénomènes jugés secondaires mais qui prennent, dans le contexte actuel, une plus grande importance. De même, les outils de représentation et de modélisation doivent être adaptés pour mieux intégrer les processus temporels.

Ces connaissances et ces outils doivent permettre:

- *d'appréhender, plus précisément et en dynamique, l'ampleur et le rythme de diffusion des phénomènes observés, selon les populations et les contextes urbains;*
- *de favoriser les apprentissages (par des informations partagées et contextualisées) et d'alimenter les processus de concertation locale (grâce à des outils compréhensibles et, si possible, interactifs) pour concilier les temps de vie des personnes et coordonner les temps des territoires.*

Connaître l'ensemble des déplacements de façon différenciée selon les populations, les territoires, les périodes temporelles

Ainsi que le préconisent les PDU et, plus récemment, la loi SRU, il convient d'appréhender *globalement l'ensemble des déplacements* (de personnes et de marchandises), selon tous les modes de transport (motorisés et non motorisés, individuels et collectifs) et selon des échelles territoriales permettant de cerner à la fois la mobilité de proximité et les déplacements plus lointains (dans la région, le pays, l'Europe, le Monde). Pour parvenir à une description fine et dynamique des phénomènes, il faut associer études quantitatives et approches qualitatives.

En ce qui concerne les déplacements, le système statistique présente, au niveau national et au niveau régional, un certain nombre de *manques* qu'il importe de combler, en particulier sur:

- les déplacements liés aux *loisirs*, aux *vacances*, et, plus spécifiquement, au *tourisme*,
- les déplacements de *soirée* et de *nuit*, mais aussi ceux du *week-end*,
- les déplacements liés aux *achats*, qui impactent également l'organisation des livraisons aux consommateurs,
- les déplacements de *transit*,
- les transports de *marchandises*²⁰⁵.

Par ailleurs, les enquêtes globales de transport établies sur la base de trajets origine-destination et en référence à des catégories socio-professionnelles classiques, et surtout les exploitations qui en sont faites en termes de moyennes, sont difficiles à interpréter et ne permettent pas de saisir les pratiques de mobilité au regard des systèmes d'activités des personnes.

Il convient donc de les compléter par des analyses permettant une *connaissance plus différenciée des systèmes d'activités des diverses populations* (selon les sexes, les âges, les lieux de résidence, les revenus, les catégories sociales, mais aussi selon des variables comportementales pertinentes du point de vue de la mobilité). Il serait intéressant d'étudier, notamment, les chaînes de déplacement des *femmes* (qui comportent davantage de déplacements contraints,

²⁰⁵ Il convient de poursuivre les travaux engagés dans le cadre du programme de recherche national PREDIT "Transport des marchandises en ville" (notamment par le Laboratoire d'Economie des Transports).

mais présentent des degrés de liberté dans l'agencement des trajets), des *enfants* (selon les âges)²⁰⁶, des "seniors" et des personnes à accessibilité réduite, passagèrement ou définitivement (femmes enceintes, personnes âgées, mal-voyants, handicapés).

Par ailleurs, au-delà des moyennes calculées au niveau des agglomérations ou des régions, il convient d'appréhender la mobilité sur des *échelles territoriales* et sur des *périodes temporelles* plus fines permettant de spécifier les pratiques selon les territoires (petites villes, villes moyennes, métropoles) et les différentes politiques urbaines mises en œuvre par les collectivités.

De ce point de vue, des outils de *géo-marketing* peuvent être utiles²⁰⁷ : ils permettent de cerner à la fois les spécificités territoriales et les dimensions temporelles, en intégrant les attentes des diverses populations (résidents, non résidents, acteurs économiques et institutionnels) selon une approche multimodale. Des outils d'*analyse géographique* (système d'information géographique, indicateurs d'analyse et de performance de l'offre, indicateur d'accessibilité des équipements) peuvent y être associés. Des systèmes d'enquêtes et d'analyses plus élaborés peuvent être mis en œuvre comme les questions ouvertes analyses textuelles automatiques²⁰⁸.

Ce type d'approche présente, en outre, l'avantage de favoriser les processus de concertation et de co-élaboration des solutions à mettre en place.

ADAPTER LES MODELES DE PREVISION DE TRAFIC

Les modèles de prévision doivent aussi évoluer : au-delà des trafics d'heure de pointe (nécessaires pour dimensionner des infrastructures), il leur faut prendre en considération des périodes horaires élargies et intégrer les caractéristiques de l'offre de transport, notamment les fréquences (pour étudier des politiques de gestion des déplacements). Des efforts doivent aussi être faits pour développer une modélisation dynamique à l'instar du système Quatuor (De Palma).

Le calcul des gains de temps (généralisé) sur lequel se fondent encore certains modèles doit aussi être révisé au regard de la différenciation des rythmes de la vie quotidienne. Il faut prendre conscience de la nature ambiguë des temps de déplacement. Il y a des moments où nous avons besoin d'être branchés, mais il y a aussi beaucoup de moments-sas, par exemple entre la vie professionnelle et la vie personnelle, qu'un simple autoradio aide à valoriser²⁰⁹. Une heure passée dans des conditions pénibles paraît beaucoup plus longue que la même occupée par une activité ludique dans une position confortable. Le transport en commun peut aussi permettre une valorisation du temps : lecture, écriture, échanges²¹⁰. Et cela est d'autant plus vrai que, comme le stipule le chapitre IV, les espaces-temps de la mobilité deviennent des lieux de vie offrant diverses opportunités de rencontres et de services.

REVISER LES CONCEPTS ET LES CRITERES D'EVALUATION

L'évolution des rythmes conduit à revisiter certains concepts sur lesquels s'appuient les politiques d'urbanisme et de transport : densité, accessibilité, continuité, proximité, centralité.

L'accélération des vitesses²¹¹ de déplacement des personnes, des biens et des informations, comme la coexistence de vitesses différentes (du piéton aux électrons en passant par les bus et les automobiles), nécessitent de nouvelles manières de représenter et de réglementer les villes, leur fonctionnement et leur développement.

La *densité*, par exemple, ne peut plus être utilisée comme descripteur des potentialités d'échange si elle n'est pas associée à l'*accessibilité* (dont la vitesse est l'un des éléments principaux). La *continuité*, fondement de la représentation des villes européennes, utilisée fréquemment pour les délimitations institutionnelles et les réglementations, est une notion à revisiter dans un contexte où les citoyens se déplacent non plus à

²⁰⁶ A cet égard, l'Institut pour la Ville en Mouvement engage des recherches sur la mobilité des 10-13 ans et sur la mobilité des mal-voyants.

²⁰⁷ Contribution de Véronique Berthault, RATP-Entreprises

²⁰⁸ qui ont été traitées lors de l'enquête sur le tourisme urbain, Françoise Potier et all, INRETS-DATAR-DRAST

²⁰⁹ Jean-Pierre Orfeuil, La Recherche, oc

²¹⁰ Contribution de M. Barbero

²¹¹ Contribution de François Ascher

6 km/h mais à plus de 30 km/h. Les délimitations entre ville et campagne, entre villes, banlieues et zones suburbaines ne peuvent plus être effectuées en se fondant strictement sur la densité et la continuité du bâti.

La croissance des distances de déplacement (corrélée avec la croissance des vitesses) diminue la pertinence des mesures en distances. La *proximité physique* perd une partie de sa valeur urbaine. Le *temps d'accès* devient plus important que l'éloignement avec lequel il n'est plus strictement corrélé (le très proche est parfois peu accessible: un exemple classique est celui des quartiers qui environnent la Défense, qui sont de fait plus loin – en temps d'accès- de la dalle centrale que le quartier des Halles située à près de 10 kilomètres de là).

La centralité géographique n'est plus dans une agglomération un gage d'accessibilité. Elle est même, parfois, un handicap: par exemple pour les déplacements qui nécessitent une automobile. Les infrastructures de transport rapide, en particulier les nœuds d'interconnexion et les plates-formes multimodales, définissent de nouvelles zones de grande accessibilité qui polarisent diverses fonctions urbaines. La notion de centre-ville change de contenu. Des notions comme la polarisation, la spécialisation fonctionnelle, la concentration thématique seraient plus opératoires, tant pour décrire les villes que pour les planifier et les aménager.

DEVELOPPER DE NOUVELLES REPRESENTATIONS CARTOGRAPHIQUES

Pour progresser dans la prise en compte des dimensions temporelles, un champ d'investigation important concerne les représentations cartographiques.

La représentation (cartographique notamment) doit faire une plus large place aux *temps d'accès* (courbes isochrones, indices d'accessibilité). Déjà, les cartes isochrones qui permettent d'appréhender *l'accessibilité* en transport en commun et en voiture à partir d'un lieu donné aux différents points d'un territoire constituent à cet égard des outils fort utiles. Le laboratoire Image et villes (CNRS) de Strasbourg développe des cartographies qui prennent en compte des dimensions temporelles. plutôt que la distance, le temps de transport qui sépare diverses villes françaises (en autoroute, par rail, en TGV). Les déformations révèlent les proximités temporelles et permettent de simuler les conséquences de la construction de lignes à grande vitesse ou d'autoroutes. La réglementation urbaine devrait aussi prendre en compte cette approche de la proximité (pratique, temporelle, et non seulement spatiale)²¹².

En Italie, afin de mettre en œuvre les politiques temporelles, des outils pour cartographier les temporalités urbaines sont en cours d'intégration dans le cadre d'un programme de recherche sur "les temps de la ville" qui associe des physiciens, des architectes, des sociologues et des économistes urbains.

²¹² Cf. le système des zones A, B, C, aux Pays-Bas, qui hiérarchise dans les plans d'urbanisme, les besoins en accessibilité des différentes fonctions urbaines -activités tertiaires, industries, habitat et équipements-- et qui construit de nouveaux types de zonages à partir de ces hiérarchies.

Le concept de *chronotope*²¹³ propose une approche des territoires comme ensemble de lieux urbanisés au cours de l'histoire. Ces territoires sont peuplés par des populations résidentes ou de passage, qui les pratiquent selon des cycles traçant des architectures temporelles caractéristiques. L'un des enjeux de la cartographie est de construire une vision partagée des phénomènes temporels qui animent le territoire occupé et généré par ces acteurs. Des cartes classiques, sur papier, permettent de décrire l'organisation des chronotopes composant un territoire; des cartes cinématiques, sur support informatique, permettent de saisir les variations dans le temps de différents phénomènes. Les recherches actuelles vont dans le sens d'une identification des informations adaptées à une problématique définie: par exemple, l'accessibilité des services publics, la fréquentation d'un territoire, la distribution spatiale et temporelle de l'offre commerciale. Les outils de mesure spatio-temporels ouvrent un champ nouveau au projet urbain avec un point de vue original de l'organisation du territoire.

La Datar investit également ce champ de recherches. D'une part, un de ses groupes de prospective intitulé "représentations et territoires" s'efforce de mettre au point des cartographies interactives capables de servir de support à des processus de concertation. D'autre part, pour outiller la mise en place de "maisons du temps" sur plusieurs territoires français, elle cherche à développer des systèmes de représentation pertinents.

METTRE EN PLACE DES SYSTEMES DE VEILLE ET D'OBSERVATION DES EVOLUTIONS TEMPORELLES

Afin d'accroître leur capacité d'adaptation et de renforcer leur réactivité, les responsables des villes et des transports doivent disposer d'informations fiables et actualisées. Dans le cadre des PDU, un observatoire des évolutions des rythmes urbains et de leurs répercussions sur les déplacements pourrait éclairer la concertation des acteurs quant aux adaptations à apporter au transport public. Parallèlement, les entreprises pourraient se doter d'une mission de veille permanente sur les évolutions des mobilités et entretenir des relations suivies avec les principaux "architectes des déplacements" (éducation nationale, entreprises, chambres de commerce et d'industrie, culture et sports, tourisme) pour adapter leur offre dans une optique largement multimodale²¹⁴.

V.2 - Innover dans les services à la mobilité et à l'accessibilité

Pour s'adapter à l'individualisation des déplacements liée aux nouveaux rythmes urbains, les autorités organisatrices et les opérateurs de transport ont mis en œuvre un certain nombre d'innovations dont le quatrième chapitre a fourni bon nombre d'exemples. Dès lors qu'elles révèlent un véritable besoin, ces innovations rencontrent un succès qui va souvent au-delà de leurs espérances: elles sont néanmoins fragiles et se heurtent à de multiples freins institutionnels et financiers. D'ampleur diverse, ces initiatives, souvent ponctuelles, témoignent d'une volonté d'adaptation à des changements perçus intuitivement, mais sans suffisante vision d'ensemble.

INSCRIRE LES INNOVATIONS DANS LA PERSPECTIVE DES SERVICES A LA MOBILITE

Situées dans le cadre prospectif que nous venons d'esquisser, il nous semble que les innovations étudiées présentent des *caractéristiques communes*:

- elles s'inscrivent dans la perspective d'une *gamme de services de déplacement* "porte à porte" fonctionnant en continu;
- elles reposent sur une *hiérarchisation des dessertes* (elles portent notamment sur le niveau le plus fin: des dessertes adaptées aux parcours terminaux, aux rabattements sur le réseau principal des transports collectifs, aux horaires de nuit ou du week-end, intégrant le concept de *transport public individuel*);

²¹³ Alain Guez, Stefano Stabilini, Roberto Zedda, Les italiens à l'heure des villes, La Recherche, ville.com

²¹⁴ contribution de M. Barbero

- elles relèvent d'une *approche largement multimodale* (car aucun mode ne peut répondre seul à la variété des demandes), qui combine modes doux (marche à pied, vélo), véhicules individuels (taxi, automobile partagée ou non, en libre service ou non) et transports collectifs (bus, tram, métro, train);
- *l'information sous diverses formes* (multimodale, urbaine, en temps réel ou différé) y joue un rôle central : pour favoriser la régulation des flux, renforcer la réactivité, améliorer la sécurité, faciliter l'usage des réseaux, offrir des *services temporels* permettant à chacun de maîtriser son espace-temps;
- elles confèrent aux *espaces publics de la mobilité* une fonction déterminante à l'interaction des attentes individuelles et des enjeux collectifs formulés en termes d'accessibilité, d'hospitalité, de solidarité et de citoyenneté;
- elles sont susceptibles de s'étendre au *multiservices* (avec les services dans les espaces publics de transport et les possibilités offertes par les TIC - billettique et monétique — notamment en ce qui concerne *l'accès* et le *paiement*);
- elles donnent naissance à des *concepts* (centrale de mobilité, plan de mobilité, usages partagés de véhicules) qui débouchent sur de *nouveaux services* (comme le transport à la demande) et de *nouveaux métiers* ;
- elles font appel à des *montages partenariaux* entre opérateurs de transports publics, mais aussi avec les taxis, les professions de l'automobile (constructeurs, loueurs, ...), les opérateurs de télécommunications, les entreprises de distribution.

Enfin, ces innovations accréditent le passage d'une conception du transport classique à celle de services à la mobilité et à l'accessibilité adaptés aux systèmes d'activités des personnes et aux politiques urbaines conduites par les territoires.

INTEGRER CES INNOVATIONS ET FEDERER LES ACTEURS

Pour aller plus loin, il faut systématiser ces démarches innovantes, en les intégrant:

- dans *une approche globale des déplacements* (transport des personnes — résidentes et non résidentes —, et des biens, modes motorisés et non motorisés, gestion de la voirie, de la circulation et du stationnement),
- selon des *échelles territoriales* pertinentes au regard de la mobilité (bassins de déplacement, agglomérations),
- en intégrant la variété des *dimensions temporelles* mises en évidence dans ce rapport,
- dans la perspective partenariale des *services à la mobilité et à l'accessibilité* dont nous venons de spécifier certaines caractéristiques.

Pour qu'une dynamique d'innovation se déploie sur ces bases, il convient de:

- lever les freins, d'ordre administratif et réglementaire, qui empêchent la pérennisation des solutions innovantes.
- innover dans le domaine des financements, en autorisant l'hybridation des ressources (publiques et privées),
- encourager les expérimentations (en mettant en place les mécanismes et financements adéquats),

- favoriser les partenariats de divers ordres (notamment entre acteurs publics et privés) avec la perspective d'attirer de nouveaux acteurs qui, jusqu'ici, ne se sont pas intéressés à la mobilité (télécommunications, distribution).

On le voit: les innovations portent sur les services ; elles concernent aussi les *démarches* mises en œuvre pour conduire le changement et s'inscrivent dans le cadre d'une *gestion globale de la mobilité*.

V.3 - Réguler

Les évolutions des rythmes urbains, où les divers temps de la vie se fragmentent et s'imbriquent, où de nouvelles combinaisons d'espace-temps deviennent possibles, présentent un certain nombre d'*opportunités* pour les personnes, les organisations et les acteurs économiques qui peuvent choisir leurs emplois du temps. Elles peuvent aussi susciter des *conflits d'usages* (de l'espace-temps public) et font apparaître divers *risques sociaux* (inégalités, exclusion).

DEFINIR DES CADRES COLLECTIFS ET DES REGULATIONS PUBLIQUES

Les ordres temporels qui se dessinent ne peuvent être laissés aux seules forces du marché. Ils imposent qu'à côté des adaptations individuelles soient mises en œuvre des cadres collectifs et des régulations publiques encadrant les arbitrages d'espaces-temps des citoyens.

Comment concilier les temps de la personne et les temps du territoire? N' y a-t-il pas une sorte de fuite en avant à vouloir répondre à toutes les demandes des citoyens consommateurs qui aspirent à une ville fonctionnant en continu au détriment des citoyens travailleurs? Ne peut-on construire des arrangements capables de prendre en considération les attentes des premiers sans mettre en péril les équilibres des seconds?

PRESERVANT A CHACUN LA LIBERTE DE GERER SON TEMPS

Toutefois, réguler les temps de la vie quotidienne pose des problèmes délicats. Et beaucoup de voix s'élèvent pour affirmer qu'il faut éviter de régenter les temps car on touche là à la liberté même des individus. Si l'hypothèse d'un "maître des horloges" est repoussée, faut-il pour autant laisser faire? Certes on ne peut pas en revenir aux régulations anciennes et fixer des horaires identiques pour tous.

CO-CONSTRUIRE DES PROJETS TEMPORELS PARTAGES

Ne peut-on en favorisant les comportements auto-régulateurs s'appuyant sur l'information (à la manière de bison futé), en construisant localement, avec tous les acteurs concernés, des *projets temporels partagés*, parvenir à mieux gérer les temps de la vie quotidienne des personnes et des territoires.

en renouvelant les formes de régulation

Il faut cependant reconnaître, s'agissant de concilier les temps de la vie quotidienne des personnes, que les réglementations générales et les négociations fondées sur la gestion de conflits, perdent de leur efficacité. C'est dire qu'il faut inventer de nouvelles formes de régulations, plus interactives, plus proches des citoyens.

Combiner processus ascendant et descendant

Les initiatives européennes étudiées au second chapitre ont montré que les conditions de succès des politiques temporelles étaient, d'abord, une forte participation des citoyens et des acteurs locaux (dans des villes qui, de plus en plus, doivent assurer la coexistence d'une pluralité de trajets de vie), mais que cette démarche locale devait être relayée à d'autres niveaux, combinant processus ascendant et processus descendant.

METTRE EN PLACE DES INCITATIONS ET CADRAGES NATIONAUX

Nul doute qu'en France, où l'Etat a toujours affirmé sa fonction stratégique, cette nécessité d'articuler démarche ascendante et processus descendant ne soit encore plus impérieuse²¹⁵.

Les régulations à apporter devront donc combiner *démarches de concertation à l'initiative des collectivités territoriales* (à l'instar des bureaux du temps italiens), actions incitatives et *cadrages nationaux* d'ordre législatif ou réglementaire.

INSTAURER DES LIEUX ET ESPACES DE TEMPS COMMUNS

Enfin, au-delà de l'harmonisation des horaires, il est recommandé d'instaurer des *lieux et espaces de temps communs* (comme le "jour des citoyens" à Brême-Vegesack).

INTEGRER LA MOBILITE DANS LES POLITIQUES TEMPORELLES

Passant en revue diverses initiatives des collectivités locales, on a montré au chapitre II à quel point la mobilité et l'accessibilité étaient essentielles à la qualité de la vie urbaine et à l'attractivité des territoires. En effet, au-delà de leur fonction spécifique, les réseaux et services de transport exercent un rôle majeur pour relier les divers centres et unifier le territoire urbain, comme pour assurer l'accès des activités à toutes les populations (résidents ou usagers).

ASSOCIER RESPONSABLES ET SALARIES DES TRANSPORTS A LA CONCERTATION LOCALE

Il convient donc d'associer les responsables des transports aux dispositifs de concertation (quelles que soient leurs désignations: bureaux des temps, maisons des temps ou carrefours des temps) mis en place sur divers territoires pour conduire des politiques temporelles: ils seront ainsi à même de travailler avec les autres partenaires, voire même de jouer un rôle fédérateur entre diverses échelles territoriales.

Les représentants des salariés des entreprises de transport peuvent ainsi être associés à la concertation afin que, partie prenante des évolutions en cours, ils intègrent suffisamment en amont les nouvelles demandes et anticipent les changements d'organisation du travail qui permettront d'y apporter des réponses.

INTEGRER LES DIMENSIONS TEMPORELLES AU PLAN LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE

En ce qui concerne les *impulsions nationales*, l'initiative de la DATAR a été mentionnée et, plus récemment, le Ministère de la Ville et la Délégation interministérielle à la Ville (DIV) semblent attacher une importance particulière aux questions des nouveaux rythmes urbains.

Au *plan législatif*, seul un paragraphe du 1er article de la loi relative à la réduction négociée du temps de travail (janvier 2000) évoque la question de l'harmonisation des horaires des services publics dans le but de concilier vie professionnelle et vie familiale.

²¹⁵ On rejoint ici l'analyse de la DATAR (chapitre II) dans l'animation des projets financés par le FNADT

Article 1^{er} (VII)

Dans les agglomérations de plus de 50 000 habitants, le président de la structure intercommunale, en liaison, le cas échéant, avec les maires des communes limitrophes, favorise l'harmonisation des horaires des services publics avec les besoins découlant, notamment du point de vue de la conciliation entre vie professionnelle et vie familiale, de l'évolution de l'organisation, du travail dans les activités implantées sur le territoire de la commune ou à proximité.

A cet effet, il réunit, en tant que de besoin, les représentants des organismes ou collectivités gestionnaires des services concernés et les met, le cas échéant, en relation avec les partenaires sociaux des entreprises et des collectivités afin de promouvoir la connaissance des besoins et de faciliter la recherche d'adaptation locale propre à les satisfaire.

DANS LE DOMAINE DE L'URBANISME ET DES TRANSPORTS

Les nouvelles régulations à introduire posent différentes questions²¹⁶ en matière d'aménagement urbain et de transport:

- comment assurer une compatibilité minimale entre "la ville qui dort, la ville qui travaille, la ville qui s'amuse" (on a évoqué, en particulier, le problème de la réglementation des livraisons qui troublent tant la circulation que la tranquillité des riverains)? comment assurer une suffisante *mixité temporelle*? quels aménagements spécifiques sont alors nécessaires?
- comment assurer un fonctionnement en "mode normal "(non dégradé) de la ville sur une plage de temps de plus en plus longue ? Cela peut s'obtenir de façons diverses: par des centres publics-privés (comprenant une gamme complète d'activités commerciales et sociales), par un système de garde tournante assurant des activités en continu, par des réseaux de services accessibles aisément pour tous les habitants et usagers d'une agglomération?
- comment concevoir des espaces publics en fonction de leurs usages différenciés selon les jours et les heures? Certains exemples ont été fournis au chapitre III (avec l'exemple de Barcelone). Déjà les sociétés d'affichage se lancent dans les panneaux dont les publicités s'adaptent aux publics selon les heures et les jours. L'urbanisme (la réglementation comme le design architectural et urbanistique) ne devrait-il pas suivre la même voie?
- comment concevoir les villes comme des espaces de production? Le développement de l'externalisation des activités est concomitant du *juste à temps*, des nouvelles logistiques et de la prolifération d'unités (de production et de services) dispersées dans les villes. Alors qu'autrefois une bonne partie des transports s'opérait à l'intérieur des grandes entreprises ou à partir d'un nombre limité de gares et ports, aujourd'hui la ville tout entière devient espace de production continue;
- comment répondre aux exigences d'un développement peu nuisant et économe en ressources naturelles non renouvelables? comment éviter, à cet égard, que ne se poursuive la périurbanisation, voire l'exurbanisation?
- comment réaliser des économies d'infrastructure? La dispersion dans le temps des activités urbaines devraient permettre de limiter les surdimensionnements liés à la gestion des pointes. Cependant, cet étalement ne s'obtiendra pas à partir de réglementations rigoureuses, mais en jouant sur *l'information* et la rationalité des acteurs et usagers de la ville.

INTRODUIRE DES REGLEMENTATIONS DIFFERENCIEES

Ces questions doivent être prises en compte, non seulement séparément, mais aussi globalement.

²¹⁶ Contribution de François Ascher

Divers éléments de réglementations (urbanisme, logement, commerce, transport, patrimoine, déchets) pourraient être différenciés selon les heures et les jours d'activités. Les zonages, les densités, les vitesses pourraient être plus nettement diversifiés. Les centralités pourraient être qualifiées selon leurs plages d'ouverture. Les péages de diverses formes pourraient être modulés davantage selon les heures et les jours.

ET LES HARMONISER DANS LE CADRE DES SCHEMAS DE COHERENCE TERRITORIALE

Les nouveaux Schémas de Cohérence Territoriale pourraient ouvrir des perspectives intéressantes en la matière, dans la mesure où ils ont notamment pour objectifs d'harmoniser les divers objectifs et les différentes réglementations.

METTRE EN PLACE UNE GESTION GLOBALE DE LA MOBILITE DANS LE CADRE DES PDU

En ce qui concerne les transports urbains, la tendance à un fonctionnement en continu et à l'individualisation des pratiques de déplacement peut provoquer un étalement urbain accru et une perte de clientèle des transports publics, défavorables à une gestion harmonieuse de la cité et à la mise en œuvre d'une mobilité durable, telle que l'organisent les Plans de Déplacement Urbain.

Bien que les dimensions temporelles soient peu présentes dans les actuels PDU, il semble qu'ils permettent la mise en cohérence de diverses mesures au sein d'un *projet global et partagé* par les différents acteurs. Ils peuvent alors offrir aux pouvoirs publics un cadre favorable pour agir sur les rythmes urbains afin de mieux accorder objectifs économiques, sociaux et environnementaux.

Plutôt que de vouloir restreindre de façon autoritaire la mobilité, il s'agit de mettre en place une *gestion globale de la mobilité*, en partenariat avec tous les acteurs économiques et sociaux (au premier rang desquels les entreprises), pour assurer la maîtrise des principaux générateurs de trafic. Des exemples de démarches innovantes sont fournis par les *plans de mobilité* (des salariés, des étudiants, des visiteurs...), les *pactes de mobilité* (à l'instar de Bolzano), la *foire locale de la mobilité* (à Brême-Vegesack), mais aussi, en France, l'organisation de *journées sans voiture*, la *semaine des transports publics* ou le *Festival de la Ville*. De ce point de vue, la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), bien qu'elle ne fasse pas explicitement référence aux dimensions temporelles, encourage les employeurs à établir un plan de mobilité et demande aux agglomérations de plus de 100 000 habitants de mettre en place un service de *conseil en mobilité*.

Conclusion

Mieux connaître les évolutions des rythmes urbains et apprécier leurs effets sur l'organisation des transports afin de sensibiliser les acteurs et d'alimenter la réflexion et l'action collectives est une première exigence.

Innover dans les services à la mobilité et à l'accessibilité dans le cadre d'une approche globale et multimodale des déplacements est la condition pour répondre collectivement aux demandes actuelles de mobilité.

Mettre en place de nouvelles formes de régulation publique, combinant initiatives locales et cadrages nationaux est nécessaire pour définir et mettre en œuvre des politiques de gestion des nouveaux espaces-temps urbains, capables de concilier qualité de la vie pour chacun et respect des équilibres économiques, écologiques et sociaux.

Voilà les trois champs de préconisations qu'au terme de ce rapport, le Conseil National des Transports soumet au débat public.

annexe 2 : Du côté du Japon (Contribution de Bruno Marzloff)

Ce document est extrait du rapport d'une mission au Japon entreprise en décembre 2000 par Bruno Marzloff dans le cadre d'un chantier sur "Les services aux usagers des transports par les technologies personnelles", étude financée par le Prédit avec les concours de RATP, SNCF, Connex, Europcar, Relay, Cyberdeck et SFR.

UNE SOCIÉTÉ MOBILE

La taille moyenne des appartements est de 50 m². Celle des foyers ne cesse de se réduire. On ne reçoit pas chez soi. On y vit le moins possible. Les actifs restent en ville tard le soir (restaurants, bars, karaoké, spectacles, concerts). Les courses et les pratiques sociales fréquentes dans les lieux publics

UN TERRITOIRE INDIFFÉRENCIE ET MOSAÏQUE

Il faut se repérer au sein d'un territoire en perpétuel changement (75% des constructions de Tokyo auraient moins de 15 ans), où les repères urbains sont rares. Le citoyen cherche des signes pour s'orienter dans des rues qui ne portent pas de nom. Si la signalétique est abondante, la partition de l'espace est peu claire.

LES TRAMES ENTREMÊLÉES DES TRANSPORTS

Les réseaux ferrés sont complexes, privés, indépendants, mais connectés. Il n'y a pas à Tokyo de tarif unique (32 compagnies assurent depuis 1999 une coordination tarifaire). Les transports publics sont chers. Ils ne bénéficient d'aucune subvention: le salarié reçoit un titre de transport gratuit de son employeur (un parcours domicile-travail). Posséder une voiture suppose un certificat de parking. L'usage en est limité aux week-ends et aux vacances. Les seuls véhicules parkés le long des trottoirs sont les vans de livraison. On fait un usage abondant du vélo (70% des rabattements TC). Ils s'alignent par centaines aux portes des gares et stations. Les piétons partagent leur territoires avec les vélos.

LA RÉUSSITE DE L'INTERNET MOBILE

57 millions de mobiles pour une population de 127 millions d'habitants. L'internet mobile est un succès. Les formules d'abonnement tournent autour de 300 F/mois avec un supplément de 30 F pour l'i-mode. Le budget moyen d'un abonné est ¥10.000 (100 euros). L'utilisateur souscrit en moyenne à deux sites payants. 50% se contentent des services gratuits. i-mode est un terme couvrant à la fois une technologie, des infrastructures, des contenus et des services afférents à un mode de vie mobile: le DoCoMo ("Do the Communication over the mobile network". Les heures de pointe de consommation de l'internet mobile se situent entre 22 h et 2 h du matin, au moment où les tarifs sont les plus bas. L'accès au portail DoCoMo est instantané par la touche i-mode sur le corps du téléphone.

UN UNIVERS DE MACHINES

On observe une omniprésence de machines : pas de comptoirs de vente de billets dans les transports publics. Les consignes automatiques pullulent.

Les rues, les hôtels, les gares, les magasins, les lieux publics, alignent des batteries de distributeurs automatiques de sodas, de cigarettes, d'alimentation nomade, de mangas, de photographes.... Le pays en compte des millions d'unités.

DU MOBILE AU FIXE, DES SERVICES D'ITINÉRAIRE

Un câble permet de brancher son téléphone sur des bornes publiques pour lire, taper et imprimer ses messages. On y recharge son mobile. Les cabines publiques proposent une connexion internet pour les possesseurs d'ordinateur portables.

VERS LE PORTE-MONNAIE ELECTRONIQUE

DoCoMo annonce sa participation à une carte sans contact prépayée pour les paiements sur les terminaux fixes (publics ou privés) et les terminaux nomades. Elle sera en place en octobre 2001..

QUELLES PERSPECTIVES POUR LES TRANSPORTS ?

L'implication des transporteurs comme fournisseurs de données et opérateurs (Japan Railways , West Japan Railways ou Toyota sont actionnaires d'opérateurs télécom).

La place des services de navigation sur les parcours de TC et dans la ville.

La forte pratique du téléphone dans les transports tant pour les services à la mobilité, les services dans la mobilité et les services de proximité.

DoCoMo n'a pas oublié les automobilistes.

Les services commercialisables sont de l'ordre du multimodal. Les autres sont gratuits.

TEMPS & ESPACES

La position de l'aéroport de Kansai lui offre une extension des plages d'exploitation 24/24 . Cela ne s'étend pas aux transports urbains qui ferment à minuit/ Le i-mode fournit les horaires des derniers trains. Les taxis prennent le relais. La place manque pour installer de nouvelles infrastructures.

DES SERVICES DE MOBILITE PAR OPERATEUR

Tous les transporteurs de la région de Tokyo déploient sur le portail DoCoMo i-mode des services gratuits (parcours, correspondances, tarifs). Quasiment tous les Tokyoïtes ont recours à ces sites d'information.

TOSHIBA, UNE PLATE-FORME D'INFORMATION MULTIMODALE

Toshiba propose une plate-forme d'informations multimodales sur tout le pays. Il exploite plusieurs sites liés aux services de déplacements et de proximité. Le plus important est i-ekitan en mobile.

Un dispositif d'information "déplacements" global

Toshiba dispose :

d'un système de représentation cartographique continu de l'ensemble du territoire et d'un système de représentation des plans de gares en cours d'achèvement.

de la seule base de données intermodale de transports collectifs couvrant l'intégralité du pays; l'introduction des navettes d'aéroports est en cours. Bus et cars sont encore exclus de la base pour non fiabilité des horaires, malgré une forte demande.

- L'information est recueillie à 80% auprès des opérateurs (50% payant, pour un budget annuel de ¥6 millions versés aux opérateurs, environ 60.000 euros). 20% de l'info est récupérée par d'autres moyens.

500.000 PAGES VUES/JOUR POUR 300.000 ABONNES MOBILES

Cette information alimente le site web gratuit pour 1,1 millions de pages vues/jour (10 pages par consultation) et le site i-mode pour 500.000 pages vues/jour (5 pages par consultation) ; soit 100.000 consultations/jour pour 300.000 abonnés mobiles. L'objectif est de 5 millions d'abonnés d'ici 2003, date à laquelle le site sera consultable en anglais (Coupe du monde de football).

LOCALISATION, NAVIGATION, HORAIRES, TARIFS, RESSOURCES

La consultation fonctionne sur le principe du "porte à porte" à partir du nom et du quartier. Les informations concernent :

les parcours, les horaires, les correspondances, les tarifs des TC

les plans de gares, de métros, de quartier

les parcours TC et à pied

la localisation des ressources des gares, des stations, de la ville.

Toshiba passe un accord avec DoCoMo pour repérer l'utilisateur grâce aux ré-émetteurs et lui envoyer la carte de la gare, du quartier ou de l'itinéraire localisé en lieu réel. Sur une démarche origine-destination : trois clics pour atteindre le site, une petite minute pour saisir l'OD, et la fourniture de la route optimale, son coût et la séquence des parcours est quasi instantanée.

COMPLÉTER L'ITINÉRAIRE PAR LES PLANS DE GARE, DE METROS ET PAR LA CARTE DE QUARTIER

Les cartes sont lisibles à l'écran. On peut leur substituer un texte de l'itinéraire à parcourir à pied. 70% des pages vues concernent les itinéraires, 30% les cartes. Un autre site de Toshiba, She C54 ekitan, concerne les femmes dans leurs activités du quotidien.

LE KONBINI, LE "ONE-STOP-SHOPPING" DE PROXIMITÉ, LE CORNER DE LA VILLE

C'est un "corner de la ville" développé dans un espace de 30 à 100 m². : épicerie, banque, poste, relais de marchandises, comptoir de presse, centre de proximité ; un mélange étrange de linéaire classique, de bornes internet, de jeux électroniques, de distributeur de billets de banque... Les premiers (Seven Eleven) ont été créés en 1974. Quelque 50 000 de ces magasins à fin 2000 – soit un pour 2.000 habitants, jalonnent les parcours et servent les proximités de quartier et celle du travail.

Il est rare d'être à moins de 10' d'un konbini. Faute d'espace, c'est le virtuel – le m.commerce – qui leur donnent un nouveau souffle. Les espaces de transport développent leurs propres enseignes. Le chiffre d'affaires 1999 de \$3,1 milliards devrait être multiplié par 20 dans les quatre années à venir.

LE KONBINI = RELAIS DU QUOTIDIEN + RELAIS DE PROXIMITÉ + RELAIS D'ITINÉRAIRE

Que fait-on dans ces espaces ?

on accède à des produits de première nécessité alimentaire, de services traiteur à domicile, de papeterie.

on paie ses factures de services publics (électricité, eau, gaz, téléphone, etc.)

on retire de l'argent (il n'y a pas ou très peu de DAB au Japon)

on y porte ou retire des valises dont on s'allège pour le voyage...et des colis

on y retire les billets de spectacles, de concert, de sumo, etc., commandés ou non à distance

idem pour les réservations d'hôtels, les voyages organisés ou les vols secs

idem pour les inscriptions à des écoles privées

idem pour les commandes à distance de faible encombrement (livres, CD, fleurs...)

on envoie son courrier

on consulte le web sur une borne PC,

on imprime des cartes de visite (la rencontre impose un échange de cartes incontournable)

"PARTOUT" EN 24/7

La densité est telle que les enseignes se côtoient à quelque centaines de mètres. Deux magasins d'une même enseigne peuvent être très proches. "24 OPEN" est la signature de Family Mart. Les deux-tiers (65,4% à fin 1999) ouvrent en 24/7 (40,1% en 1991), les autres de 7h/11h (ce qui est d'ailleurs le format initial du pionnier ... Seven-Eleven). La plage nocturne n'est pas rentable, mais elle conforte l'image de "service public". Elle constitue aussi un élément de réassurance pour les jeunes femmes la nuit.

annexe 3 : Illustrations du chapitre 3

annexe 1 : Membres du groupe de travail

Francis GODARD	Université de Marne la Vallée
Nicole DUMONT	ADV/CLCV
Francine DEPRAS	Cabinet mouvement
Jean-Claude GALLETY	CERTU
Marie-Odile GASCON	CERTU
Lucie TORTEL	CERTU
Catherine CHARTRAIN	CNT
Patrice PATTEE	CNT
Luc GWIAZDZINSKI	Conseil Général du Territoire de Belfort
Christel ALVERGNE	DATAR
Jean VIARD	CNRS, Editions de l'Aube
Hélène MANCERON	Fédération Nationale des Artisans Taxi
Véronique MICHAUD	Fédération Nationale des Artisans Taxi
Francis BABE	Fédération nationale des transports routiers
Antoine BARBERO	FNAUT IdF
Eric EHLERS	FNAUT IdF
Laeticia DABLANC	GART
Ronan GOLIAS	GART
Pascale PECHEUR	GART
François ASCHER	Institut Français d'Urbanisme
Jean-Pierre ORFEUIL	Université de Paris 12
Françoise POTIER	INRETS
Pierre DOMMERGUES	Institut d'études politiques
Jean-Claude VIDAL	Mairie de Saint Denis
Bruno MARZLOFF	Media Mundi -Chronos
Jean-Gérard KOENIG	Ministère Equipement
Anne QUERRIEN	Ministère Equipement
Chantal DUCHENE	Ministère Equipement DREIF-DIT
Chanh NGUYEN QUANG	Ministère Equipement DREIF-DIT
François POUPARD	Ministère Equipement DREIF-DIT
Alain GUEZ	POLIMI
Véronique BERTHAULT	RATP
Edith HEURGON	RATP
Monique SMOLAR	RATP
Dominique DAUDIER	SNCF
Michel MERCADIER	SNCF
Marie-France HAU-ROUCHARD	SNCF-Mission Solidarité
Jean-Yves BOULIN	Université Paris-Dauphine (IRIS-TS)
Anne MEYER	UTP
Dominique ROYOUS	Ville de POITIERS

