

Mobilités et politiques spatio-temporelles Vers un chrono-urbanisme et une articulation cohérente des temps de la ville ?

Arnaud Gasnier

▶ **To cite this version:**

Arnaud Gasnier. Mobilités et politiques spatio-temporelles Vers un chrono-urbanisme et une articulation cohérente des temps de la ville ?. 2013. halshs-00839918

HAL Id: halshs-00839918
https://shs.hal.science/halshs-00839918

Preprint submitted on 8 Jul 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Séminaire Chronotope (urban net) de Brest – juin 2013
Time and space planning for a resilient city – Document de travail

Mobilités et politiques spatio-temporelles
Vers un chrono-urbanisme et une articulation cohérente des temps de la ville ?

Arnaud Gasnier
Maître de Conférences en géographie
Université du Maine (Le Mans)

Résumé : Construire un chrono-urbanisme implique de passer d'une politique de gestion des transports stricto-sensu, déconnectée de la planification urbaine (il n'y a pas d'urbanistes dans les bureaux des temps ; ces derniers ne sont pas intégrés aux services d'urbanisme), à une politique des temps de déplacement et d'usage de la ville.La méthodologie propose d'examiner la prise en compte des transports et des déplacements dans les documents publics d'urbanisme français (SCOT, PDU, DAC) à partir d'opérations et d'expériences territoriales nouvelles en matière de contractualisation et de partenariat public-privé (Chartes, contrats d'axe).

Summary: Building a time-planning involves more than managing transport,disconnected from urban planning (there is noplannersin the offices oftime, these are not includedinplanningservices), for a travel timeanduse policy in the city. The methodologyproposes to examine theinclusion oftransport and travel ways of planningin thepublic and urban planningFrenchdocuments in contracting french public-private renewal operations andnew territorialexperiences (charters, contractsaxis).

Cette mise en rapport s'appuie sur trois postulats :
- Les politiques temporelles obligent à porter un regard novateur sur la ville et modifient les savoirs-faires aménagistestraditionnels. Elles présentent l'intérêt de recentrer toute action urbaine sur les usages (S. Mallet, 2009) et l'adaptation des temps de la ville à ces usages. L'appel à l'émergence d'un chrono-urbanisme vise à dépasser le seul problème de congestion dans les transports (heures d'ouverture décalées pour fluidifier les flux) et intégrer la variable temps dans l'urbanisme (et pas seulement la variable espace).
- La plupart des acteurs des Bureaux des Temps (collectivités locales) se présentent le plus souvent comme des institutions de services à la personne dans lesquelles les urbanistes, architectes et aménageurs sont peu présents. A l'inverse, les bureaux des temps sont rarement intégrés au sein d'un service ou d'une agence d'urbanisme. De même, encore peu de collectivités locales françaises financent un bureau des temps. Aussi, les Bureaux des Temps restent peu sollicités par les aménageurs : dans les projets urbains, ils interviennent parfois au niveau du diagnostic mais rarement dans la définition des orientations actées, ni dans le suivi des projets.
- La prise en compte des temporalités dans la gestion urbaine, notamment dans la régulation – maitrise de la mobilité et l'adaptation des déplacements aux besoins et désirs de mobilité des individus et des groupes, est source de durabilité : limitation de conflits d'usages, adaptabilité des temps d'équipements (commerces, services, administrations, etc.) aux temps sociaux, économie des coûts économiques de transport (automobile), moindre impact environnemental, optimisation des temps, nouvelle gouvernance, transversalité des actions, etc.

La mobilité est au cœur du chronotope urbain : 3 constats et 3 enjeux

- 1er constat : l'éclatement des temps de déplacement est lié à la désynchronisation des rythmes collectifs (travail de nuit, journée continue ou non, semaine de quatre jours, temps partiel ou mi-temps, etc.) qui affecte tant les conditions de la mobilité que l'organisation des transports publics. Cette désynchronisation est portée également par les individus et les familles (familles recomposées,familles nombreuses, résidants urbains et périurbains, ménages monoparentaux, étudiants, etc.) quin'ont pas les mêmes temps de pratique de la ville, ni les mêmes besoins de déplacement et de transport.
- 2e constat : même si les temps de mobilité demeurent stables (Zahavi), les déplacements se multiplient pour deux raisons majeures : l'éclatement et le zonage urbains d'une part, la revendication d'un droit à la mobilité et celle d'une identité sociale fondée sur cette mobilité, hypermobilité parfois (ex : chalandise – zapping territorial des consommateurs), d'autre part.
- 3e constat : aujourd'hui encore, seule l'automobile permet d'assouvir ce besoin et ce désir de mobilité depuis l'urbanisme moderne dans une logique d'optimisation des temps de déplacement (Wiel, 1992).
- 1er enjeu : articuler les temps et les espaces de la mobilité en promouvant la mutimodalité et l'intermodalité dans les transports selon une logique d'accessibilité altermodale (alternative à l'automobile). Il s'agit ici d'adapter les réseaux de desserte en transport collectif aux espaces et lieux fréquentés par les urbains, mais aussi d'adapter les temps du transport aux temporalités d'usage des individus et groupes sociaux. Sur le plan géographique, l'enjeu est ici de faire de l'espace périurbain hybride, un espace d'innovations pour les politiques publiques à l'échelle métropolitaine.
- 2e enjeu : adopter une politique urbaine transversale urbanisme / transport. Lescontrats d'axe représentent un nouvel outil d'aménagement dont le double objectif est de parvenir à planifier des territoires urbains mieux accessibles par les transports collectifs, puis de densifier l'urbanisation le long des principaux axes de transport public.Cinq territoires[1] ont récemment contractualisé et programmé autour de projets de transport public pour assurer la cohérence entre acteurs de l'urbanisme et des transports.
- 3e enjeu : promouvoir les déplacements courts pour une accessibilité rapide et durable grâce à des approches multifonctionnelles. Cet enjeu passe par de nouvelles conceptions opérationnelles d'urbanisme capables de dépasser les limites du zonage monofonctionnel qui renforce les distances de déplacement, et de construire ou reconstruire de la centralité, à l'exemple d'opérations d'urbanisme de transformation de zones d'activités en quartier(s).

Documents et outils d'urbanisme au service d'une gestion plus cohérente et durable des transports plus que des déplacements et de leur temporalité

Les collectivités locales françaises, sous l'impulsion du Ministère de l'égalité des territoires et du logement (DATAR), cherchent à construire des territoires de planification plus larges et moins sectorisés à travers une gouvernancemétropolitainecapable de coordonner les territoires, plutôt que viser à les recomposer(AOT trop fragmentées), de donner aux Régions la mission de coordonner les acteurspériurbains dans le cadre de politiques régionales.

Outre ce problème d'échelle territoriale, une politique du temps urbain reste à mettre en place, notamment en matière de transport pour synchroniser ou désynchroniser les temps urbains selon les besoins fonctionnels des populations.

[1] Lille, Genève, Ile-de-France, Toulouse et Grenoble.

Alors, comment passer de l'idée du transport collectif urbain à celle d'un système plus général de déplacements, de mobilité durable ? A ce jour, trois grands types d'expériences encore ponctuelles ont été observés :

- Expériencesissues des politiques publiques (adaptabilité des horaires d'équipements publics, élargissement des horaires de circulation des bus ou tramways, site propre, tramway, services flexibles (allobus de Roissy), transport à la demande (TAD), crèches en gares périurbaines (Lyon), multifonctionnalité, proximité, accessibilité plus ou moins développées dans les documents d'urbanisme : Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT), Plans de Déplacement Urbain (PDU), Documents d'Aménagement Commercial (DAC), etc.
- Expériences provenant des entreprises (drive, commerce de transit, plateformes servicielles d'Auchan, etc.) ;
- Partenariat public – privé : livraison à domicile (ex. Versailles), PDE, PDIE, etc.

Or, persistent de nombreux problèmes de coordination des temporalités.
Tout d'abord, des décalages dans les solutions apportées à certains problèmes peuvent survenir : développer la ville 24h/24 peut renforcer des situations conflictuelles alors que la population demande majoritairement un allongement des temps d'ouverture en soirée ou pendant des périodes diurnes de fermeture (bibliothèques fermées le dimanche).
De même, de nombreux consommateurs souhaiteraient des horaires d'ouverture de commerces et de services plus variés, pas nécessairement fixes, deux ou trois jours dans la semaine où les fermetures d'établissement seraient plus tardives.
Aussi, à l'exception des bus de ramassage scolaire ou de quelques trajets quotidiens de bus irriguant les départements et financés par les conseils généraux, les réseaux réguliers et rapides de transport collectif délaissent encore massivement les espaces périurbains y compris les principaux centres commerciaux et zones d'activités commerciales ; les services de livraison à domicile également, etc.
Enfin, une grande partie de la population française vieillit et risque de devenir vite captive si de nouveaux réseaux de transport collectif ne voient le jour.

Politique de transport, déplacement et urbanisme commercial : quels territoires de projet pour quelle articulation temps / espace dans les DAC ?

Avant 2008, de nouvelles intentions en matière d'accessibilité et de maîtrise des déplacements de chalandise se révèlent peu appliquées. A partir de 2010, le DAC devient une pièce obligatoire du SCOT. La délimitation des ZACOM doit prendre en compte les exigences d'aménagement du territoire sur :
- La desserte en transport collectif ;
- Les conditions de stationnement ;
- Les conditions de livraison des marchandises ;
- Le respect des normes environnementales.

Entre 2010 et 2013, la majorité des DAC s'appuie sur au moins une des trois actions suivantes :

- favoriser un urbanisme commercial orienté vers les TCSP et le rail (Nantes, Montpellier, Le Mans, Brest) : Tramway et Train représententune volonté de renforcer l'**accessibilité**aux pôles de chalandise malgré la persistance de décalages importants entre l'arrêt des lignes de transport et la fermeture parfois tardive des commerces et services !
- favoriser le renouvellement urbain en entrée de ville sur les principes de mixité fonctionnelle et d'accessibilité par du TCSP (Saint-Etienne, Besançon). Il s'agit ici de

réfléchir à la construction de **centralité** à la fois de quartier, articulée sur des déplacements de proximité, et d'agglomération voire au-delà, articulée sur du ou des réseaux de transport plus large.

- favoriser la multipolarisation commerciale à l'échelle métropolitaine (Le Mans, Grenoble, Besançon). Le **polycentrisme** s'appuie sur l'existence des bassins de vie.Pour Grenoble, le DAC dessine une région urbaine à deux niveaux d'organisation :une région unitaire est circonscrite à un grand bassin de vie pour les activités commerciales exceptionnelles de forte attraction. En matière de déplacement, ce territoire doit mettre en place un maillage multimodal convergent sur Grenoble ;Pour les activités plus ordinaires et quotidiennes, la région s'organise en bassins et sous bassins de vie, autour de territoires de proximité plus équilibrés et « autonomes » (emplois, services, commerces, loisirs) devant se donner les moyens (notamment en matière de déplacement) de privilégier les fonctionnements internes à chacun de ces secteurs

Conclusion : Ces problématiques nouvelles d'aménagement du territoire urbain ont des incidences remarquables sur les temporalités urbaines : freiner la consommation d'espace permet de réduire et d'économiser du temps de déplacement ; favoriser la mixité des fonctions agit nécessairement sur l'optimisation des temps sociaux ; et enfin, développer les modes doux de transport en site propre revient à fluidifier et réguler finement les temps de trajet.