

QUELLE ARTICULATION ENTRE LES RYTHMES INDIVIDUELS ET LES TEMPORALITÉS COLLECTIVES ?

La voiture individuelle reste sans conteste le mode dominant pour la mobilité des Néo-aquitains. Pour la grande majorité des habitants, qu'ils vivent dans l'hypercentre de la métropole bordelaise, dans un village en fond de vallée du Pays Basque, en périphérie de Poitiers, dans le centre-ville d'Uzerche ou dans une petite ville de la côte landaise, les modes de vie sont profondément marqués par l'automobilité ; **les modes de vie dépendent de cette faculté à pouvoir se déplacer librement, individuellement et avec peu de contraintes.**

La voiture permet à des millions d'individus, qui ont tous des situations particulières, de s'insérer dans des organisations collectives. En effet, comment réussir à emmener tous les matins l'aîné à l'école dans le village d'à côté, amener la petite dernière chez l'assistante maternelle les mardis et jeudis, aller travailler à dix kilomètres de chez soi, repasser le midi à la maison pour déjeuner, repartir travailler l'après-midi, aller récupérer l'aîné à l'école le soir, les lundis et vendredis, l'amener à ses activités, faire les courses le jeudi soir sur le chemin du retour ? Comment gérer ce quotidien sans voiture ?

Les détracteurs de l'automobile sont nombreux et leurs arguments sont solides. Pour autant, cela revient à pénaliser le mode le plus performant, et souvent le seul mode qui permette aux individus de s'inscrire dans le modèle dominant de société, qui est régi par de puissantes **normes sociales**, qui organisent, certains diront le vivre-ensemble, d'autres la cohabitation du plus grand nombre dans le même territoire.

Depuis les premières civilisations de notre ère, la **question de la gestion du temps est un enjeu de pouvoir**. Ceux qui organisent les temporalités de la vie en société contrôlent l'organisation sociale et politique de cette société. En Europe, l'Église a décrété que le dimanche serait le jour du Seigneur. En France, c'est l'État qui fixe les périodes des congés scolaires, alors qu'en Allemagne, ce pouvoir appartient aux Länders, de même qu'aux États-Unis, ce sont les États, voire les Comtés qui décident. Si dans certains pays, comme en France, la durée légale du travail est fixée par la loi, les horaires en pratique relèvent de la décision de l'entreprise. Les vitesses maximales autorisées sur le réseau routier relèvent de la réglementation ; indirectement, c'est donc l'État qui régit les temps de parcours sur certains itinéraires.

Dès lors, dans ce système social, la mobilité se révèle jouer le rôle de connecteur entre des situations individuelles, de plus en plus hétérogènes et diversifiées, et des cadres collectifs relativement stables et ri-



Crédit photo : Thierry Degen - DREAL Nouvelle-Aquitaine

gides. Dans ces conditions, **comment faire évoluer ces cadres collectifs qui organisent les temporalités du territoire, pour que les rythmes individuels soient davantage choisis et suffisamment souples pour rendre possible de nouvelles organisations de la vie quotidienne, donc de nouvelles pratiques de mobilité ?**

Nous assistons aujourd'hui à une tension, entre une société industrielle, bien réglée, avec une organisation sociale très codifiée et figée, et une société numérique, peu régulée, avec de nouvelles normes sociales moins explicites. Les rythmes individuels sont quant à eux largement entrés dans l'ère du numérique de l'immédiateté et de l'effacement des frontières physiques, alors que les temporalités collectives sont encore restées à l'époque des fiches horaires et des réseaux physiques. **Agir sur les temporalités collectives, c'est redonner de l'air au système des mobilités.**

En 2018-2019, la DREAL Nouvelle-Aquitaine a conduit une réflexion prospective sur la mobilité des personnes et le transport de marchandises à l'échelle régionale. Cette fiche valorise certains résultats de l'étude face au défi de la neutralité carbone de la mobilité à l'horizon 2050. Elle fait partie d'une valise pédagogique mise à disposition des acteurs des territoires, dans le but de mettre en débat les enjeux de la transition mobilitaire et d'impulser des stratégies territoriales volontaristes.

Contacts : DREAL Nouvelle-Aquitaine / Service Déplacements Infrastructures et Transports /
Département mobilité et infrastructures ferroviaires :
dmif.sdit.dreal-na@developpement-durable.gouv.fr



IMMERSION DANS LES SCÉNARIOS PROSPECTIFS

Les scénarios prospectifs de notre étude partagent tous une tendance lourde commune : **l'individualisation des modes de vie se poursuit**. Cela a notamment pour conséquence une grande hétérogénéité des rythmes individuels dans chaque territoire. Sur le plan des mobilités, tous les scénarios anticipent un lissage du phénomène des heures de pointe et heures creuses, avec un niveau de mobilité élevé tout au long de la journée, et même la nuit en ce qui concerne les marchandises. La dispersion spatiale des déplacements, leur discontinuité, la variabilité des routines, sont également des tendances communes aux trois scénarios prospectifs. **Ce qui différencie les scénarios relève davantage de l'évolution des temporalités collectives.**



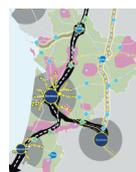
Ainsi, dans le scénario " Pacte territorial ", le territoire régional observe un double-pivot. Le premier changement est le rééquilibrage de la croissance démographique et économique vers l'est de la région. Le deuxième changement est l'accent mis sur le développement endogène des bourgs, petites villes et villes moyennes, pour accroître leur autonomie par rapport aux grandes villes et métropoles.

Dès lors, dans ce scénario, sans chercher à modifier les déterminants des rythmes individuels, les territoires veulent **agir en direction d'une plus grande proximité dans les modes de vie du quotidien**. Les individus ont toujours des journées très chargées et compliquées à gérer, mais ils y arrivent grâce à une plus grande proximité entre leurs différents lieux de vie et d'activités. Cette volonté d'aménager les territoires pour rendre possible des modes de vie autour de la notion de proximité se retrouve également dans les métropoles et les grandes villes. Les modes actifs s'affirment comme le premier mode de déplacement des citoyens. **Les temporalités urbaines deviennent plus lentes** par ce biais pour le quotidien des individus.

Les réseaux de transports urbains ont comme priorité les dessertes des lieux où sont situés les services et fonctions supérieures ; une attention particulière est donnée à **l'intermodalité à partir des portes d'entrées des grandes villes (gares et hubs) pour faciliter l'accès depuis les espaces périurbains et les villes plus lointaines.**

Alors, dans ce scénario, **les temporalités collectives organisent un territoire à plusieurs vitesses** : un territoire lent pour le quotidien de proximité, un

territoire rapide pour accéder à l'hôpital, l'université, le théâtre, le quartier d'affaires, les grands noeuds intermodaux de transports et les grands équipements.



Le scénario " Métropole sans voiture " aborde ce sujet des temporalités collectives avec une approche radicalement différente. Premièrement, sur le plan territorial, la priorité est mise sur l'intégration urbaine autour des grandes métropoles et des grandes villes. Le modèle dominant est donc celui d'une forte intensité urbaine d'activités, de services, de mobilité, avec **une concentration et convergence des flux vers le centre.**

Ensuite, si pour le scénario **" Pacte territorial "**, on travaille sur l'accès aux métropoles pour les petites villes et les zones rurales, dans ce scénario de métropolisation accentuée, la stratégie (" sans voiture ") est au contraire de toujours **privilégier les circulations internes à la métropole**. L'offre de transports, tant individuels que collectifs, est dimensionnée et organisée pour **répondre aux besoins des habitants et entreprises de la métropole**. Les disparités d'offre de mobilité entre la métropole et les territoires périphériques sont accentuées.



Dans un autre scénario, celui du " Masterplan littoral ", ce qui change est moins le quotidien des personnes, que l'organisation temporelle de leur semaine, mois, année et à l'échelle de leur vie. En effet, si les déplacements de proximité s'effectuent à l'intérieur de leur bassin de vie ou quartier, les déplacements plus occasionnels générés par l'accès aux services supérieurs se font eux sur l'ensemble du réseau métropolitain allant de Nantes à Bayonne. Pour ce type de déplacements, ils peuvent être amenés à aller plus loin. On peut même imaginer que l'organisation du travail dans ce réseau de villes, se traduit par des déplacements professionnels plus fréquents d'un pôle à l'autre, pour 2 heures, une journée ou plusieurs jours. Un autre aspect est celui des " territoires intermittents ", avec une variation saisonnière de la population liée aux résidences secondaires et au tourisme. Dans ce cas, les temporalités s'appréhendent en raisonnant à l'échelle d'une semaine et d'une année.

Les rythmes individuels et les temporalités collectives sont dans ce scénario, fortement marqués par la mobilité inter-urbaine le long du littoral.



ZOOM SUR DES INITIATIVES LOCALES PORTEUSES D'AVENIR

Information des usagers



Une application pour un nouveau pas vers une conduite intelligente et multimodale initiée sur la métropole bordelaise avec l'appui du Cerema notamment, avec :

- Le service GLOSA (Green Light Optimal Speed Advisory) recommande une vitesse de circulation pour profiter d'une onde verte aux feux de circulation
- Le service P+R délivre à l'automobiliste une information sur le taux de remplissage du prochain parking relais (ou les parkings publics plus généralement) et des plus proches.
- Un troisième fournit à bord des informations sur des panneaux de signalisation de voirie (par exemple zones 30 aux abords d'écoles avec un message de prudence).

<http://c-theifference.eu>

Bisca Bus à Biscarosse



L'adaptation d'une offre de transport par bus en fonction des saisons : Bisca Bus est un service de transport collectif régulier organisé à Biscarosse du mois de mai à septembre et qui devient un service de transport à la demande d'octobre à avril.

<https://www.trans-landes.fr/biscabus/>

Vers un futur MaaS ?



Modalis, créé par le Syndicat Nouvelle-Aquitaine mobilités, est une marque qui regroupe deux outils visant à faciliter les déplacements des usagers : un **Système d'Information Multimodale (SIM) Modalis** qui permet de trouver toutes les solutions de transport pour votre trajet (train, car, bus, covoiturage, vélo...) et de choisir la plus adaptée à vos besoins, et une **carte unique** permettant d'héberger plusieurs titres de transport, ainsi que des titres combinés (TER+réseau urbain, car+réseau urbain, ...).

<https://modalis.fr/fr/>

Observatoire des mobilités et des rythmes de vie



Piloté par l'Agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine (A'Urba), de manière partenariale avec l'État, des collectivités locales, l'Ademe et le Cerema, l'observatoire des mobilités et des rythmes de vie a un objectif prioritaire : rendre compte de la situation du territoire et de son évolution en matière de mobilité afin de mieux appréhender les enjeux territoriaux et spécifiques de la demande de déplacements.

<https://www.aurba.org/themes/observatoire-des-mobilites-et-des-rythmes-de-vie/>

- **L'information des usagers à une échelle plus locale.** L'exemple du calculateur d'itinéraires de la Communauté d'agglomération Rochefort Océan.

QUELLE ARTICULATION ENTRE LES RYTHMES INDIVIDUELS ET LES TEMPORALITÉS COLLECTIVES ?

PISTES À PARTAGER POUR ACCÉLÉRER LES TRANSITIONS DES TERRITOIRES

Les politiques de mobilité se focalisent souvent sur le développement de l'offre de transports collectifs et partagés, la régulation des trafics et la promotion des modes actifs. La prise en compte de l'enjeu d'une meilleure articulation entre les rythmes individuels de chacun et les temporalités collectives du territoire, nous invite à explorer de nouveaux modes d'action, dans des domaines moins familiers, sans pour autant être étrangers, aux acteurs de la mobilité. C'est le sens des trois pistes, qui sont énoncées ci-après.

1/ SOUTENIR LES INITIATIVES EN FAVEUR D'UNE PLUS GRANDE FLEXIBILITÉ DANS LES HORAIRES

Le desserrement des emplois du temps individuels, voire leur individualisation, est une condition d'une plus grande souplesse dans les choix des modes de transports. Cela passe par une prise de conscience des institutions, qui organisent les temporalités collectives dans les territoires, parmi lesquelles l'entreprise, les établissements scolaires et d'enseignement supérieur, les services à la population, etc. Ainsi, le sujet des horaires constitue un levier concret pour modifier l'organisation de la journée, les modes de vie et les pratiques de mobilité. Par exemple, un cas évident est celui de l'introduction du télétravail dans les organisations du temps professionnel. Un autre levier peut être mobilisé par les territoires, avec la monétarisation du temps de déplacement. Plusieurs types de mesures sont possibles pour moduler les comportements de mobilité : une tarification différenciée et dynamique des péages routiers (déjà en place le dimanche soir sur certains axes pour lisser les flux), des réductions sur les abonnements sur le train, ou dans le cas de la logistique urbaine, des horaires d'accès aux véhicules de livraison pour les sortir des heures de pointe en ville. Dans un délai court, il n'est pas réaliste d'organiser la désynchronisation des activités à l'échelle d'un grand territoire. Cela supposerait un pouvoir de régulation, qu'aucun acteur public ou privé, ne détient, soit pour des raisons politiques, techniques, ou pour des raisons éthiques (dans le cas des géants du numérique). En revanche, un axe fort de politique publique est de sensibiliser les acteurs à cette flexibilité dans les horaires et de les aider à expérimenter, innover et tester des organisations nouvelles.

2/ ORGANISER L'AGGLOMÉRATION URBAINE POUR CONCILIER UNE VILLE LENTE ET UN ACCÈS RAPIDE

Les modes d'habiter, de travailler, de consommer ou nos activités amènent les individus à une hypermobilité quotidienne. L'automobile a accompagné l'éclatement et l'étalement spatial des fonctions de la ville, tout en permettant de se déplacer de manière optimale entre des lieux toujours plus distants, alors que les transports en commun et les modes actifs restent limités. Cette périurbanisation produit une situation où on constate une concentration spatiale des activités et services, dans les centres urbains, et parallèlement un éloignement des lieux d'habitat vers des zones périphériques. Ainsi, les flux émis par les zones périphériques convergent vers le centre, générant une saturation des réseaux de transports. C'est pour que ces flux puissent se déployer, que le paradigme d'organisation du système de transports, repose sur la vitesse ; l'accès rapide à la ville est une condition de la cohésion d'un territoire et du bon fonctionnement de l'économie locale. Or, en organisant le système de transports pour que les temps de parcours soient toujours plus faibles, les territoires ne laissent pas leur chance aux alternatives à la voiture individuelle de trouver sa place, dans les modes de vie et dans l'espace public.

3/ PRENDRE EN COMPTE LA DIVERSITÉ DES SITUATIONS INDIVIDUELLES POUR PROPOSER DES SOLUTIONS ADAPTÉES

L'offre de transports publics est le plus souvent structurée par la réponse aux besoins aux heures de pointe du matin et du soir, et aux besoins des publics captifs, comme par exemple les scolaires, ou les personnes âgées. Or, une grande diversité de besoins de déplacements ne trouve pas une offre de transports publics pertinente et compétitive, notamment les personnes travaillant en horaires décalés, les personnes vivant dans une zone faiblement peuplée, etc.

