



Juillet 2020

Aménager les temps quotidiens

Depuis le 17 mars 2020, premier jour du confinement en France, la crise sanitaire du Covid-19 a eu de lourds impacts sur nos manières de nous déplacer. Nombre d'entre eux repositionnent le temps dans des pratiques d'aménagement qui l'ont plus longtemps perçues comme une simple clé d'entrée ou une conséquence que comme un réel outil à mobiliser au service d'un "urbanisme temporel".

Parmi ces tendances, la massification soudaine d'un télétravail qui peinait encore à trouver pleinement sa place montre les possibles bienfaits d'une "dé-mobilité" pour les habitants et les territoires. Elle confirme enfin l'impact que pourrait avoir la révolution numérique sur la maîtrise de temps quotidiens qui pressurisent autant les individus que les espaces. Cette tendance invite à une réflexion plus globale sur l'aménagement des rythmes de la ville.

Aménager les rythmes de la ville, c'est aussi répondre à la contrainte qu'a subi l'espace public au sortir du confinement, réceptacle de tous les usages et modes avec l'impératif de distanciation physique. Le déconfinement est venu appuyer le constat de la faible prise en compte des modes actifs, là où la voiture (en mouvement ou à l'arrêt) est dévoreuse d'espace. Dans des emprises souvent contraintes offrant peu de marges à une redistribution physique entre les modes, la modularité dans le temps peut permettre de libérer temporairement les espaces et d'optimiser les usages en tenant compte des rythmes de vie.

Ces deux tendances, devenues urgences en période de crise sanitaire, plaident pour un "chrono-aménagement" des temps quotidiens.

"Chrono-Aménagement" : l'urbanisme temporel

Historiquement centré sur la notion d'espace, l'urbanisme a longtemps mis de côté l'aspect temporel dans l'aménagement urbain. C'est à la fin des années 90 qu'apparaissent les premières politiques temporelles¹, qui ont conduit au développement progressif d'un urbanisme des temps, encore bien peu sollicité dans les questions d'aménagement.

Cet urbanisme temporel est une réponse au constat que le temps, s'il est le même pour

tous, est trop vecteur d'inégalités pour rester de l'ordre de la seule sphère privée. Ces inégalités sont d'ordre économique, quand il est par exemple possible "d'acheter du temps" en externalisant certaines tâches domestiques, ou en payant des services plus rapides (TGV, péages autoroutiers, fibre internet...). Elles sont genrées, lorsqu'on parle de "double journée" des femmes, encore en charge de 70% du temps nécessaire aux tâches domestiques. Elles sont aussi générationnelles,

1 En Italie d'abord, où se pose la question du « droit au temps » des femmes, puis en France avec l'émergence des bureaux des temps, portés par la DATAR, d'abord centrés sur la question des horaires des services.

alors que sur une même période de la vie viennent se cumuler toutes les “pressions temporelles”, professionnelles et familiales.

Enjeu d'équilibre des temps pour tous, le “chrono-aménagement” est aussi un enjeu d'équilibre des espaces pour tous. En 2013, près de la moitié des déplacements journaliers se réalisait durant les heures de pointe, phénomène renforcé de +7 points depuis 2004². Dans ces périodes, l'espace, qu'il soit dans les transports ou sur l'espace public, est sous pression et devient une ressource rare. La crise sanitaire et la nécessaire distanciation physique qu'elle induit renforce cette pression et pénalise davantage des usagers qui peuvent être triplement captifs : d'un mode, d'un motif et d'un horaire de déplacement.

Pour répondre à ces enjeux, l'urbanisme temporel s'articule autour de deux temporalités distinctes :

Le temps long de la planification : alors que les progrès de vitesse ont progressivement permis d'allonger les distances sans augmenter les temps de déplacement, bon nombre de ménage a fait le choix de l'éloignement, privilégiant la maison individuelle, la proximité d'espaces de nature, ou suivant les contraintes

Redonner la maîtrise des temps quotidiens

En 2016 déjà, une enquête³ réalisée par l'Obsoco montrait un souhait global de ralentissement des temps quotidiens (pour 82% des français). Un tiers des français interrogés estimaient très important de passer moins de temps dans les transports, et trois-quarts étaient prêts à réduire leurs déplacements et à privilégier la proximité. D'après une enquête⁴ menée durant le confinement par le même Obsoco, un peu moins de la moitié des français déclarait n'avoir

de prix du logement. Les pôles d'emplois se sont redistribués dans l'espace favorisant à leur tour des choix résidentiels plus lointains. Ce mécanisme a conduit au passage d'un modèle de “ville pédestre” à celui de “ville automobile”, aujourd'hui remis en cause pour ses effets néfastes (étalement urbain, concentration des activités, congestion, coût de l'énergie, émissions de polluants...).

Le rythme quotidien de la ville : le numérique permet une agilité qui a pu manquer par le passé dans l'aménagement des rythmes et des espaces. Que ce soit dans les activités (travail, achats, démarches administratives, loisirs...) ou dans l'allocation des espaces (plans de circulation dynamiques, feux intelligents...), une culture de l'agilité semble émerger dans l'aménagement urbain et les pratiques quotidiennes. D'autant plus, que la crise sanitaire a conduit les collectivités à développer des mesures d'aménagements temporaires et modulables.

Nous évoquerons ici le “chrono-aménagement” dans cette dimension quotidienne : comment aménager les rythmes pour libérer à la fois les temps quotidiens et l'espace ?

pas mal vécu la période de confinement et être soulagée de ce ralentissement.

Télétravail, e-commerce ou encore télémédecine, la révolution numérique a fait son chemin pour progressivement séparer, au moins théoriquement, l'activité de son lieu de réalisation. Même si l'on peut attendre certains effets “rebonds” (mobilisation du temps gagné pour effectuer une autre activité et donc souvent d'autres déplacements), cette révolution numérique devrait entraîner une

2 Enquête Ménage Déplacements de la Grande Agglomération Toulousaine, 2013

3 Observatoire Société et Consommation, enquête “Modes de vie et Mobilité”, menée en France, Espagne, Allemagne, Etats-Unis, Turquie et Japon en 2016

4 Observatoire Société et Consommation, “Covid-19, le jour d'après - Le temps du déconfinement”, 2020

importante “dé-mobilité”, au profit de ces aspirations latentes de ralentissement, mais dont les effets peinent à être observés. Si les déplacements ont baissé de -8% entre 2004 et 2013 dans l’agglomération toulousaine⁵, il reste difficile de connaître l’impact du numérique quand cette diminution était particulièrement marquée chez les chômeurs et les étudiants mais nettement moins chez les autres catégories de population.

La massification du télétravail dès le début du confinement, dans une situation fortement dégradée, a révélé les capacités d’une mise en œuvre rapide pour une part possiblement plus importante d’emplois que ce que l’on pouvait évaluer. Cette démocratisation de la pratique va sûrement permettre une levée de freins jusque-là encore importants. Peut-être principal effet durable d’un “autre demain”, le télétravail et son impact majeur sur les rythmes marquent un bouleversement dans nos modes de vie.

Le télétravail, comme l’assouplissement ou le décalage des horaires, permettent en effet de fortement jouer sur le facteur temps, sur un motif travail qui reste le plus dimensionnant (1/4 des déplacements sur l’agglomération). Ces outils permettent de libérer de la capacité sur les réseaux de transport et de la maîtrise dans la gestion de temps quotidiens contraints – et souvent à l’origine du choix de la voiture -. Cette meilleure maîtrise du temps quotidien, c’est la possibilité de choix de modes de vie plus durables, souvent empêchés par la pression temporelle : mobilités actives, consommation locale... Le confinement a d’ailleurs permis de (re)découvrir les possibilités de son espace de proximité et les bienfaits d’une mobilité piétonne.

Si le motif travail est le plus impactant, cette réflexion temporelle doit pour autant s’étendre à l’ensemble des activités quotidiennes : commerces, services, écoles, ... pour conduire à une désynchronisation des temps allant dans le sens du bien être des habitants et d’un développement durable des territoires. Le “chrono-aménagement” nécessite ici un travail de tous les acteurs, publics et privés, qui peut plaider pour des espaces de réflexions et d’expérimentations communs de type “bureaux des temps”. Simple exemple, en 2012 à Rennes, où le bureau des temps de la Métropole a réuni les principaux “générateurs de temps” pour lisser l’hyperpointe d’un tronçon de métro en limite de capacité. L’expérimentation d’horaires de début de cours décalés à l’Université qui en a suivi a été un succès et a permis d’atténuer la pointe et d’augmenter la fréquentation de la ligne, tout en limitant le nombre de véhicules nécessaires. Ces démarches permettent aussi souvent de mieux adapter les horaires d’ouvertures des services publics aux rythmes des usagers : les mairies ouvrent régulièrement en “journée continue”, les piscines proposent des nocturnes...

A Toulouse, une démarche comme le projet COMMUTE, qui regroupe partenaires publics et privés pour une meilleure gestion des mobilités à l’échelle de la zone aéronautique, représente un exemple d’espace de travail favorable à l’émergence de ce type de solutions temporelles.

⁵ Enquête Ménage Déplacements de la Grande Agglomération Toulousaine, 2013

Libérer l'espace en modulant les temps

Toulouse et sa structure en étoile s'est développée autour d'axes qui concentrent l'ensemble des fonctions urbaines. Ils sont lieux de transit, cœurs de quartier, faubourgs commerçants... Le cumul en heure de pointe de l'automobile, du camion de livraison, du transport en commun, du vélo, du piéton et de nouvelles mobilités individuelles impose un difficile partage de l'espace dont les modes actifs sont souvent les grands perdants, alors que la crise sanitaire prouve encore tout leur intérêt. L'emprise contrainte de nos axes historiques, héritée d'un impact faible de la révolution industrielle sur l'agglomération au 19e siècle, rend le défi du partage des usages encore plus grands.

Les projets se multiplient pourtant sur ces mêmes axes, où il sera nécessaire de libérer de l'espace pour renforcer la vie urbaine et concilier les vitesses de déplacements. L'avenue Saint-Exupéry, axe pénétrant vers le centre-ville de Toulouse, devra par exemple accueillir sur une emprise moyenne de 12 mètres une station de la 3ème ligne de métro (place de l'Ormeaux), un Linéo et un axe du Réseau Express Vélo, à concilier avec les autres fonctions urbaines actuelles, le souhait de renforcer l'attractivité des centralités de faubourg et les enjeux de végétalisation.

Ainsi, en heures de pointe, vie urbaine et modes de déplacements se télescopent dans un même espace – temps, entraînant conflits d'usages, et "désactivant" souvent l'espace public dans sa fonction sociale. La période de déconfinement a particulièrement souligné ces difficultés en ajoutant une double contrainte : possiblement réduite dans les mois qui viennent, la fréquentation des transports en commun se déverse sur l'espace public, lui-même sous pression face au besoin de distanciation physique.

Bien que libératrice, cette même phase de déconfinement est aussi révélatrice d'aspirations complexes, quand pointe une forme de "nostalgie" au sujet d'un espace

public pleinement rendu aux usages actifs du 16 mars au 11 mai, et très vite réinvesti par la voiture.

Des solutions existent pour renforcer la place des modes actifs sur ces axes et ont pour partie été mises (temporairement) en œuvre durant la crise : apaisement des circulations, redistribution des espaces dédiés à l'automobile au profit des modes actifs (dont l'important levier qu'est le stationnement). Pour autant, aménager des espaces modulables qui évoluent au fil de la journée, de la semaine, de l'année, en fonction d'usages et modes à prioriser, offre d'importantes marges de manœuvre pour redistribuer l'espace public lorsque l'emprise est trop contrainte.

Autrefois figé dans sa répartition entre les usages et les modes de déplacements, l'espace public ne devrait-il pas trouver une forme de flexibilité dans son aménagement grâce à l'outil numérique ? L'information dynamique peut permettre de rendre lisible de possibles modifications des affectations sur tout ou partie d'une voie. Cela peut être, par exemple, l'affectation d'une voie bus ou d'une file réversible à d'autres usages en heures creuses (covoiturage, stationnement nocturne, ...).

Cette modularité temporelle est aussi rendue possible par l'émergence d'une culture de la souplesse dans nos façons d'aménager la voie et les espaces publics. La crise sanitaire en a été l'un des révélateurs lorsque plots de chantier et marquages au sol sont venus dessiner, dans des temps très courts, des kilomètres de nouveaux aménagements cyclables temporaires. L'avant crise montrait, déjà, des exemples de réappropriations temporelles de l'espace public, dans le sens d'une reconquête périodique ("parking day", "rue aux enfants", ...) ou d'expérimentations d'usage dans le sens d'un urbanisme tactique. Les choix peuvent être négociés avec les usagers : riverains, association de commerçants, ...

Le temps, affaire de tous les acteurs de la ville

Quatre familles d'outils utilisant la dimension temporelle peuvent définir ce qu'on appelle le "chrono-aménagement" : partager les espaces, agir sur les horaires, sur les vitesses ou sur les temps de parcours.

Un partage de l'espace tenant compte des rythmes quotidiens implique un changement culturel dans la façon de programmer l'espace public, et nécessite davantage d'agilité, de réversibilité, d'expérimentations. Les aménagements temporaires liés à la phase de déconfinement montrent la capacité à traiter l'espace public de manière souple pour tester. Le travail engagé par Toulouse Métropole sur les axes radiaux vers le centre-ville de Toulouse pourrait permettre d'expérimenter ces types d'aménagements modulables dans le temps sur ces axes majeurs et pas seulement dans la ville rose.

Sur la question des horaires, l'apport du numérique dans une désynchronisation positive des temps quotidiens et dans une meilleure maîtrise des temps par chacun peut offrir un (ré)aménagement des rythmes quotidiens. Une approche partenariale de tous les acteurs de la ville, qu'ils soient publics ou privés, plaide donc pour des espaces de travail semblables aux bureaux des temps, ou à la multiplication de démarche comme le projet COMMUTE, en cours sur la zone aéroportuaire.

Au-delà de cette approche "quotidienne" du "chrono-aménagement", la prise en compte des temps pour planifier la ville en agissant sur les vitesses et les temps de parcours doit permettre de recréer une "ville des proximités". Un autre angle de travail pour un autre demain.