

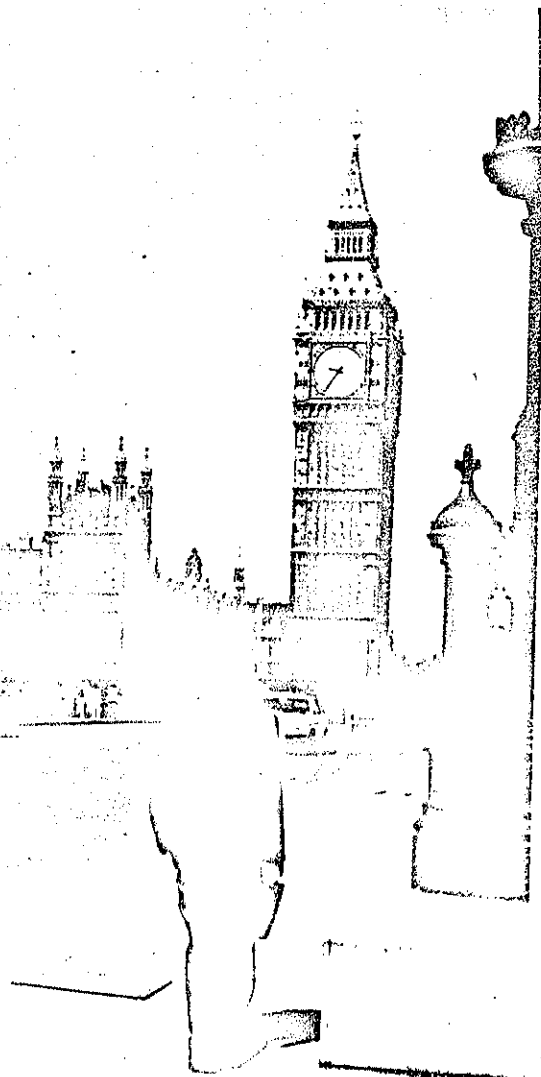
2982

L'aménagement du temps et les transports urbains

UNE politique globale d'aménagement du temps au niveau d'une agglomération peut changer d'une manière radicale l'utilisation de l'espace et par là, influencer sur les options d'aménagement à plus ou moins long terme. Un des domaines privilégiés de l'aménagement du temps est le secteur des transports urbains. Dans ce secteur l'aménagement du temps devient un moyen d'action supplémentaire pour tenter de résoudre les problèmes posés par la circulation urbaine. Une politique d'aménagement du temps peut intervenir dans quatre champs d'actions privilégiés qui sont : l'écrêtement de la pointe, l'adaptation de la capacité du transport à la demande accrue des citadins, la recherche d'une cohérence entre les divers modes de transport et la gestion du parc pendant les heures, les journées et les mois creux.

Les problèmes se posent différemment en fonction du cadre géographique concerné. Trois types d'espaces seront examinés dans cet article : la grande métropole, la ville moyenne et la petite ville et le secteur rural.

ECRÈTEMENT DE LA POINTE



Quelle que soit la taille de l'agglomération, le phénomène de la pointe journalière est présent. Son ampleur dépend de la taille de l'agglomération, des modes de transport utilisés par les habitants et des conditions géographiques (relief, concentration du centre, etc.). Ces éléments amplifient les effets négatifs de la pointe, jusqu'à entraver la circulation urbaine, obligeant alors la collectivité à entreprendre des mesures contraignantes pour résoudre le problème, au risque de voir le centre ville déserté par les habitants et par les entreprises.

La pointe journalière (dans le cas d'une grande métropole) ou la pointe de fin de semaine, nécessitent des investissements qui ne sont utilisés que pendant un laps de temps très court. Le phénomène est bien connu dans les grandes métropoles. Il se pose également dans les villes moyennes, où il augmente en particulier les coûts d'investissement et de fonctionnement des transports en commun. La ville est, en effet, obligée d'acheter et de mettre en service un nombre considérable de bus pendant les heures de pointe qui sont ensuite inutilisés le reste du temps.

Par conséquent une action prioritaire en matière d'aménagement du temps est l'écrêtement de la pointe

Plusieurs moyens peuvent être mis en oeuvre, mais ils doivent être précédés d'un certain nombre d'études visant à bien cerner l'ampleur de la pointe et à identifier les « points noirs » de la circulation. Cette phase d'études est nécessaire mais elle doit rester légère pour être efficace. Une nouvelle lecture de certains documents existants, comme, par exemple, le plan de circulation ou le dossier d'agglomération, suffit souvent à apporter les premiers éléments nécessaires au démarrage d'une action. Deux types de mesures peuvent être mis en oeuvre : la désynchronisation et l'individualisation des horaires.

Pour le premier type de mesures il faut établir un **plan de désynchronisation des entrées et des sorties**, soit entre les différents types d'activités (par exemple, séparer le transport scolaire et la circulation banale en décalant les horaires scolaires par rapport aux horaires de travail des entreprises) soit entre plusieurs entreprises. Ces deux démarches peuvent, d'ailleurs, être cumulées.

On peut aussi **individualiser les horaires de travail**. En effet, chacun peut aspirer à un rythme de travail

plus ou moins individualisé : c'est le principe des horaires variables. Leur généralisation, notamment dans le secteur tertiaire, permet un écrêtement sensible de la pointe. Il peut provoquer, par contre, un report d'usagers des transports en commun vers les transports individuels, ce qui dans un cas extrême peut niveler les avantages obtenus par l'aménagement du temps.

La préférence pour le transport individuel peut se manifester du fait qu'un individu libéré des contraintes des horaires de travail, accepte mal celles engendrées par les transports en commun (liberté de mouvements, attente aux arrêts, correspondances). Par conséquent, nous assistons à un paradoxe où l'aménagement du temps de travail quotidien dans une ville, mis en place justement pour améliorer le trafic et notamment le fonctionnement des transports en commun, nécessite très souvent une très grande adaptation de ce dernier.

ADAPTATION DE LA CAPACITÉ DES TRANSPORTS

Le second champ d'application de l'aménagement du temps concerne l'adaptation de la capacité des transports urbains et de la voirie urbaine au phénomène de pointe. Il s'agit de mesures réglementant le stationnement (par exemple : interdiction de stationner dans une rue pendant certaines heures de la journée, mesures mises en oeuvre dans certaines rues de Paris), les livraisons, l'affectation de la voirie (exemple : couloirs d'autobus) et même le sens du trafic en fonction de priorités variant suivant les différents moments de la journée (cas de Rio de Janeiro au Brésil ou de Bogota en Colombie). L'entrée d'une agglomération peut être interdite à certains types de véhicules pendant un temps déterminé pour améliorer la fluidité de la circulation. L'application de ces mesures dépend, en France, de l'autorité du maire. Simples en apparence, elles demandent néanmoins la mise en place, surtout dans le cas des villes importantes, des équipements d'accompagnement indispensables

(exemple : une gare routière peut être nécessaire si la réglementation des livraisons devient trop contraignante).

En ce qui concerne les transports en commun, une série de mesures « techniques » est disponible, notamment pendant les heures de pointe au cours desquelles une partie des arrêts de moindre importance peut être supprimée, les « bus express » ne s'arrêtant plus alors qu'aux arrêts importants (*).

COHÉRENCE ENTRE LES MODES DE TRANSPORT

Une réflexion sur les différents modes de transport à l'échelle de la région urbaine peut, d'une part, améliorer notablement les correspondances entre les différents modes de transport et, d'autre part, faciliter la mise en oeuvre de solutions s'inscrivant dans une approche systématique.

Une ville est généralement desservie par divers modes de transport : transports départementaux, S.N.C.F., transports en commun urbains (exploités par un concessionnaire ou un syndicat intercommunal), parfois un réseau de ramassage pratiqué par certaines entreprises ou certaines écoles. On peut aisément imaginer qu'une étude sérieuse des correspondances devrait nettement améliorer la qualité et la rapidité des déplacements pour une partie notable des personnes venant quotidiennement en ville.

L'aménagement des correspondances doit donner lieu à un réexamen de l'ensemble du réseau des transports à l'échelle régionale. La « dimension du temps » doit être un des éléments déterminants dans la mise en place de la nouvelle politique des transports. Bien évidemment, chaque région doit trouver un système correspondant au mieux aux caractéristiques qui lui sont propres.

(*) Ce système a été mis en place à Varsovie en Pologne et fonctionne de manière satisfaisante.

GESTION DU PARC EN HEURES CREUSES

Un autre problème se pose dans presque toutes les agglomérations possédant un réseau de transports en commun, c'est celui de l'utilisation du parc technique pendant les heures creuses de la journée. Deux exemples indiquent l'ampleur du problème.

A Besançon, un autobus sur deux (soit 100 sur 200) n'est utilisé que durant les heures de pointe, soit quatre heures par jour, cinq jours par semaine et probablement dix mois par an. C'est la rançon que la ville paie pour assurer un bon niveau de service dans les transports publics.

En région parisienne, le matériel qui n'est utilisé que durant les périodes de pointe, représente par rapport au parc total, les pourcentages ** suivants : - 21 % pour les autobus de Paris - 40 % pour le métro urbain ; - 59 % pour les autobus de banlieue - 69 % pour le R.E.R. ; - 67 % pour la S.N.C.F.

L'ampleur du phénomène est bien évidemment proportionnelle à la taille de l'agglomération et à l'importance des périodes de pointe. Mais, quel que soit l'aménagement du temps entrepris dans une agglomération, le problème sera posé. Pour le résoudre, on peut envisager plusieurs actions d'ailleurs complémentaires :

- Désynchroniser les horaires des activités de la ville ou de la région de manière à ce que le même parc puisse servir à plusieurs fins comme le ramassage scolaire, le ramassage des salariés d'entreprises et le transport des groupes pendant la journée.

- Mettre des autobus existant à la disposition des groupes sociaux comme les écoliers, les personnes du 3ème âge, etc., pour des déplacements de tout genre moyennant la rémunération du carburant et la participation aux frais d'amortissement et d'entretien du matériel, le salaire du conducteur pouvant rester à la charge de l'exploitant, ce qui représente une importante réduction des prix à payer par les utilisateurs.

**Source CATRAL : note sur une politique de diversification. Les horaires de travail dans l'agglomération parisienne - Paris 1976

- Créer des emplois à temps partiel pour le personnel des transports, réduisant ainsi, d'une part, le temps perdu pendant les heures creuses, et, d'autre part, rendant possible l'utilisation du matériel pendant les fins de semaines. C'est-à-dire qu'à côté du personnel permanent, il y aura des salariés auxiliaires qui travailleront le samedi et le dimanche. Ce système a été mis en pratique à Stockholm en Suède, le personnel auxiliaire se recrutant essentiellement parmi les étudiants. Il fonctionne semble-t-il à la satisfaction de tous.

- Moduler les tarifs des transports, du stationnement etc. en fonction de l'affluence des passagers en incitant ainsi certains groupes sociaux à utiliser davantage les transports en commun. Par exemple, pendant les heures creuses ou les fins de semaine, les prix des transports suburbains peuvent être réduits de moitié. Dans le choix des investissements il convient de prévoir la possibilité d'utilisations multiples des équipements. La prise en compte d'un tel objectif peut influencer le choix de la taille des autobus (car ou mini-bus).

- Inciter les particuliers à se regrouper pour se déplacer (trajet domicile - travail). En Alsace, dans les régions frontalières, les entreprises allemandes ont souvent mis à la disposition des salariés, des mini-bus qu'ils peuvent utiliser le soir, en fin de semaine, et pendant les vacances à des fins privées, moyennant un engagement de ramasser les autres salariés sur le chemin du travail.

Les différentes actions en matière d'aménagement du temps qui viennent d'être évoquées, s'inscrivent de manière différente dans la réalité spatiale en fonction, principalement, de la taille de l'agglomération. D'une manière schématique, on peut examiner trois cadres d'application des mesures d'aménagement du temps qui sont la grande métropole, la ville moyenne et la petite ville - secteur rural.

LES GRANDES MÉTROPOLES

Une grande métropole comme la région parisienne, est un cadre difficile pour la mise en oeuvre d'une politique d'aménagement du temps. L'extrême concentration des activités, la masse des gens à transpor-

ter, la dispersion des lieux d'habitation, la multitude de motivations dans les déplacements, rendent complexe toute proposition d'aménagement des horaires.

Le premier problème à résoudre est la bonne compréhension du phénomène de pointe : la connaissance des principaux flux de circulation demande la mise en place d'un programme d'étude d'une importance considérable, indispensable pour formuler des propositions susceptibles de donner des résultats satisfaisants.

Deux objectifs principaux peuvent être recherchés par la politique d'aménagement du temps dans la grande métropole : écrêtement de la pointe pour améliorer le niveau de confort, la rapidité des transports en commun et pour limiter les investissements d'infrastructure et la création d'une complémentarité entre l'espace urbain et suburbain.

ÉCRÈTEMENT DE LA POINTE

Dans les métropoles on peut écrêter la pointe soit en établissant un plan de désynchronisation entre les activités ou les entreprises, soit en introduisant d'une manière générale le temps individualisé, sous forme d'horaires variables, par exemple. Ces deux démarches se complètent ; cependant, dans une grande agglomération, les deux démarches n'ont pas la même efficacité que dans les villes de taille plus réduite.

Le plan de désynchronisation a l'inconvénient d'obtenir difficilement l'adhésion de toutes les entreprises concernées. Les situations sont très variées d'une ville à l'autre. Etant donné leur nombre, on ne peut pas contourner les obstacles de manière individuelle alors que, pour réussir un plan de désynchronisation, il est nécessaire de recueillir la participation d'une bonne partie d'entre elles. D'autre part, du point de vue du salarié, les avantages ne sont pas toujours perçus d'une manière positive. En effet, le plan de désynchronisation mis en place dans le quartier de l'Opéra à Paris a réduit l'encombrement de 10 % aux heures de pointe, ce qui ne se traduit pas par une amélioration du confort justifiant, par exemple, le départ plus matinal du domicile, en particulier pour les salariés qui ont plus de 40 minutes de trajet.

Désynchroniser les activités entre elles, paraît plus facile à mettre en oeuvre, mais, en général, le béné-

fice n'est ressenti que sur l'une des pointes, soit celle du matin, soit celle du soir. L'horaire variable représente le système susceptible de donner le plus de satisfaction, malgré le volume des personnes à transporter. Les encombrements risquent de persister mais ils seront probablement atténués.

Un autre créneau à exploiter et qui, paradoxalement, pourra donner des résultats satisfaisants, est l'information des usagers sur ces heures de pointe. En effet, dans une grande ville, le nombre de non-migrants (touristes, etc.) qui voyagent pendant la période de pointe est considérable (20 % d'après l'enquête du CATRAL) ; une action d'information pourra inciter cette catégorie d'usagers à éviter les transports aux heures difficiles.

En réalité, il est nécessaire pour obtenir des résultats satisfaisants, d'entreprendre une série d'actions simultanées, chacune d'elles apportant sa contribution pour l'amélioration des conditions de trafic.

COMPLÉMENTARITÉ ESPACE URBAIN - ESPACE SUBURBAIN

Dans les grandes villes, le manque d'espaces verts, de terrains de sports et de loisirs, sont fréquents, cette situation est devenue irréversible dans la plupart d'entre elles. Une nouvelle politique d'aménagement du temps pour les citadins et notamment les écoliers permettrait d'utiliser plus largement les nombreux terrains de loisirs suburbains.

Le transport de groupes vers ces zones suburbaines pourrait être assuré par le parc des véhicules de transport inutilisés ou sous-utilisés pendant les heures creuses. Une politique tarifaire donnant droit à de fortes réductions sur les réseaux suburbains pourra inciter les citadins à se déplacer en dehors des heures de pointe.

En ce qui concerne les fins de semaine, une forte réduction des tarifs sur les lignes suburbaines (par exemple, dans un rayon de 100 km) et la mise en place de moyens de transport spécifiques (navettes d'autobus entre la gare et la forêt) serait de nature à réduire le nombre de départs en voitures particulières. La S.N.C.F. vient précisément d'instaurer dans ce but le billet « week-end » donnant droit à une réduction d'environ 25 % dans un rayon de 100 km autour de Paris. Néanmoins,

le prix reste encore trop élevé pour concurrencer la voiture particulière dès qu'il y a deux passagers.

LES VILLES MOYENNES

Le schéma présenté au début de cet article s'applique plus facilement à une ville moyenne qu'à une grande métropole.

L'écèlement de la pointe est ici plus facile à mettre en œuvre et cela paraît être le point le plus important. En effet, l'écèlement de la pointe permet de réduire d'une manière nettement plus sensible que dans une grande métropole les coûts d'investissements et de fonc-

tionnement du transport en commun et des équipements de voirie.

Au niveau d'une agglomération moyenne, la recherche d'un autre emploi pour les parcs de véhicules se pose avec plus d'acuité encore. L'immobilisation du matériel pendant la majeure partie de la journée est ressentie par les élus et par la population comme un gaspillage inacceptable. Ce postulat du plein emploi des équipements de transport doit être pris en compte lors de la mise en place des transports collectifs. En effet, c'est le choix du matériel qui détermine dans une large mesure les possibilités d'utilisations multiples.

Une des particularités des villes moyennes françaises est la prépondérance de l'usager des véhicules particuliers au détriment des trans-

ports en commun (70 à 80 % pour les premiers). Pour renverser cette situation, il faut mettre en place une politique volontariste pour créer un niveau de prestations satisfaisant, notamment au niveau des fréquences. La généralisation d'un système d'horaire variable ou la mise en œuvre d'un plan de désynchronisation nécessite une adaptation préalable des transports en commun si l'on veut limiter l'augmentation du volume des véhicules particuliers en circulation.

LES PETITES VILLES

Les problèmes posés dans ce cadre géographique sont encore différents, puisque la mission essentielle des transports en commun dans une petite ville et en secteur rural est d'assurer le transport entre plusieurs communes. Seuls sont à prendre en compte les transports en commun, dans la mesure où les transports individuels ne posent pas de problème particulier.

L'aménagement du temps dans ce cadre géographique est avant tout l'organisation des activités permettant l'utilisation à des fins multiples et variées des mêmes équipements de transport. Au niveau des activités, les horaires de travail doivent être échelonnés dans la journée, de manière à ce que le même véhicule puisse faire, en particulier, le ramassage scolaire et le ramassage d'entreprise.

Par exemple, l'utilisation multiple des équipements scolaires mis en œuvre dans le cadre du système « groupements pédagogiques élargis » * permet l'emploi d'une partie des véhicules pendant la journée à des fins pédagogiques. L'autre partie du parc assure le transport entre la ville et ses environs ou entre plusieurs villes du même département. Les modes de transport entre villes peuvent être variés : lignes régulières, taxis collectifs, etc.

La création de transports en commun dans le secteur rural ayant des fréquences acceptables (au minimum un aller-retour dans la demi-journée) apparaît comme un élément essentiel pour améliorer la qualité de la vie en secteur rural. ■

* Groupements entre plusieurs communes rurales pour utiliser en commun les équipements scolaires de chacune d'elles.

Les zones piétons ou le temps retrouvé de la flânerie.

