



**Mardi Tempo - Temps et Mobilité -
26/09/2107**

Politiques temporelles : mieux gérer les congestions en heure de pointe

Introduction Katja KRÜGER, Présidente de Tempo Territorial, adjointe à la Maire de Rennes

La lutte contre la congestion est un enjeu central des politiques de mobilités en zone urbaine. En complément de tous les leviers techniques, l'approche temporelle offre de nouvelles perspectives. Il s'agit à la fois de :

- **Comprendre** pourquoi les individus se regroupent au même moment, au même endroit ?
 - o Quel rôle les générateurs de temps / de flux ont-ils à jouer ?
 - o Quels sont les déterminants horaires liés à ces phénomènes ?
- **Agir** sur la congestion par le levier temporel :
 - o Décalage des horaires de certains générateurs de temps
 - o Incitation au décalage des horaires à l'échelle individuelle...

Congestions, déterminants horaires : de quoi parle-t-on ?

Patrick PALMIER, Responsable du groupe Mobilités et Territoires, Cerema Nord Picardie

Comme l'illustrent les modèles de trafics, la congestion est directement liée aux **capacités des infrastructures routières** calculées pour les heures de pointe. Il existe également des capacités d'infrastructures ferroviaires, déterminées par la fréquence et la charge maximale des trains.

Mais, la congestion est-elle véritablement grave ? Car, d'après certaines enquêtes, les villes attractives sont aussi celles qui semblent être les plus congestionnées.

La congestion prend plusieurs formes puisqu'elle peut concerner les passagers, les quais, les circulations, etc. La congestion est le résultat de différents facteurs :

- Le nombre d'habitants ou d'emplois dans la zone ;
- Les distances parcourues et la vitesse associée ;
- Le nombre de déplacements ;
- Le taux d'occupation des véhicules ;
- Le partage modal ;
- Les horaires pratiqués.

Ces facteurs découlent des « **routines de mobilité** » liées aux contraintes personnelles et professionnelles. Le CEREMA Nord-Picardie a cherché à identifier ces comportements de mobilité, dit

autrement "l'ADN de mobilité", en distinguant différents profils types à partir de l'enquête ménage déplacements : actifs, scolaires, retraités, etc...

Ces routines, rassurantes, sont rarement réinterrogées, sauf lors d'évènements structurants de la vie (naissance, déménagement...), lors d'expérimentations, etc...

L'amélioration de l'offre ne permet pas de résoudre la congestion.

En dehors des mesures sur l'exploitation, plusieurs outils de régulation existent, notamment :

- La congestion elle-même (par défaut) qui permet de limiter les individus dans leurs déplacements) ;
- Le stationnement ;
- La modulation du tarif ;
- Le péage urbain et le péage positif ;

D'autres pistes d'actions peuvent être révélées : le télétravail, le covoiturage, les changements d'horaires ou de modes de transports, les déménagements, les changements d'itinéraire, les changements d'organisation collective et familiale, etc...

État des lieux sur les expérimentations d'action sur les déterminants temporels des congestions

Emmanuel MUNCH, Doctorant en chrono-urbanisme ENPC-IFSTTAR-UPE Laboratoire Ville Mobilité Transport SNCF Transilien

Dès les années 1950, on constate que la simultanéité des heures d'embauche produit la saturation des réseaux de transports urbains aux heures de pointe. Les premières tentatives pour échelonner dans le temps les horaires de travail des entreprises (CNAT, CNATRAL) se bâtissent de manière assez autoritaire et se soldent par des échecs.

Aujourd'hui, la tendance est de jouer sur la liberté et la flexibilisation des horaires de travail pour atténuer les pics de déplacements en heure de pointe.

La flexibilisation des horaires de travail fait-elle baisser la saturation des transports collectifs à l'heure de pointe du matin?

Contre toute attente, la réponse est négative : en Île-de-France, alors qu'une part de plus en plus importante des actifs bénéficient d'horaires flexibles depuis les années 1990, la concentration des arrivées au bureau ne cesse de s'accroître autour de 9 heures (données Enquête Globale Transport et Enquête Nationale Transport et Déplacements).

Face à ce constat paradoxal, l'explication se situe au niveau des logiques d'action individuelles qui fondent un choix d'horaire de travail. Ainsi, c'est en exposant les raisons qui poussent les salariés à arriver en même temps au bureau que nous identifions diverses façons d'atténuer les pics de déplacements : agir sur les contraintes "de couplage" des personnes (horaires d'école, des réunions, du café...) ; agir sur les "normes sociales d'horaires de travail".

Décaler les horaires universitaires pour lisser l'hyperpointe

Catherine DAMERON, Bureau des temps de Rennes

À Rennes, une expérimentation visant à décaler les horaires universitaires face à la saturation des heures de pointe et la sur-fréquentation du métro a été mise en place.

L'idée est d'agir non pas sur le réseau de transports lui-même, avec des solutions techniques et onéreuses, mais sur ses utilisateurs. Pour cela, les porteurs du projet ont réalisé un diagnostic spatio-temporel de la zone, une concertation avec les acteurs concernés (c'est-à-dire les « générateurs de temps » : établissements qui génèrent des flux sur des horaires donnés, dont les universités), des simulations avant de passer à une phase d'expérimentation et de bilan.

L'expérimentation a officiellement été lancée en 2012 : en décalant les cours d'un quart d'heure pour la moitié des étudiants de l'université. L'hyperpointe a été lissée tandis que le confort et la sécurité des voyageurs ont été améliorés.

Associer les entreprises à une réflexion sur Trajets, Trafics et Temporalités

Anne-Sophie NAUDET, Service Relations Entreprises, Plaine Commune

Olivier TRAPANI, SNCF-Transilien

Expérimentation lancée sur Plaine Commune, pôle tertiaire en plein développement, avec de grandes entreprises déjà engagées sur les questions de mobilité (PDIE). La saturation des lignes de transports en commun sur le secteur est un problème aussi bien pour les usagers que pour les entreprises, le transporteur, les collectivités publiques. Mise en place en 2014 de la "commission 3 T" (Trajets, Trafics et Temporalités) afin d'agir ensemble entre acteurs et générateurs de mobilité sur un ensemble de solutions pour agir sur la demande de transport. Il s'agissait d'ouvrir une réflexion globale sur l'heure de pointe, d'identifier des solutions applicables (changer de destination, changer d'horaires, changer d'itinéraires) et leur faisabilité pour les différents acteurs. Interrogés par une enquête, les salariés se sont exprimés prioritairement sur la possibilité de télétravailler et d'avoir des informations en temps réel sur l'état de saturation des trains, mais également sur des mesures plus collectives d'ajustement des horaires pratiqués. Aussi, un "challenge décalé" a été organisé fin 2015 pour inciter les salariés à se déplacer en dehors des heures de pointe, des solutions ont pu être testées lors de l'Euro2016, et un guide de bonnes pratiques est prévu en 2017.

Expérimentation Heures de pointe : une démarche partenariale métropole européenne de Lille – Région Hauts de France

Benoît GUINAMARD, région Hauts de France

Sylvie MATHON, CEREMA Nord Picardie

À Lille, les élus de la métropole ont souhaité conduire une expérimentation concrète, avec un accompagnement de la Région et du CEREMA. Pour accompagner la réflexion, le diagnostic et l'expérimentation, un comité partenarial a été mis en place pour croiser les regards et partager entre acteurs du territoire sur la compréhension de la congestion, ce qui a permis une acculturation et un rapprochement des équipes.

Pas une solution unique : Les entretiens avec les institutionnels ont permis d'identifier un bouquet de 17 solutions. Les acteurs pensent plus facilement à des solutions "transports" ou "infrastructures" qu'à des solutions de changements organisationnels.

Le choix est fait de tester des actions individuelles, plus rapides à mettre en œuvre et permettant d'identifier à la fois les marges de manœuvre individuelles et les éventuels effets leviers collectifs.

On expérimente ! Des "chronotesteurs" volontaires ont été recrutés sur deux zones d'emploi de la métropole pour une expérience en trois temps : diagnostic des pratiques et contraintes actuelles (journaux de bords), conseils individualisés, puis test de nouvelles solutions et bilan.

Premiers enseignements : il n'est pas facile de changer nos habitudes, nos routines de mobilité ! C'est un effort à ne pas sous-estimer : l'accompagnement de la démarche (animation, démarche collective, l'aide à la prise de recul...) est très important. Le recours à l'autoévaluation (kilomètres et CO2 évités...), la valorisation des arguments santé, les informations en temps réel sont les leviers les plus efficaces et les plus attendus. Des leviers plus collectifs sont également identifiés : le cadre expérimental et collectif aide à dépasser les freins liés au regard des autres, des attentes sur l'organisation collective : horaires de travail, autorisation du télétravail, services pour les familles (accompagnement)...