

# *Conseil de développement du Pays de l'Alsace Centrale*

## **Compte - rendu de la conférence de la Maison du Temps et de la Mobilité du jeudi 16 septembre 2004 à Sélestat**

**Roland BRENDLE, Vice-Président de l'ADAC**, souhaite une cordiale bienvenue à l'assemblée. Il excuse le Président René Haag, pris par d'autres obligations. Cette conférence a été conjointement organisée par l'ADAC et le Conseil de développement présidé par Patrick Barbier.

Le sujet des transports et de la mobilité intéresse tout le monde. Cette réunion est issue des réflexions menées à la fois par la commission transport et par les socioprofessionnels du conseil de développement. Le but est d'harmoniser les positions des élus et du Conseil de développement et de s'enrichir mutuellement.

Il salue Luc Gwiazdinski. Il compte sur lui pour apporter un éclairage différent sur la question des déplacements de personnes que nous percevons et « subissons » tous mais pour lequel nous n'avons pas forcément d'idées novatrices.



**Patrick BARBIER, Président du Conseil de développement**, salue l'assemblée qu'il est content de voir aussi nombreuse. Il rappelle que le Conseil de développement est issu de la loi Voynet de 1999 sur l'aménagement du territoire. Le Conseil de développement du Pays de l'Alsace centrale a été installé en avril 2003. Il est composé de 58 membres issus du monde économique et du monde associatif. Le rôle du Conseil de développement est participatif; aux élus, qui ont la légitimité du suffrage universel, de décider. La participation se fait par des réflexions le plus en amont possible afin d'apporter « à temps » un certain nombre d'éléments.

La première thématique de réflexion dont s'est saisi le Conseil de développement est le sujet des déplacements de personnes en Alsace centrale. Ce sujet concerne tout le monde et est devenu un objet de débat. En effet, la mobilité aujourd'hui ne va plus de soi. Pour mener ses réflexions, la méthode choisie a été celle des auditions. Les agents du Conseil général, du Conseil régional, de la Direction Régionale de l'Équipement ont été invités et ont pu nourrir la réflexion.

Toutes ces soirées-auditions sont ouvertes aux élus de la commission transport présidée par Monsieur André Wetzel, adjoint au Maire de Benfeld. Il est important que les élus et les socioprofessionnels du conseil de développement puissent « cheminer de concert » dans leurs réflexions. D'autres auditions vont avoir lieu dans les prochains mois, notamment une intervention du responsable du service urbanisme de la ville de Sélestat afin d'aborder l'articulation entre l'urbanisme et les déplacements de personnes ainsi qu'une intervention de la SNCF, et une table ronde avec des responsables associatifs.

## **CONFERENCE « NOUVEAUX RYTHMES URBAINS - NOUVELLES MOBILITES » par Luc Gwiazdinski, Maison du Temps et de la Mobilité**

**M.GWIAZDINSKI** remercie l'ADAC et le Conseil de développement de l'avoir invité. Il connaît bien le territoire de l'Alsace centrale, y ayant travaillé il y a quelques années sur des questions de développement économique, de prospective et d'aménagement du territoire. Les participants nombreux lui prouvent que la démocratie participative a un sens. Il précise ses différentes fonctions : Géographe de formation, professeur à l'Université Belfort-Montbéliard, il est aussi chercheur aux laboratoires « Images et Ville » du CNRS de Strasbourg et « Systèmes et Transports » de l'Université de Technologie Belfort-Montbéliard et Directeur de la Maison du temps et de la mobilité de Belfort (MTM). L'objectif de cette Maison du temps et de la mobilité est d'intégrer la notion de temps et de mobilité dans les réflexions sur le transport.

Il propose de **voir la ville comme une pulsation d'une heure** (un powerpoint représentant la vie d'une ville sur 24h est projeté), car une ville change en fonction des heures de la journée. Une ville a plusieurs dimensions : il y a ceux qui y vivent, ceux qui viennent y travailler, il y a les usagers, les touristes.

Les usagers de manière générale peuvent avoir un impact sur la ville, cependant ils ne sont pas forcément décisionnaires, c'est à dire qu'ils n'y votent pas forcément. La mobilité a engendré **une « démocratie du sommeil » : les gens votent là où ils dorment et pas forcément là où ils vivent**. Cela interroge sur les échelles de citoyenneté.

Il donne ensuite **quelques exemples d'études** menées par la Maison du temps et de la mobilité. Il commente une série de schémas et de représentations dynamiques grâce à un powerpoint.

### ✓ **L'exemple du site de PSA Peugeot Citroen à Mulhouse**

Ce site couvre 300 hectares et regroupe 20 000 salariés. La MTM travaille sur le plan de déplacement d'entreprise (PDE) de ce site. Pour cela, des analyses sont faites pour voir comment ces 20 000 personnes viennent au travail. Cette entreprise a son propre rythme, elle fonctionne 24h sur 24h ce qui signifie que 20 000 salariés travaillent en horaires atypiques (travail de nuit, travail du dimanche...). L'entreprise a donc décidé d'organiser elle-même ses propres déplacements : 7 000 personnes sont ainsi véhiculées en bus.

### ✓ **Les commerces alimentaires et les bars sur Strasbourg**

Une représentation de l'offre de commerces alimentaires de Strasbourg en fonction des heures de la journée est projetée. Les commerces constituent des « attracteurs » c'est à dire des créateurs de mobilité. A travers cet exemple, nous pouvons constater que travailler sur la mobilité peut se faire en agissant sur les temps, par exemple sur les horaires d'ouverture des commerces. La ville qui s'amuse avec les horaires d'ouverture des bars et restaurants est ensuite montrée.

### ✓ **La mobilité événementielle : l'exemple du stade de foot de Sochaux**

Le stade de foot de Sochaux (situé au centre de la ville) a saisi la MTM sur la question de la gestion des flux de spectateurs les jours de match de foot. La MTM a mené des enquêtes sur les personnes qui assistaient aux matchs. L'arrivée et le départ des personnes ont été cartographiés. Le stade met 3 heures à se remplir et 15 minutes pour se vider, ce qui engendre des bouchons à la sortie. La mise en place de bus s'arrêtant dans les villages a été l'une des solutions proposées par la MTM.

## ✓Quelques définitions :

### • Le temps

La mobilité est une façon d'éprouver l'espace et le temps (« je suis à une heure de .. »). Elle est un droit. Les questions liées à la mobilité suscitent actuellement de nombreuses interrogations.

Il y a différents types de mobilité : la mobilité des biens, des personnes, des marchandises et également aujourd'hui la mobilité de l'information.

### • Les modes de déplacements

Il existe différents modes de déplacements motorisés ou non : la voiture, les transports en commun, la marche à pied, le vélo. Les modes non motorisés sont également appelés modes doux.

• **L'articulation entre les différents modes de déplacements** : l'intermodalité. Le système vélos-trains est un exemple de solution intermodale.

### • Les chaînes de mobilité ou boucles de déplacement

Exemple : une personne qui se rend à son travail en voiture, qui va ensuite déjeuner en ville à pied. Quand elle finit sa journée de travail, elle prend sa voiture pour aller faire les courses avant de chercher ses enfants à la halte-garderie : l'enchaînement de ces différents déplacements forme une « chaîne de mobilité ».

### • Les échelles de mobilité

Comme il existe différentes échelles géographiques, il existe différentes échelles de mobilité.

« Est-ce que la mobilité de Sélestat se pense uniquement au centre ville ? ».

Aujourd'hui, il y a la nécessité d'emboîter les échelles (Pays, quartier, aire urbaine, bassin de vie...).

La mobilité peut également se réfléchir à travers « des pôles » : pôle de loisirs, d'activités, de commerces, pôle de santé ou à travers des « nœuds de mobilité » comme dans le cas d'une plateforme logistique.

Il importe que cette réflexion sur la mobilité se fasse à partir d'un dialogue avec les usagers (associations d'usagers...), avec les politiques, les techniciens....

• **Les différents services de mobilité** : taxi à la carte, covoiturage, centrale de mobilité, carte orange

#### • Les phénomènes qui influencent la mobilité :

- **La mondialisation** des réseaux, des techniques, des médias, participe à cet éclatement. La ville est entrain d'éclater : il y a les zones où l'on dort, celles où l'on s'approvisionne, celles où l'on s'amuse....

Parallèlement, **la ville s'étale**. Cet étalement ne tient pas compte des frontières étatiques ou des limites administratives. Bâle organise le Sud de l'Alsace, Karlsruhe le Nord de l'Alsace, Luxembourg le Nord de la Moselle. L'espace français est grignoté sur ses marges.

- **Un « phénomène de synchronisation » à l'échelle mondiale** est à l'œuvre : les entreprises travaillent 24 h sur 24 h, les médias, la production, la bourse fonctionnent sans discontinuer.

Au niveau local, de plus en plus de Français travaillent **en horaires atypiques** (53% des salariés de manière régulière ou occasionnelle). **Presque 50% des Français travaillent en horaires alternants** (3 x 8 ; 2 x 8 ; saisonniers...) et peuvent changer d'horaires d'une semaine à l'autre. Il s'agit là d'un phénomène de désynchronisation. Cela nécessite de repenser l'offre de transports et des services de la ville.

L'activité économique a grignoté aujourd'hui tous nos temps morts (cf le débat sur l'activité du dimanche). Les repas d'affaires ont diminué de moitié en 20 ans.

- **La mobilité augmente. Elle est moins régulière, plus périphérique** (banlieue - banlieue), de plus en plus événementielle. Il n'y a plus de période d'inactivité, du moins dans les grandes villes. Cette mobilité devient zigzagante (travail, crèche, courses, cf les boucles de déplacement évoquées plus hauts ...). Elle devient presque une valeur. Cette mobilité est aussi génératrice de nuisances entre la ville qui travaille, qui s'approvisionne, qui bouge.

Les conséquences au quotidien sont nombreuses : les gens se voient de moins en moins, les parents courent d'un endroit à un autre pour amener leurs enfants à l'école, à leurs cours de sport, de musique. Il devient compliqué d'avoir un temps en commun. L'exemple du projet d'implantation avorté de DHL à Strasbourg montre une activité qui entre en conflit avec une ville qui n'a pas envie de vivre 24h/24.

#### ✓ **Quelques chiffres issus d'une enquête nationale**

- 47% des Français ont de réelles difficultés avec les horaires des services publics.
- 29% avec les horaires d'ouverture des crèches d'où la question de l'ouverture des crèches en horaires atypiques
- 28% avec les horaires des transports en commun

#### ✓ **Les attitudes possibles**

Différentes attitudes peuvent être adoptées : laisser faire ou alors se dire que tout cela génère des tensions inacceptables pour les hommes, la société, les territoires.

Les premières approches de solutions par rapport à ce constat :

- Adapter l'offre et la demande (travail de technicien)
- Entrée qualité de vie et développement durable
- Entrée urbanité car l'éclatement génère des problèmes de non - rencontres (temps passé entre la télé, l'ordinateur, seul....).

Ces approches de solutions nécessitent **trois types de continuité** :

- **Continuité spatiale** : développement de solutions complémentaires dans des lieux ou dans des temps à faible densité : transport à la demande, autopartage, intégration des systèmes tarifaires, disponibilités de l'information notamment pour les personnes âgées
- **Continuité temporelle** : jour/nuit, semaine/week-end
- **Continuité politique** : dépasser les frontières administratives pour aboutir à une plus grande cohérence des politiques engagées entre les différents partenaires

#### **Les différents types de réponses**

- Réponses apportées par les nouvelles technologies de l'information et de la communication (informations en temps réel, pouvoir payer en ligne les titres de transport et les réceptionner)
- Mise en place d'une centrale de mobilité (avec l'offre, le paiement.....) : lieu d'information unique sur les différents types de transport
- Réponses dites de négociation du type covoiturage
- Réponses sociétales : élargissement des horaires de transport (transport souple à la demande, intermodalité, transport de nuit)
- Intégration de la notion de temps et de mobilité dans les Plans de Déplacements Urbains (PDU), les plans de déplacement d'entreprises (PDE), les schémas de cohérence et d'orientation territoriale (SCOT = outil réglementaire permettant de mettre en œuvre un projet sur un territoire), les chartes intercommunales de développement, les chartes de Pays
- Travail sur la qualité des pôles de trafic (design, outils d'ergonomie, qualité)

Luc Gwiazdinski formule plusieurs préconisations :

- raccourcir le temps entre recherche et expérimentation
- ne pas opposer les transports publics et les transports privés et donc ne pas exclure la voiture du système de mobilité
- réunir les usagers et les opérateurs autour de la même table
- mettre en place des structures permettant de croiser toutes les informations, associant des usagers, des transporteurs et les autres partenaires. Celles-ci pourraient être à l'origine d'expérimentations et mener des études.

C'est dans cette logique-là que la Maison du temps et de la mobilité s'est créée. Elle regroupe différents types de partenaires parmi lesquels des entreprises (ex. General Electric, La Poste...), des collectivités, des associations, l'Université Belfort-Montbéliard. Cette structure partenariale est issue d'une démarche prospective « Carnets 2010 » du Conseil général. Leur objectif est de mener des actions de sensibilisation sur ces nouvelles questions ainsi que des expérimentations. 15 personnes y travaillent. Le Conseil général du territoire de Belfort-Montbéliard participe à hauteur de 150 000 euros par an.

✓ **Quelques exemples d'expérimentations** conduites par la Maison du temps et de la mobilité :

- Plan de déplacements d'entreprises sur le site Peugeot - Citroën
- Un travail sur l'amélioration de l'accueil des services publics
- Travail sur les horaires d'ouverture des crèches en horaires atypiques
- Enquêtes sur les besoins en services des personnes âgées notamment au niveau du transport avec la mise en place de transport à la demande
- Expérimentations menées avec l'Université et les salariés du Conseil général de Belfort pour l'utilisation de vélos électriques
- Opération « collègue à vélo » avec comme objectif de sécuriser les trajets pour éviter que les parents prennent la voiture pour amener leurs enfants à l'école

## **DEBAT AVEC LA SALLE**

**M. RISCH** (association Bruche Piémont Rail) explique que pour aller à Fribourg en train, il faut aujourd'hui passer par Strasbourg ou Bâle (*possibilité également de prendre la ligne de bus-train Colmar-Freiburg*). Il trouve qu'il est dommage que certaines lignes ferroviaires vitales soient ainsi supprimées.

**M.SCHOTT** est d'accord avec ce constat. Selon lui, la question primordiale est « Que veut-on pour demain ? »

**M.GWIAZDINSKI** pense que le tram ne résoudra évidemment pas les problèmes d'entrée et de sortie des villes. Une des solutions est de réunir les grands « ordonnateurs de temps », c'est-à-dire les grands générateurs de déplacements que sont les universités, les hôpitaux, les collectivités, les grandes entreprises. Cette concertation peut permettre de travailler sur les horaires d'entrée et de sortie. Par exemple, les horaires des cours des universités peuvent être décalés (comme cela a été fait à Poitiers) pour une circulation plus fluide.

Les Allemands pratiquent plus l'expérimentation tandis qu'en France, on fait d'abord des études de faisabilité. L'enjeu est de faire sauter les idées reçues.

**M.DUCORNET** intervient sur le problème de l'assurance, de la responsabilité en cas d'accident dans le cadre de la pratique du covoiturage. Certaines compagnies d'assurance n'acceptent pas le dédommagement financier dans ce type de cas.

**M. GUTH** se demande comment agir sur les comportements des individus pour qu'ils utilisent plus les transports en commun. Qu'est-ce qui peut faire changer les mentalités ?

**M.GWIAZDINSKI** évoque la question de la lisibilité pour pouvoir faire un arbitrage entre la voiture et les autres modes de transport. Pour certaines personnes, la voiture est une solution confortable et pas un temps de stress. La voiture est pour beaucoup de personnes un instrument de liberté, aussi les transports en commun les attirent peu. L'individualisme de notre société va aussi à l'encontre de la logique transport en commun. Il signale que ce sont principalement les femmes qui prennent les transports en commun : environ 70%.

**M.BRENDLE** prend l'exemple de la ligne 211 (Strasbourg-Rhinau-Sélestat) qui a été étendue à Benfeld-Erstein et qui a été longtemps peu utilisée. Il souhaiterait que les utilisateurs confortent les élus dans leurs choix ; avant de créer ou de développer d'autres lignes.

**M.WETZEL** félicite M. Gwiazdinski pour son intervention qui a permis de montrer que les mentalités pouvaient évoluer et invite les participants à partager le verre de l'amitié.

*Secrétaire de séance*  
*Marie DANGELSER*