— PENSER LE TEMPS : UN REGARD D'URBANISTE

Gabriel Jourdan, Chargé d'études
déplacements et urbanisme
Agence d'Urbanisme de la Région
Grenobloise (AURG)

Courriel :
gabriel.jourdan@aurg.asso.fr

RÉSUMÉ

Si l'urbanisme s'occupe de l'espace, il agit aussi en filigrane sur le temps, ce concept renvoyant à la fois à l'idée de durée et de processus. Le projet urbain est en effet un processus organisé de transformation d'un territoire dans le cadre d'une stratégie qui s'inscrit dans la durée. Plus largement, en tant que planificateur, l'urbaniste cherche à réguler les processus de transformation de la ville. Ceux-ci s'inscrivent dans le « temps long » et traduisent notamment l'articulation entre d'une part les stratégies de localisation des ménages et des entreprises et d'autre part la vitesse et le coût des déplacements quotidiens.

MOTS-CLÉS

Espace-temps, projet urbain, processus, vitesse, stratégies de localisation.

ABSTRACT

Urban planning deals with space but also with time, understood as an elapse of time and as a process. The urban project is in fact an organised strategy to transform the territory within a planned time-schedule make. Moreover, the urban designer is directly linked to the city planner's role when facing the processes of an evolving urban space. These ever-changing urban processes

need to be understood and managed for long-time periods, and concerns particularly the link between dwelling and companies' localisation strategies and the speed and expenses of everyday commuting.

KEYWORDS

Space-time, urban project, process, speed, localisation strategies.

—

Pour l'office professionnel français de qualification des urbanistes (OPQU), « *l'urbanisme est une pratique spécifique qui a comme objet de proposer une organisation réfléchie et responsable des espaces naturels, ruraux, urbains dans le respect de l'intérêt général et de la recherche d'équilibres territoriaux. [...] L'urbanisme étudie les enjeux dans la durée [...]. Il met en évidence les choix possibles d'occupation et d'usage de l'espace pour le court, le moyen et le long terme* ». (OPQU, 1998, p.1).
Cette définition sous-entend que le temps est aussi important que l'espace pour l'urbaniste car il doit penser la transformation des territoires et par là même se projeter dans le futur.

Mais, contrairement à l'espace, le temps est rarement abordé en tant que tel par les urbanistes. Ainsi, le programme de travail partenarial de l'agence d'urbanisme de la région grenobloise[1] (AURG) met en avant sa capacité à faciliter le dialogue entre les institutions locales notamment autour des enjeux relatifs au fonctionnement des territoires et à la régulation de certaines évolutions peu durables. Pour cela, l'AURG est sollicitée entre autres pour élaborer des documents de planification, préfigurer des projets d'urbanisme, et observer l'évolution des territoires.
Dans ses interventions, et en lien avec le contexte réglementaire qui régit l'urbanisme, l'AURG insiste notamment sur la mise en cohérence des politiques publiques et la structuration des territoires afin d'accueillir le développement futur tout en préservant les ressources environnementales, en réduisant la consommation d'espace et les besoins de déplacement.
Pourtant, s'il est rarement évoqué, le temps est toujours présent en filigrane dans les interventions et les méthodes de travail de l'AURG notamment en lien avec les thématiques suivantes :

- L'anticipation et la prospective : quels « besoins » liés au développement futur doit-on anticiper ? Sur quoi faut-il agir maintenant pour préparer l'avenir ?
- La définition des stratégies d'action : dans quel ordre (temporel) est-il souhaitable de réaliser les phases d'un projet ? Comment préparer leur mise en œuvre (réserves foncières, études, etc.) ?

En d'autres termes, l'urbaniste semble appréhender le temps de façon indirecte au travers de l'élaboration des projets : guider l'évolution d'un espace implique de le projeter dans le futur pour en cerner le potentiel d'évolution

1 Les agences d'urbanisme sont des organismes publics d'étude et de réflexion sur l'aménagement des principales aires urbaines françaises financées notamment par les collectivités territoriales et l'Etat.

et nécessite d'appréhender des processus de transformation qui s'inscrivent généralement dans la longue durée.

— TEMPS ET PROJET

En urbanisme, le projet peut être défini comme un processus volontaire de transformation d'un territoire en vue d'atteindre certains objectifs. Par là même, il s'inscrit dans la durée et renvoie à la mise en œuvre d'une stratégie. Ces éléments rejoignent l'analyse de la notion de temps proposée par le philosophe François Julien (2001) à partir d'une mise en perspective des pensées européenne et chinoise.

LE TEMPS ENTRE DURÉE ET PROCESSUS

François Julien souligne que le temps et l'espace sont supports de l'existence des choses et du déroulement des phénomènes : ces derniers sont à la fois situés (l'espace comme ensemble de lieux) et s'inscrivent dans une certaine durée (le temps comme une succession de moments).

Insister sur la dimension temporelle des phénomènes (au sens de la durée) permet alors de mettre en exergue :

- Le mouvement dans l'espace (les individus, les phénomènes changent de position, se diffusent, se rétractent).
- Le changement (même en restant dans un même lieu, un individu, une chose, un phénomène évolue, se transforme).

Par extension, penser la dimension temporelle des phénomènes appelle à s'intéresser aux processus qui sous-tendent les évolutions observées et, plus largement, aux interactions entre les composantes de la réalité : le monde est en constante transformation, ses composantes interagissent les unes avec les autres, et l'écoulement du temps permet de prendre conscience de cet état de fait.

François Julien met en exergue deux postures possibles dans cette attention portée aux processus de transformation. Ils peuvent être pensés pour eux-mêmes, ce qui revient à les décrire et à en comprendre le fonctionnement. Ils peuvent aussi être aussi pensés en fonction de finalités extérieures qui conduisent à les qualifier en positifs ou en négatifs et à chercher à les stimuler, à les infléchir ou à les réguler en fonction d'objectifs.
Penser la dimension temporelle des phénomènes renvoie alors à une réflexion sur les stratégies à déployer pour atteindre un objectif et sur le choix du moment le plus opportun pour agir.

PENSER LE TEMPS DANS LE PROJET : DES FIGURES COMPLÉMENTAIRES

LE PROJET COMME MOYEN DE SE PROJETER DANS LE FUTUR

Construire un projet revient à imaginer et à faire partager une image de ce que pourrait être le futur d'un espace. Pour cela, il faut aussi penser ce que pourra être le contexte de demain : projections démographiques, compréhension des dynamiques en cours et de leurs impacts potentiels, analyse des éléments qui pourraient stimuler les transformations du territoire sur lequel on doit intervenir.

La définition du projet s'inscrit alors dans le cadre d'un dialogue entre les objectifs du commanditaire et une analyse (apportée par l'urbaniste) du potentiel de transformation que contient l'espace étudié.

LE FUTUR COMME ENSEMBLE DE RESSOURCES ET POTENTIALITÉS À PRÉSERVER DANS LE PROJET

Le développement durable est de plus en plus convoqué dans la conception des projets d'urbanisme. Cette notion, difficile à définir tant elle est (sur)chargée de principes éthiques voire moralisateurs, renvoie à l'idée d'un mode de développement capable de durer dans le temps tout en évoluant pour réguler ses déséquilibres internes et atténuer ses impacts négatifs sur l'écologie, sur le fonctionnement des territoires voisins et sur celui du système-Terre.

Plus largement, le développement durable appelle à renoncer à l'idée d'un futur « figé » par l'image d'un idéal à atteindre. Il s'agit au contraire de construire un futur « ouvert » en prenant en compte dans les projets d'aujourd'hui les ressources et potentialités qui permettront aux générations futures de vivre dans de bonnes conditions en ayant les capacités d'exprimer leurs propres projets.

LE PROJET COMME PROCESSUS DE CHANGEMENT : STRATÉGIE ET MISE EN COHÉRENCE DES ACTIONS

En travaillant sur un projet, l'urbaniste cherche à impulser un changement. Pour cela, il doit comprendre ce qui est en train de se dérouler afin d'identifier les éléments sur lesquels il est possible d'agir et les moments les plus opportuns pour passer à l'acte.

Ce changement s'inscrit notamment dans l'espace : formes et structures de la ville, localisation des fonctions urbaines, préservation des espaces naturels ou agricoles, etc.

Par extension, l'urbaniste s'intéresse également à la mise en cohérence des politiques publiques notamment pour tenter de les mettre en synergie et de limiter les effets pervers de décisions mal coordonnées.

LE TEMPS COMME HORIZON ET JALON DES ÉTAPES DU PROJET

En tant que stratégie de changement, le projet s'inscrit dans un horizon temporel plus ou moins lointain et nécessite de passer par différentes phases de réalisation échelonnées dans la durée.

LE TEMPS COMME NOUVEAU CHAMP D'ACTION POUR LES PROJETS : POLITIQUES TEMPORELLES ET CHRONOAMÉNAGEMENT

De plus en plus de projets cherchent à agir directement sur l'aménagement du temps en complément ou en lien avec l'aménagement de l'espace.
Les politiques temporelles souhaitent ainsi favoriser la mise en cohérence des horaires d'ouverture des services nécessaires à la vie quotidienne et à ouvrir un dialogue avec les acteurs « producteurs de temps », à l'origine des contraintes horaires qui rythment notre vie quotidienne (ouverture et fermeture des écoles, heure de début et de fin de travail, etc.).
Ces politiques cherchent à améliorer les conditions de vie en facilitant la coordination des activités de la vie quotidienne dans le temps, mais aussi dans l'espace au regard de la déconnexion géographique des lieux de la vie quotidienne (travail, logement, consommation, loisirs, services, etc.).
Elles permettent également d'économiser des ressources. Par exemple, à Montpellier ou à Renne, un meilleur étalement des horaires de début de cours à l'Université ont permis d'atténuer les flux d'hyper-pointe et d'économiser ainsi l'achat de rames de métro ou de tramway.
L'élaboration des politiques temporelles ouvre de nouveaux champs d'investigation pour comprendre comment la vie quotidienne des individus s'inscrit à la fois dans l'espace et dans le temps (Tabaka, 2009). Ces travaux mobilisent notamment l'analyse de données relatives à la mobilité comme les enquêtes ménages déplacement ou les comptages de trafic. Ils permettent par exemple de visualiser la variation du nombre de personnes présentes sur un territoire au fil des heures, ou d'identifier des profils-types de journée grâce à l'analyse de l'enchaînement temporel et géographique des activités des individus. Ces travaux permettent alors de réfléchir à la restructuration des réseaux de transport ou à la localisation et aux horaires d'ouverture de certains services et équipements.

Le concept de chrono-aménagement (CERTU, 2009), imaginé dans le cadre des réflexions sur l'aménagement de la région grenobloise, s'inscrit dans cette logique d'action sur le temps pour transformer l'espace. La périurbanisation ayant été rendue possible par l'accélération des vitesses de déplacement liée à la généralisation de l'automobile et des autoroutes, il s'agirait de réduire les vitesses de circulation pour créer des conditions moins favorables à la poursuite de ce processus. La mise en œuvre de ce concept se heurte cependant aux réticences des maîtres d'ouvrages routiers ainsi que du monde économi-

que (qui craint que Grenoble soit alors à l'écart des courants d'échanges) et de certains territoires périurbains (qui ne veulent pas devenir trop éloignés en temps du cœur de l'agglomération grenobloise).

— TEMPS LONG ET DYNAMIQUE DE TRANSFORMATION DES TERRITOIRES

L'exemple de la périurbanisation souligne que le projet d'urbanisme s'efforce aussi d'agir sur les grands processus de transformation des territoires. La planification urbaine cherche ainsi à fixer des règles pour encadrer les choix de localisation et aider les acteurs publics à coordonner leurs politiques au regard des enjeux relatifs à l'amélioration du fonctionnement social, économique et environnemental des territoires.
Les processus de transformation des territoires traduisent notamment l'agrégation des stratégies de localisation et d'usage de l'espace portées par les individus, les entreprises et les collectivités publiques. Ils se déploient généralement sur des durées longues et s'inscrivent à la fois dans l'espace et dans le temps. En effet, le territoire - au sens d'un espace approprié, aménagé et gouverné par une société humaine - est autant un construit spatial que temporel notamment car l'occupation humaine de l'espace traduit en particulier les contraintes liées aux déplacements quotidiens. De ce fait, la généralisation des moyens de transport rapide a profondément bouleversé l'emprise et l'organisation spatiale des espaces urbains, ce qui pose la question de leur évolution en lien avec le renchérissement en cours de la mobilité quotidienne.

LE TERRITOIRE COMME CONSTRUIT SPATIAL ET TEMPOREL

L'ESPACE STOCKE DU TEMPS CAR IL GARDE LA TRACE DES AMÉNAGEMENTS PASSÉS

L'espace garde les marques de ses organisations passées : poids du bâti existant, prégnance du tracé d'anciennes voies de communication ou d'anciens parcellaires ruraux dans la morphologie des tissus urbains, etc. Le passé continue ainsi à marquer le présent et constitue des contraintes ou des atouts à prendre en compte pour penser le futur.

LA VITESSE ET LE COÛT DES DÉPLACEMENTS DÉTERMINENT L'ENVELOPPE SPATIALE DANS LAQUELLE PEUVENT SE DÉPLOYER LES STRATÉGIES DE LOCALISATION

La vitesse et le coût des déplacements quotidiens relient l'espace et le temps en déterminant l'enveloppe géographique à l'intérieur de laquelle les activités humaines peuvent se déployer, notamment à l'échelle des territoires du

quotidien (ensemble des lieux accessibles dans un temps et pour un coût compatible avec les contraintes de la vie quotidienne).
Ainsi, en France, depuis plus de 30 ans, le temps moyen passé dans les transports pour les déplacements quotidiens est stable ou en faible hausse alors que les distances parcourues augmentent fortement (Armoogum *et al.*, 2010, p.11). En effet, la généralisation de l'automobile et des transports rapides a permis une redistribution géographique de l'habitat et des activités en lien avec la possibilité de rechercher un logement, un travail, un lieu de consommation, … sur un territoire plus étendu.

PASSAGE DE LA VILLE PÉDESTRE À LA VILLE AUTOMOBILE ET ÉLARGISSEMENT SPATIAL DE L'ESPACE-TEMPS DE LA VIE QUOTIDIENNE

L'ACCÉLÉRATION DES DÉPLACEMENTS COMME CONDITION NÉCESSAIRE (MAIS PAS SUFFISANTE) À UNE RECOMPOSITION MAJEURE DES ESPACES URBAINS

Jean Marc Offner (1993) appelle à rejeter l'idée d'un effet structurant des infrastructures de transport sur le développement socio-économique des territoires. Il ne nie pas l'existence de liens entre le système de transport et l'évolution des territoires, mais souligne que cette relation doit être appréhendée en termes de « congruence » et non pas de causalité directe. Cela signifie que le système de transport peut être une condition nécessaire mais rarement suffisante pour expliquer l'émergence de nouvelles dynamiques territoriales : si le système de transport crée des opportunités en rendant accessibles certains territoires, encore faut-il que les ménages et les entreprises les utilisent pour modifier leurs choix de localisation et d'usage de l'espace.
Marc Wiel (1999) montre ainsi qu'en France, l'accélération des déplacements liée à la généralisation de l'automobile et des autoroutes est entrée en congruence avec un contexte de croissance du revenu des ménages, mais aussi avec des attentes sociales (désir de maison individuelle), des mutations économiques (essor de la grande distribution commerciale), des transformations de l'agriculture qui ont favorisé la mise sur le marché de nombreux terrains, et un système politico-institutionnel peu capable de réguler le développement urbain.
Cette combinaison de facteurs est à l'origine de la périurbanisation (extension spatiale du bassin d'habitat associé aux grands pôles urbains et dissociation géographique entre habitat, lieu de travail et lieux de consommation), de l'étalement urbain (morcellement et éparpillement géographique de l'urbanisation), de la redistribution des centralités (émergence de nouvelles polarités économiques et commerciales en périphérie de la « ville constituée » antérieure à l'automobile), ou encore l'accroissement des dynamiques de spécialisation socio-spatiale des espaces.

ÉLARGISSEMENT DE L'ESPACE TEMPS DU QUOTIDIEN ET REDÉFINITION DE LA PROXIMITÉ

Dans la vie quotidienne, l'accélération des déplacements et l'éloignement géographique des fonctions urbaines redéfinissent ce qui est proche ou lointain : la proximité métrique (le territoire proche en termes de distance géographique) se combine de plus en plus avec une proximité temporelle (le territoire proche en termes de temps de trajet) mais aussi avec une proximité « réticulaire » basée sur la mise en réseau de lieux éloignés (les points fixes de la vie quotidienne comme le travail et le domicile étant reliés par des axes de transports rapides que l'on emprunte sans forcément connaître et utiliser les espaces traversés).

QUELLE EFFICACITÉ DE LA PLANIFICATION LORSQUE L'ESPACE-TEMPS DES INDIVIDUS ET DES ENTREPRISES S'ÉTEND BIEN AU-DELÀ DE CELUI DES INSTITUTIONS PUBLIQUES ?

L'accélération des déplacements pose un défi majeur aux institutions publiques car elle remet en cause leur capacité à réguler les dynamiques urbaines. En effet, l'espace dans lequel les individus et les entreprises déploient leurs stratégies de localisation et d'usage de l'espace transcende de plus en plus les frontières des institutions en charge de la gestion des territoires. Alors que l'action publique reste cantonnée dans un espace-temps restreint (les limites de chaque institution), les individus et les entreprises inscrivent leurs stratégies dans un espace-temps élargi (les sites potentiellement accessibles en moins d'une demi-heure à une heure de voiture depuis les principaux centres urbains).

Cette situation renforce la nécessité d'une planification territoriale et d'une mise en cohérence des politiques publiques à l'échelle d'un large territoire. Mais elle crée en même temps des conditions peu favorables à l'émergence des accords territoriaux nécessaires à la définition et au portage politique de ces démarches (Jourdan, 2003 ; Jourdan, 2011). Planifier à l'échelle d'un grand territoire implique ainsi de mobiliser et de coordonner un grand nombre d'institutions : le périmètre de schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la région urbaine de Grenoble compte par exemple 273 communes regroupées en une quinzaine de structures intercommunales. Parallèlement, la périurbanisation alimente les concurrences entre territoires car elle se traduit par une redistribution géographique des populations et des emplois (et par là même des valeurs foncières et des recettes fiscales) autour des centres urbains. Enfin, la répartition des compétences entre les niveaux de collectivité vient souvent compliquer les choses. Ainsi, en France, le développement des axes routiers est confié à l'État et aux départements alors que la planification du développement urbain est confiée aux communes et à leurs groupements, ce qui est

peu cohérent au regard du lien entre vitesse de déplacement et extension géographique du développement urbain.

QUAND LES MOTEURS DE LA VILLE AUTOMOBILE SE GRIPPENT ...

La mobilité automobile rapide et peu couteuse a été une condition nécessaire au passage la ville pédestre à la ville automobile et rend possible la vie quotidienne des individus à l'échelle du vaste « *archipel urbain* » (Beaucire, Emangard et Allard, 1997) issu de la périurbanisation. Mais depuis le début des années 2000, plusieurs facteurs laissent augurer d'une mobilité quotidienne plus coûteuse et plus contrainte pendant que la crise du pouvoir d'achat se combine avec l'accroissement des coûts du logement pour remettre en cause certains moteurs de la périurbanisation.

DES MOBILITÉS QUOTIDIENNES DE PLUS EN PLUS CONTRAINTES ...

La mobilité quotidienne est de plus en coûteuse et ce renchérissement est probablement appelé à durer compte tenu de l'évolution prévisible des prix de l'énergie. En France, depuis le début des années 2000, le salaire médian progresse moins vite que le coût moyen du carburant nécessaire pour parcourir 100 km (Inspection Générale des Finances et Conseil Général de l'économie, de l'industrie, de l'énergie et des technologies, 2012) ce qui marque une inversion de tendance par rapport à la situation observée depuis la fin des années 1970 (Beauvais, 2007).

La mobilité quotidienne pourrait également être de plus en plus contrainte en termes de vitesse : alors que le trafic continue d'augmenter en lien avec la poursuite de la périurbanisation, le redimensionnement et l'extension des réseaux routiers pour y faire face est de moins en moins possible notamment en raison des contraintes financières qui pèsent sur les acteurs publics et de la contestation croissante des grands projets routiers.

Parallèlement, la crise des finances publiques met à mal le financement des transports collectifs et pousse les autorités organisatrices à rechercher des économies en optimisant l'offre existante.

... DANS UN CONTEXTE DE CRISE DU LOGEMENT ET DE TENSIONS SUR LE POUVOIR D'ACHAT ...

En France, le prix des logements ont augmenté beaucoup plus vite que le revenu des ménages notamment depuis la fin des années 2000 (Friggit, 2013). Ainsi, le prix des logements anciens rapporté au revenu des ménages a presque été multiplié par deux entre 1997 et 2012, alors qu'il a été globalement stable entre 1965 et 1997. Par ailleurs, entre 1973 et 2012, le loyer moyen a progressé deux fois plus vite que le revenu moyen des locataires.

Parallèlement, depuis le début des années 2000, le pouvoir d'achat des ménages est atteint par deux tendances concomitantes :

- Un ralentissement de la progression du revenu moyen qui se double d'inégalités croissantes au profit des plus riches. De ce fait, le revenu moyen stagne ou baisse pour une part croissante de la population notamment en lien avec la crise économique, la précarisation de l'emploi et les conséquences des réformes du système de retraites.
- Une augmentation du poids des dépenses contraintes ou incompressibles (logement, énergie, télécommunications, assurances, prélèvements obligatoires, etc.) qui diminue d'autant le revenu disponible pour d'autres usages particulièrement chez les ménages les plus modestes.

… MODIFIENT LES LOGIQUES SOUS-JACENTES AU PROCESSUS DE PÉRIURBANISATION

La hausse du coût de la mobilité et la réduction des projets routiers laissent augurer d'un arrêt de l'extension (voire d'une réduction) des espaces accessibles dans un temps donné autour des grandes villes ce qui pourrait favoriser une atténuation de la périurbanisation. Mais inversement, la crise du pouvoir d'achat et la hausse importante des prix immobiliers limite le choix résidentiel des ménages et tend à les rejeter de plus en plus loin à la recherche de logements encore abordables. Cette situation est accrue par un déficit de construction de logements dans les secteurs les plus proches des pôles d'emplois qui limite les possibilités de rapprochement entre travail et habitat (Korsu, Massot et Orfeuil, 2009).

— CONCLUSIONS : VERS UN URBANISME DES L'ESPACE-TEMPS AUTOUR DE LA COHÉRENCE EMPLOI – HABITAT – DÉPLACEMENTS ?

Le passage de la ville pédestre à la ville automobile souligne que la ville doit être pensée comme un espace-temps dont l'emprise géographique dépend notamment des conditions de la mobilité (vitesse des déplacements quotidiens en particulier) et l'articulation entre, d'une part, la localisation des emplois au sein des espaces urbains et, d'autre part, l'offre de logement et le fonctionnement des marchés immobiliers (Korsu, Massot et Orfeuil, 2009).

En effet, la stratégie résidentielle des ménages traduit un arbitrage entre « qualité d'habitat » et « coût du logement » avec comme variable d'ajustement la possibilité de s'éloigner des zones les plus convoitées (qui sont le plus souvent situées à proximité des grands pôles d'emploi) pour accéder à un logement moins cher et/ou dans un environnement moins dense. De ce fait, la

généralisation de l'automobile et le développement des réseaux rapides ont permis d'élargir le choix résidentiel au prix d'un éloignement croissant qui a été relativement indolore pour les ménages jusqu'au début 2000 en raison de l'amélioration des réseaux routiers et d'une augmentation des revenus plus rapide que celle des coûts de la mobilité.

Mais depuis cette date, la déconnexion entre le coût des logements et le revenu des ménages dans un contexte de crise du pouvoir d'achat limite de plus en plus le choix résidentiel alors que parallèlement, la mobilité quotidienne devient plus coûteuse. De ce fait, la poursuite de la périurbanisation traduit de plus en plus les conséquences du prix (trop) élevés des logements qui force les ménages à s'éloigner toujours plus, très probablement au prix d'une augmentation sensible de leurs « budget-temps » de transport et d'une forte exposition aux conséquences de la hausse des prix des carburants.

De ce fait, l'une des priorités devrait être de redonner des marges de choix résidentiels aux ménages : s'il est illusoire de penser que tout le monde souhaite vivre à proximité de son lieu de travail, il est par contre important de créer les conditions permettant aux ménages qui le souhaitent de pouvoir le faire. Pour cela, il faudrait notamment enrichir les critères pris en compte dans la planification de l'offre de logement : au-delà des perspectives d'augmentation du nombre de ménages compte tenu des évolutions sociodémographiques, on pourrait imaginer intégrer les perspectives de développement de l'emploi (logement des futurs salariés) ainsi que le niveau de déséquilibre entre le nombre d'emplois et le nombre d'actifs présents sur le territoire, notamment dans les zones les plus « excédentaires en emplois » selon ce critère.

Cette cohérence emploi – habitat devrait être complétée par un enrichissement de la cohérence urbanisme – transport. Celle-ci est surtout pensée au travers du développement de l'habitat dans les espaces situés à proximité piétonne des gares et des stations les mieux desservies par les transports en commun. On pourrait y ajouter une réflexion sur la desserte des grands pôles d'emploi « périphériques » (zones d'activité notamment) et sur la localisation des activités génératrices de trafic et/ou riches en emploi à proximité des transports en commun. Enfin, à l'échelle du « grand territoire », il serait intéressant de mieux articuler la programmation des infrastructures routières et des offres de transports collectifs rapides avec les réflexions sur la régulation des processus de périurbanisation et d'étalement urbain, dans l'esprit du « chrono-aménagement » préconisé dans le PADD (Projet d'aménagement et de développement durable) du SCoT de la région grenobloise (Syndicat Mixte du SCoT de la région urbaine de Grenoble, 2012, pp.42-43).

— BIBLIOGRAPHIE

Armoogum, J., Hubert, J.-P., Roux, S. et Le Jeannic, T. (2010). Plus de voyages, plus de kilomètres quotidiens : une tendance à l'homogénéisation des comportements de mobilité des Français, sauf entre ville et campagne. [en ligne]. *La mobilité des Français Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008. La revue du commissariat général au développement durable*. Disponible sur : http://www.developpement-durable.gouv.fr/La-mobilite-des-Francais-panorama.html

Beaucire, F., Emangard, P.-H. et Allard, M. (1996). Les déplacements domicile-travail dans l'archipel nantais. *Transports urbains*, 96, 5-12.

Beauvais, J.-M. (2007). Evolution des prix réels des carburants et des transports collectifs urbains entre 1970 et 2005. (Conférence de presse du 11 mai 2007). [en ligne]. Disponible sur : http://www.fnaut.fr/actualite/etudes-et-debats/230-evolution-des-prix-des-carburants-depuis-1970

CERTU (2009). *Chronoaménagement et autoroute autrement : la proximité au secours du territoire*. Lyon : CERTU (centre d'études et de recherche sur les transports urbains).

Friggit, J. (2013). Loyers et revenus depuis les 1970. (Note reprenant une présentation effectuée devant le Collège Logement du Conseil Général de Ecologie et du Développement Durable le 11 juillet 2012) [en ligne]. Disponible sur : http://www.cgedd.fr/loyer-revenu-2013.pdf
http://www.region-grenoble.org/images/stories/SCoT_Approuve/1_PADD-Approuve_12-2012.pdf

Inspection Générale des Finances, Conseil Général de l'économie, de l'industrie, de l'énergie et des technologies (2012). Les prix, les marges et la consommation de carburants, note de synthèse. Annexe 1 : analyse de la consommation et des prix des carburants en France. [en ligne]. Disponible sur : http://www.economie.gouv.fr/files/rapport-prix-marges-consommation-carburants.pdf

Jourdan, G. (2003). *Gouvernance, transports et planification urbaine : étude comparée de l'aire toulousaine et de la conurbation Nice Côte d'Azur*. Paris : l'Harmattan.

Jourdan, G. (2011). Le système français de planification au défi de la cohérence territoriale. In M. Zepf et L. Andres (dirs.), *Les enjeux de la planification territoriale en Europe* (pp.163-184). Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

Julien, F. (2001). *Du « temps », éléments d'une philosophie du vivre*. Paris : Bernard Grasset.

Korsu, E., Massot, H. et Orfeuil, J.-P. (2009). *Le concept de ville cohérente, réponse aux débats entre ville étalée et ville compacte* (rapport de recherche pour le PREDIT, Laboratoire Ville, Mobilité, Transports et Observatoire de l'Economie et des Institutions Locales). [en ligne]. Disponible sur : http://www.innovations-transports.fr/IMG/pdf/Ville_compacte_etalee.pdf

Offner, J.-M. (1993). Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique. *L'espace géographique*, 3, 233-242

OPQU (1998). *Protocole entre le Ministère de l'Equipement et l'office professionnel de qualification des urbanistes*. [en ligne]. Disponible sur : http://www.opqu.org/upload/Protocole_OPQU_ministere.pdf

Syndicat Mixte du SCoT de la région urbaine grenobloise (2012). Schéma de Cohérence Territorial de la région urbaine de Grenoble : projet d'aménagement et de développement durable. Grenoble. [en ligne].

Tabaka, K. (2009). *Vers une nouvelle socio-géographie de la mobilité quotidienne. Étude des mobilités quotidiennes des habitants de la région urbaine de Grenoble*. Thèse de doctorat en géographie. Université Joseph Fourrier, Institut de Géographie Alpine, Grenoble, France.

Wiel, M. (1999). *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville automobile*. Sprimont : Mardaga.