



Espace populations sociétés

Space populations societies

2007/2-3 | 2007

Temps et temporalités des populations

Temporalités et services en milieu urbain

Le cas d'Angers

Temporalities and Services in Urban Areas: The Case of Angers

Lionel Guillemot et Jean Soumagne



Édition électronique

URL : <http://eps.revues.org/2153>

ISSN : 2104-3752

Éditeur

Université des Sciences et Technologies de
Lille

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2007

Pagination : 255-272

ISSN : 0755-7809

Référence électronique

Lionel Guillemot et Jean Soumagne, « Temporalités et services en milieu urbain », *Espace populations sociétés* [En ligne], 2007/2-3 | 2007, mis en ligne le 01 décembre 2009, consulté le 25 novembre 2016.

URL : <http://eps.revues.org/2153> ; DOI : 10.4000/eps.2153

Ce document est un fac-similé de l'édition imprimée.



Espace Populations Sociétés est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Lionel GUILLEMOT
Jean SOUMAGNE

CARTA, UMR ESO 6590
Département de Géographie
Université d'Angers
35, rue de la Barre
49000 Angers
lionel.guillemot@univ-angers.fr
jean.soumagne@univ-angers.fr

Temporalités et services en milieu urbain : le cas d'Angers

À partir des débats récurrents mais régulièrement relancés ces derniers mois sur le travail du dimanche en France, à l'image du centre commercial géant de « Plan-de-Campagne » près de Marseille et de ses démêlés judiciaires, nous nous intéresserons ici aux temporalités et aux services à partir d'études menées à Angers à l'automne 2006¹.

Il s'agit, pour l'essentiel, d'examiner si les fréquentations des espaces urbains s'expliquent par des temporalités différentes des activités (horaires de travail par exemple) et par des temporalités différentes des visiteurs qui « consomment » des services ou se promènent. On s'interrogera également sur l'impact des évolutions récentes des conditions de travail (flexibilité des horaires, RTT, temps partiels) sur les fréquentations. La dimension sociale peut s'élargir par l'analyse des comportements en tenant compte des

personnes ayant moins de contraintes horaires (étudiants, retraités, touristes, chômeurs). Le croisement du social et du spatial permet de mettre en lumière des différenciations fondamentales des rayons et des rythmes d'attractivité des divers pôles de commerces et de services de l'agglomération angevine. Les enjeux de l'aménagement public et privé sont de faire face aux mutations des temporalités engendrées par les mutations des répartitions humaines (de résidence et de travail, du centre jusqu'au périurbain) ainsi que celles des facteurs d'attraction. Alors que la « durabilité » du développement est devenue un leitmotiv et une obligation légale, les contraintes de mobilité, de réseaux, d'usage social viennent contredire certains héritages de structuration de l'espace et les actions de rayonnement par la publicité conduites par les entreprises.

¹ Remarque méthodologique : Les données sur lesquelles reposent en partie nos réflexions sont issues de travaux réalisés à l'automne 2006 par les étudiants de géographie de Licence 2 (L2) et de Licence 3 (L3) s'initiant aux méthodes d'enquête :

- ceux de L3 ont réalisé à Angers en novembre 2006 une enquête regroupant 650 questionnaires (dont 600 comparables car reposant sur le même questionnaire), et ont également effectué des comptages en différents lieux de la ville en novembre : ces comptages, de même durée et aux mêmes heures en différents lieux, permettent des comparaisons, et donnent des tendances vérifiées par ailleurs par les données routières (comptages Ville d'Angers, DDE).

- ceux de L2 ont eux réalisés différentes enquêtes ponctuelles sur certains sites de l'agglomération (rassemblant au total plus de 900 questionnaires, différents selon les groupes), accompagnées parfois de comptages.

Nous n'avons ici retenu que quelques-uns de ces travaux, illustrant notre propos qui sera plus global et synthétique. Si les effectifs ou proportions enregistrés à partir de ces enquêtes sont naturellement à prendre avec certaines précautions, l'ensemble des données collectées et leur comparaison permettent cependant de faire apparaître des tendances, vérifiées au total sur une base de plus de 1500 questionnaires traités à Angers en octobre-novembre 2006.

1. LES TEMPORALITÉS URBAINES : LES RYTHMES À ANGERS

L'ensemble urbain angevin se caractérise par sa taille « moyenne supérieure », avec 226 843 habitants pour l'unité urbaine et 332 624 pour l'aire urbaine (1999²). Comme dans beaucoup de centres urbains de l'Ouest, la périurbanisation a été très prononcée durant les dernières décennies à la faveur d'un différentiel marqué du coût du foncier et d'un attrait de l'habitat pavillonnaire en lotissement. Cependant, cette extension de l'espace urbanisé ou périurbanisé n'a pas entraîné de modifications fondamentales des rythmes de fonctionnement de la cité et des habitudes des Angevins. Les navettes domicile-travail demeurent quotidiennes, et même biquotidiennes pour une partie des actifs. La population s'est progressivement tertiariée après une période de développement de l'emploi industriel ouvrier durant les heures fastes des déconcentrations industrielles (années 60 et 70). La modification sociale n'a pas été sans conséquences.

Aux couches traditionnelles des employés et cadres de l'administration publique, des professions libérales et du monde du commerce se sont ajoutées des couches nouvelles de « cols blancs » dans les sociétés de services aux entreprises et aux particuliers. L'essor de la population d'employés et de cadres, la féminisation du marché de l'emploi ont eu pour pendant celui d'une population étudiante d'environ 30 000 personnes, en dépit de la proximité des autres pôles universitaires : Nantes, Tours, Le Mans, Rennes. Ces populations de jeunes adultes pèsent d'un grand poids dans l'organisation spatio-temporelle de la ville : le cœur urbain est habité par une bourgeoisie traditionnelle mais aussi par des étudiants et des ménages de jeunes actifs des professions intellectuelles et culturelles. Les ménages avec enfants des milieux populaires sont en majorité dans un copieux parc HLM inclus dans le périmètre municipal d'Angers, à des distances modestes du centre. Les familles des classes moyennes bénéficient de cités pavillonnaires tant sur le territoire d'Angers que sur celui des communes suburbaines contiguës ainsi que

dans le périurbain. Au total, les distances d'accès au centre et aux pôles périphériques de commerces et de services ne sont jamais considérables et les moyens d'accès routiers autorisent des fréquentations aisées.

Finalement, la société angevine a évolué dans sa structure et dans son comportement vers un rapprochement de la société française englobante tout en bénéficiant des avantages de la dimension moyenne pour développer des mobilités nombreuses, diversifiées pour la chalandise sous toutes ses formes et dans ses diverses temporalités. Celles-ci peuvent être analysées à travers les rythmes quotidiens, hebdomadaires et annuels.

1.1. Les rythmes journaliers

1.1.1. Variation de la fréquentation de la ville selon les heures

Les heures de pointe de la circulation au sein de l'agglomération se situent essentiellement entre 8 et 9 heures en matinée (10% des véhicules entrant dans l'agglomération) et entre 17 et 18 heures en soirée (9% des véhicules en sortant)³. Cependant, si ces heures correspondent aux niveaux maxima de la circulation enregistrée, le trafic est dense de 7h30 à 9h30 et de 11h30 à 20h30... L'intensité du trafic est donc forte à Angers aux heures d'embauche et de débauche, qui correspondent aussi aux heures de rentrée et sortie des écoles. Au-delà de ces variations quotidiennes, habituelles dans les villes européennes, l'intensité de la circulation augmente encore par rapport aux autres jours le lundi matin et vendredi soir, avec les retours et départs hebdomadaires des personnes, par exemple des étudiants, ne résidant qu'en semaine à Angers.

Si l'on note des variations horaires du trafic sur les principaux axes de l'agglomération, on relève également des variations dans les rues piétonnières. Ainsi, même si nous n'avons pas de comptages sur des journées complètes⁴, les observations de terrain et les sondages sur des demi-journées mettent en évidence des variations importantes (figure 1).

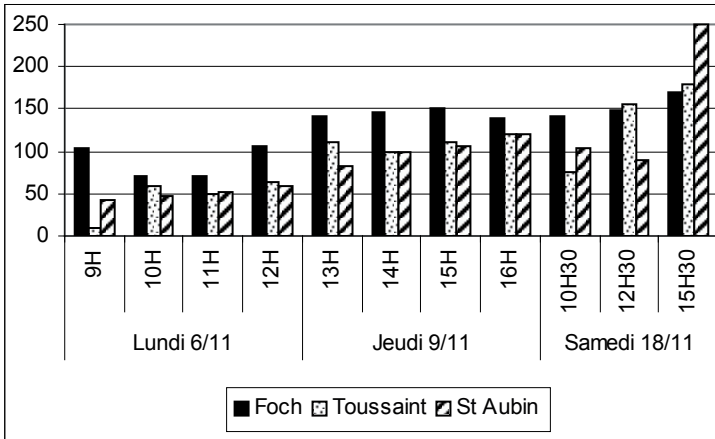
² Chiffres réactualisés à partir de la dernière mise à jour de 10/2004.

³ D'après les données de l'enquête Cordon de décembre

1997, citées dans le PDU, p. 73.

⁴ À l'exception de comptages dans des centres commerciaux de quartiers périphériques.

Figure 1 : Évolution du nombre de passants comptés en cinq minutes sur le boulevard Foch, rue Toussaint et rue Saint-Aubin

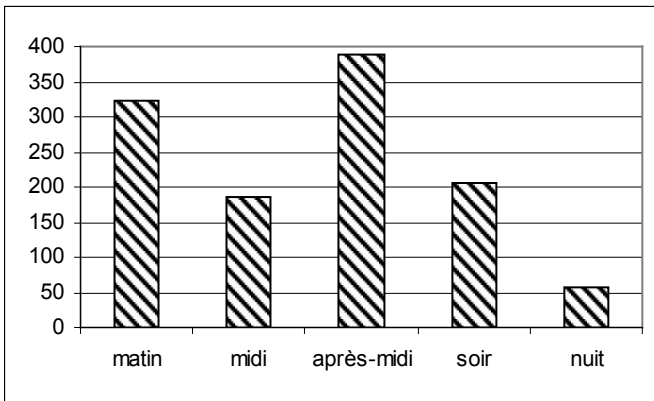


Source : Comptages L3, 11/2006

Ainsi, les après-midi sont plus fréquentés que les matinées dans l'ensemble des artères observées en novembre 2006. On note aussi une fréquentation qui progresse avec la journée, mais, dans certains secteurs, des pics de fréquentation classiques apparaissent vers 9 heures ou midi, voire à 14 heures, corres-

pondant aux actifs rejoignant ou sortant de leurs bureaux (le boulevard Foch se situe à proximité de l'hôtel de ville, l'un des principaux employeurs au centre-ville). Pour l'ensemble des secteurs observés en centre-ville, le pic de fréquentation se situe le samedi après-midi.

Figure 2 : Moments de fréquentation des quartiers commerciaux d'Angers

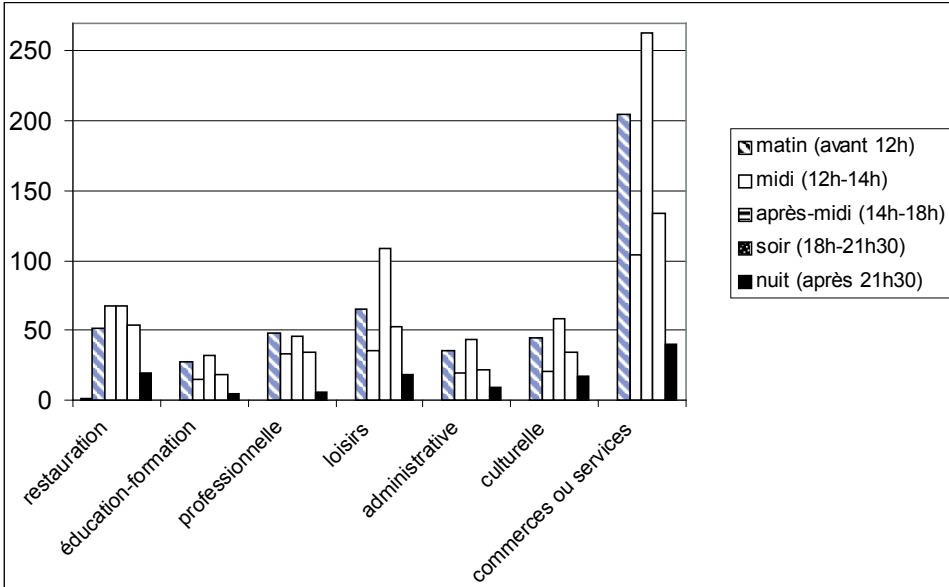


Source : Enquête L3, 11/2006

À partir des 600 questionnaires traités, on note en effet (fig. 2) un pic de fréquentation l'après-midi, mais les matins sont également fréquentés par plus de la moitié des sondés. Il s'agit dans la plupart des cas (fig. 3) de visiter les commerces et services implantés dans ces quartiers. La seconde raison citée correspond aux loisirs, devant la restauration et les pratiques culturelles.

Les fréquentations plus importantes l'après-midi s'expliquent en partie par les loisirs, mais aussi par les visites de commerces et services, globalement davantage ouverts l'après-midi que le matin avec les importantes fermetures en centre-ville du lundi matin (voir ci-dessous). On note par ailleurs que si les établissements de restauration sont davantage fréquentés à midi, nous avons

Figure 3 : Types et moments de fréquentation des quartiers commerciaux d'Angers



Source : Enquête L3, 11/2006

été surpris de la très faible différence avec l'après-midi : en plus des cafés et bars qui sont fréquentés toute la journée, les enquêtés ont peut-être également intégré dans ce secteur les boulangeries-pâtisseries et briocheries.

1.1.2. Diversité des horaires d'ouverture des services

Comme dans beaucoup d'autres villes, les commerces à Angers sont en majorité fermés le lundi matin, alors que les autres services reprennent leurs activités. Leurs horaires d'ouverture correspondent globalement aux tranches 9h-12h et 14h-19h, mais certains, notamment au centre, restent ouverts au moment du déjeuner. Par ailleurs, les principaux centres commerciaux adoptent comme partout des amplitudes plus longues, de 9h à 20h30 sans interruption, voire de 8h30 à 21h30, et sont de plus ouverts du lundi matin au samedi soir.

Pour ce qui est des services, leurs heures d'ouverture et de fermeture varient, mais ils sont globalement ouverts du lundi au vendredi aux heures de bureau « classiques » (8h-12h / 14h-17h, voire jusqu'à 19h), certains restant ouverts lors de la pause-déjeuner (des administrations notamment). En ce qui concerne le samedi, on a une grande variété de situations.

1.2. Les rythmes hebdomadaires

D'après les résultats des 600 enquêtes traitées en novembre 2006, si près de 43% des sondés déclarent ne pas avoir de jour de préférence pour fréquenter les quartiers commerciaux enquêtés à Angers, près de 30% déclarent également préférer le samedi, journée où les actifs sont habituellement le plus libres et peuvent se déplacer en couple et en famille.

À partir d'une analyse multicritère, nous avons examiné les corrélations existant entre les variables âge et jour de préférence. Il en ressort tout d'abord deux profils centraux : d'une part, une forte corrélation entre les 35-55 ans et l'absence de jour de préférence, et d'autre part une forte corrélation entre les 18-25 ans et le mercredi. De plus, on note également deux profils moins précis mais néanmoins corrélés : entre les plus de 70 ans et le mardi ; entre les moins de 18 ans et le samedi.

L'absence de jour de préférence chez les 35-55 ans, actifs pour la plupart et donc concernés par la flexibilité des horaires de travail, peut s'expliquer pour cette catégorie par des fréquentations épisodiques des quartiers commerciaux. La forte fréquentation le mercredi par les 18-25 ans peut être liée aux étudiants qui n'ont pas l'opportunité de fré-

quenter Angers le samedi s'ils rentrent chez leurs parents, mais plus globalement à des habitudes du mercredi (cinéma, retrouver des amis, etc.). Les moins de 18 ans enquêtés résident tous en Maine-et-Loire, et à 87% dans l'agglomération d'Angers : leur fréquentation du samedi correspond aussi à leur seule journée de relative liberté, étant généralement au collège ou au lycée en semaine. Cette fréquentation du samedi est justifiée par « l'ambiance », « l'animation » de ces quartiers en fin de semaine. C'est d'ailleurs cette animation, « la foule », « le bruit » que craignent par contre les plus âgés, notamment les plus de 70 ans, qui privilégient une fréquentation des quartiers commerçants les jours « calmes », d'où la corrélation notée avec la journée du mardi ; mais on note aussi, de façon nettement moins marquée, que plus globalement les plus de 55 ans fréquentent ces quartiers essentiellement les lundi, mardi et jeudi.

Contrairement à certaines idées reçues, on ne perçoit pas de différence liée au sexe dans le choix des jours de fréquentation de ces quartiers commerçants, les hommes étant même légèrement plus nombreux à préférer le samedi.

Les évolutions récentes du temps de travail, notamment les « RTT⁵ » (réductions du temps de travail), sont censées avoir engendré de nouvelles temporalités. Au sein des 600 personnes interrogées, 64 bénéficiaient de RTT, mais les différents croisements réalisés ne permettent pas de faire ressortir des particularités dans leur fréquentation des quartiers : elles conservent une fréquentation identique à l'ensemble des enquêtés, avec une surreprésentation du samedi. Bien que reposant sur un échantillon limité, l'utilisation de ces RTT se fait peut-être davantage par capitalisation pour prolonger des périodes de vacances de type week-end prolongés que pour les consacrer à la chalandise.

Ces rythmes hebdomadaires enregistrent des variations à l'échelle des quartiers lorsque ces derniers bénéficient de l'animation d'un

marché. En effet, les marchés organisés dans les différents quartiers de la ville engendrent également de fortes variations de fréquentation (fig. 4), notamment pour les plus importants (Imbach-Leclerc le samedi et La Fayette le mercredi). On recense, d'après l'office de tourisme, un marché le mardi, deux les mercredi, jeudi et vendredi, six le samedi et un le dimanche. L'animation de ces marchés, la recherche de produits spécifiques (exotiques ou biologiques notamment) expliquent leur attractivité qui dépasse pour certains les limites de l'agglomération.

1.3. Les variations annuelles

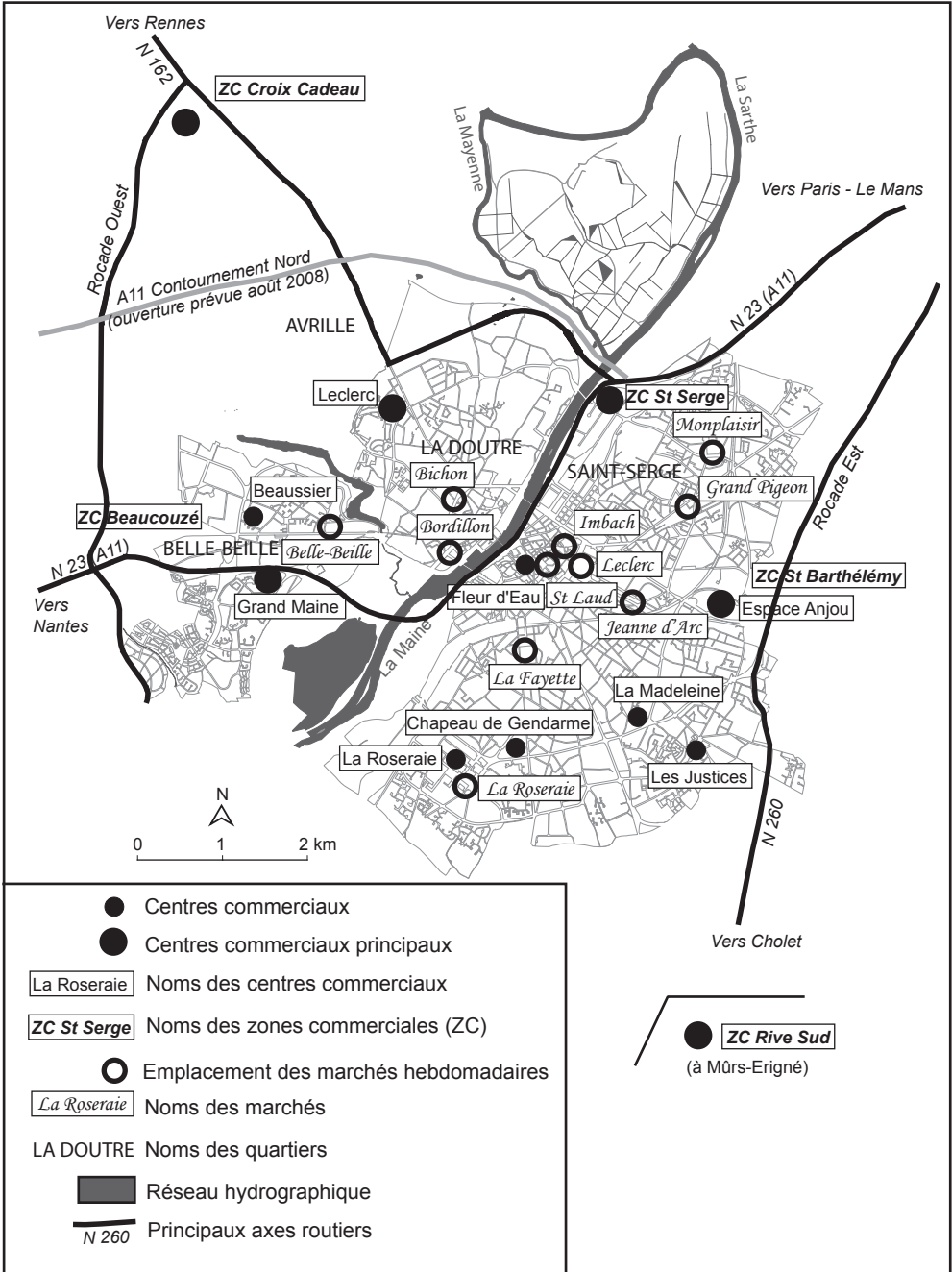
L'agglomération enregistre aussi des différences de fréquentation au cours de l'année. Elles se distinguent selon les types de personnes, avec, bien sûr, davantage de touristes en période estivale, mais aussi selon les saisons (période de préparation des fêtes de fin d'année, période des soldes, etc.) ou bien selon les animations (Foire Saint-Martin, festivals). Ces disparités annuelles se traduisent encore par des fréquentations variables des quartiers au cours de l'année : les touristes fréquentent davantage les quartiers historiques centraux à partir du château (les offices de tourisme de la ville et du département étant d'ailleurs situés face au château), alors par exemple que certaines animations comme la Foire Saint-Martin, peuvent attirer une fréquentation inhabituelle de quartiers péricentraux, en l'occurrence celui de la Doutre puisque cette foire est implantée sur la place La Rochefoucauld. Cette grande fête foraine, qui dure un mois à l'automne, attire essentiellement une population jeune de toute l'aire urbaine.

Ces animations sont d'ailleurs perçues différemment selon les personnes rencontrées ; dans le cas du quartier de La Doutre et de la foire Saint-Martin, si les résidents se plaignent du manque de places de stationnement (la place La Rochefoucauld étant en temps normal un vaste parking gratuit fortement utilisé car proche du centre-ville),

⁵ Issue de la modification de la durée légale du travail, passée de 39 heures à 35 heures (lois Aubry de 1998 et 2000), dont les conditions d'application ont été modifiées par la loi n° 2003-47 du 17 janvier 2003, cette réduction du temps de travail, pour les personnes ayant des horaires hebdomadaires supérieurs à 35 heures, peut être accompagnée en contre

partie de jours « de récupération » (JRTT). Ce sont ces jours dits de « RTT » qui engendreraient de nouvelles fréquentations des espaces urbains (hausse par exemple des fréquentations du vendredi après-midi, demi-journée la plus demandée par les bénéficiaires de ces RTT) ou le développement de nouvelles activités de loisir.

Figure 4 : Localisation des principaux centres commerciaux et des marchés à Angers en 2007



des nuisances sonores et d'un problème de propreté, certains commerçants à l'inverse affirment bénéficier d'un regain d'activité (à l'image de la responsable d'une boutique de reprographie qui signale que les forains sont « beaucoup demandeurs de photocopies »). Si les temporalités et les rythmes sont deve-

nus progressivement plus complexes, cela s'explique en premier lieu par l'hétérogénéité de pôles de commerces et de services qui se sont multipliés dans le tissu urbain de l'agglomération. Du centre vers la périphérie, les clientèles bénéficient de centres d'attraction démultipliés.

2. DIVERSITÉ DES TEMPORALITÉS SELON LES QUARTIERS

La structure de l'agglomération angevine profite de sites de plaine ou de bas plateaux qui ont facilité l'étalement urbain et le déploiement de mobilités diversifiées.

Le cœur d'Angers connaît un renforcement de la centralité dans des sites dont le tertiaire s'est densifié ainsi qu'un phénomène d'extension des fonctions centrales sur le péricentre. Le noyau historique d'Angers est développé de part et d'autre de la Maine dans des quartiers de structure dense où le réseau de voirie ancien fournit un cadre plutôt plaisant pour l'activité commerciale et de services au public. L'inscription du commerce d'équipement de la personne, des loisirs, de la culture, de services culturels essentiels (théâtres), de restaurants se réalise d'autant plus efficacement qu'une part substantielle des établissements se situent dans des rues piétonnières depuis le milieu des années 1970 ; des "locomotives" tirent en avant cet équipement : Galeries Lafayette, FNAC, Zara, ainsi qu'un centre commercial rénové, Fleur d'Eau (ancien centre commercial «Les Halles »), réouvert en mai 2005 dans le secteur République. Ce centre urbain, avec son développement accolé aux éléments monumentaux et muséographiques de forte attraction touristique, déborde en rive droite de la Maine dans le quartier de la Doutre, peuplé et actif, dont le tertiaire supérieur culturel se renforce en 2007 d'un nouveau centre culturel : Le Quai. L'extension de la centralité s'opère aussi vers le nord avec un multiplexe ouvert en 2001 dans le quartier Saint-Serge au contact d'un site universitaire, ainsi que vers le sud avec un ensemble de bureaux autour de la gare TGV reconstruite.

Finalement, les lieux centraux attractifs se sont multipliés : ensemble de rues piétonnières ou non, boulevards complantés correspondant à la ceinture des anciens remparts, nouveaux sites péricentraux ; durant les dernières décennies les facteurs d'attraction se sont eux-mêmes développés : flânerie commerciale ou ludo-commerciale, recours aux restaurants, accès aux administrations et aux cabinets de professions libérales et aux autres services privés, fréquentation des grands équipements de loisirs, visite des sites historiques.

Les banlieues urbaines juxtaposent classiquement quartiers de type haussmannien, vieux faubourgs, cités pavillonnaires échelonnées sur un siècle, cités HLM des Trente glorieuses. Les équipements de commerces et services comprennent les linéaires habituels des avenues, de petits pôles anciennement villageois ou de faubourgs, parfois modernisés par des opérations publiques (La Fayette, Les Justices). Les modifications les plus significatives ont cependant été réalisées par le secteur privé : il s'est agi de l'insertion dans les années 1970 et 1980 de la grande distribution : supermarchés, hypermarchés, parfois avec galeries marchandes. À des équipements diffus fruits d'opérations au coup par coup s'ajoutent des pôles majeurs en centres commerciaux de taille importante : Grand Maine, Espace Anjou, Saint-Serge, Rive Sud. Ils s'accrochent aux échangeurs des voies rapides de rocade ou de pénétration dans l'agglomération en privilégiant classiquement l'accessibilité automobile. Cela ne les empêche d'ailleurs pas de jouer un rôle de proximité pour les quartiers d'habitation proches. En revanche, certaines zones commerciales vouées aux grandes et moyennes surfaces spécialisées et à l'hôtellerie de chaîne, comme celle de Beaucouzé, sont plus détachées des espaces résidentiels. Finalement, cette structuration de l'espace par les équipements de commerces et de services laisse peu d'espaces vides, facilite l'accès pour les zones d'habitat, minimise les distances-temps théoriques, le réseau de grande voirie issu pour partie d'une application assez conforme des schémas directeurs [Jeanneau, 1986] autorisant des liaisons plutôt efficaces périphérie-péricentre, voire banlieue-centre, et entre certains quartiers ; d'autres secteurs présentent des coupures handicapantes.

2.1.1. Le centre-ville : hypercentre et principaux boulevards d'accès

Comme dans la plupart des villes moyennes françaises, le cœur d'Angers a conservé une fonction essentielle de centralité à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération et du département. Ce rôle de point de référence est naturellement le plus affirmé dans l'hypercentre.

2.1.1. Un hypercentre aux fréquentations composites

L'hypercentre d'Angers correspond au plateau piétonnier mais aussi aux places et rues insérées entre elles (fig. 5).

Parmi les exemples retenus car illustrant bien, en dépit d'effectifs limités, ces fréquentations de l'hypercentre, nous avons choisi la rue Saint-Aubin. L'observation de ses temporalités à partir d'une première enquête (L2, 2006, 35 entretiens-questionnaires) indique un partage des sondés entre ceux (43%) qui y viennent pour une cause précise (commerces et services implantés dans la rue, voire pour se rendre à la préfecture située immédiatement à proximité) et ceux (57%) qui ne font que passer (transit vers d'autres rues et places du centre-ville d'Angers où sont notamment implantées certaines enseignes-phares). Une autre enquête (L3, 2006, 50 questionnaires) montre que les trois quarts des enquêtés viennent d'abord dans cette rue pour les commerces et services. C'est donc bien cette fonction commerciale qui prime dans l'attractivité de cette rue, voire de l'ensemble du plateau piétonnier (deux tiers place Imbach, trois quarts rue Lenepveu).

Les heures de fréquentation de cette rue Saint-Aubin concernent en premier lieu l'après-midi (15 sur 35 personnes)⁶, suivi de la soirée (8 personnes), du midi (6 personnes, la rue bénéficiant de restaurants, pubs, bars), puis du matin (5) et de la nuit (2). Si la fréquentation matinale semble régulière selon les jours de la semaine, elle chute fortement le samedi matin (qui ne recense plus alors les personnes de passage se rendant à leur travail ou en cours). La fréquentation le midi est également régulière en semaine (avec son maximum le vendredi), mais on retrouve l'exception du samedi où cette fréquentation est deux fois moindre qu'en moyenne en semaine. La fréquentation de l'après-midi est un peu plus importante le mercredi et le vendredi, mais surtout le samedi (la moitié ayant lieu l'après-midi). Pour ce qui est du soir, la fréquentation est régulière mais faible du lundi au jeudi, double les vendredi et samedi soirs, le samedi étant le plus fréquenté ; le samedi est en effet classiquement la soirée

privé pour se retrouver entre amis et pour les sorties. Enfin, la fréquentation nocturne, bien que reposant ici sur des effectifs limités, est nulle en début de semaine, et débute doucement le jeudi soir (notamment chez les étudiants), progresse le vendredi soir et est à son maximum le samedi soir.

Une autre enquête réalisée dans le quartier « Fleur d'Eau » (L3, 2006), au contact d'autres rues piétonnes, met en évidence une fréquentation nocturne plus importante en lien avec la population étudiante : ce quartier abrite en effet divers pubs, bars de nuit, discothèques offrant donc des activités nocturnes prisées par cette population.

Enfin, on peut aussi noter les variations hebdomadaires de fréquentation de cette rue. Les vendredi et samedi sont les jours les plus fréquentés. Le dimanche ne semble par contre attirer personne, ce qui s'explique par la fermeture de l'essentiel des commerces et services. Il est par ailleurs intéressant de noter que les personnes fréquentant la rue les vendredi et samedi y viennent épisodiquement et spécifiquement pour faire du shopping. À l'inverse, celles qui fréquentent régulièrement cette rue évitent d'y venir le samedi.

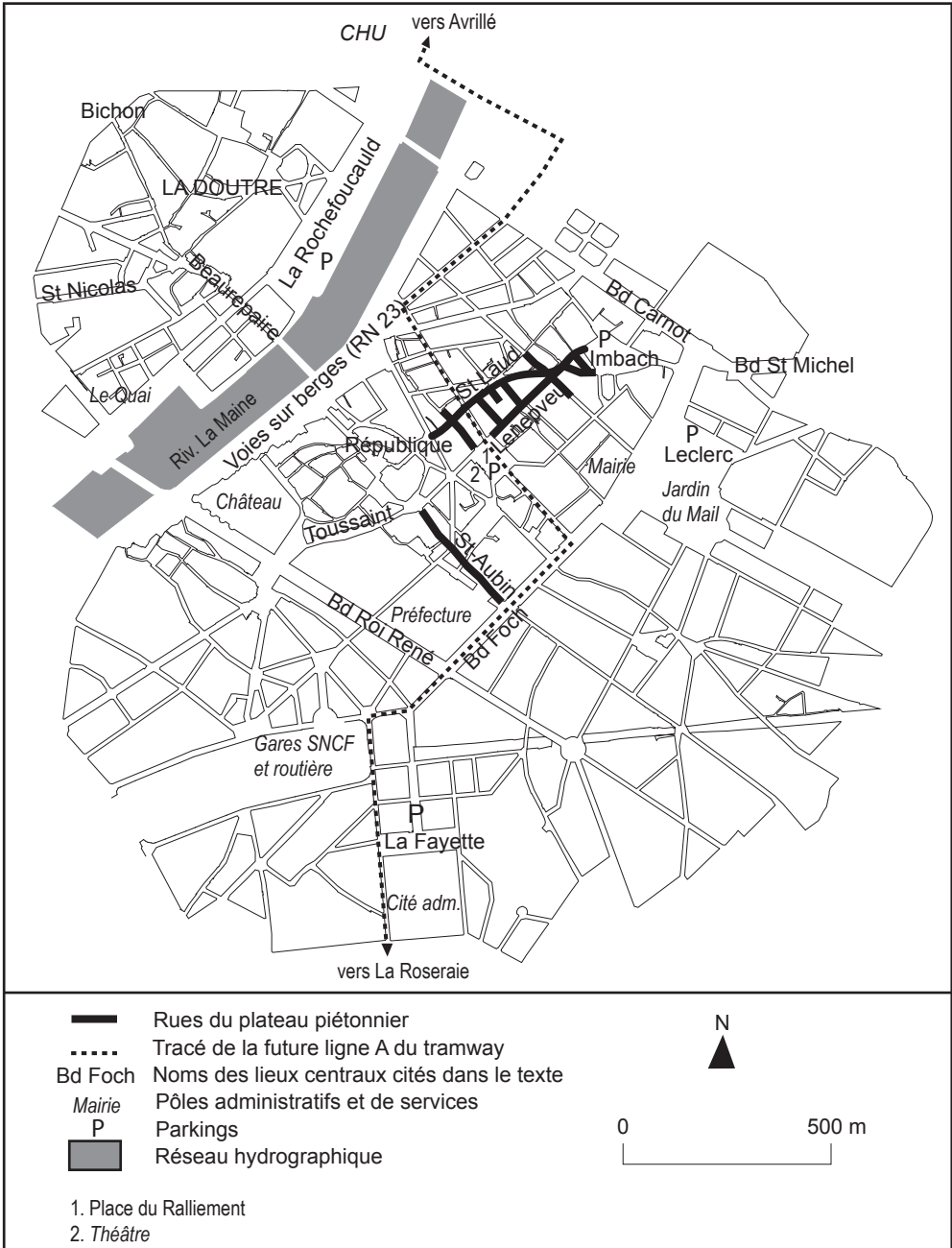
2.1.2. Les moteurs de fréquentation des boulevards péricentraux : marchés et loisirs

Une première enquête réalisée boulevard Saint-Michel (L3, 2006, 50 questionnaires et divers comptages), axe principal au nord-est du centre-ville, met en évidence un pic de fréquentation le samedi en fin de matinée, qui s'explique par l'animation liée aux marchés situés à proximité. On note par ailleurs que la moyenne d'âge des personnes sondées y est élevée, avec une forte surreprésentation des retraités. Inversement, les étudiants sont moins présents car ils préfèrent l'hypercentre ou La Doutre où sont concentrés les pubs, bars et restaurants qu'ils affectionnent. Si, à l'image des autres quartiers étudiés, le premier motif de fréquentation concerne les commerces et services, le boulevard est par contre moins cité pour le secteur de la restauration, moins présent ici. Pour ce qui est des temporalités quotidiennes, on note

⁶ Les proportions sont voisines des chiffres enregistrés au parking du Ralliement, le principal du centre (source :

Société d'aménagement de la région d'Angers, 2006).

Figure 5 : Plateau piétonnier et tracé du futur tramway dans le centre d'Angers



aussi une moindre fréquentation nocturne, que l'on peut rapprocher de l'absence d'établissements de nuit et de l'âge moyen des sondés. Enfin, la population interrogée réside aux deux tiers essentiellement dans le quartier, contrairement à l'hypercentre où

l'on retrouve des lieux de résidence plus éclatés, à l'échelle de l'agglomération. Cette fréquentation piétonnière de gens du quartier correspond aussi à la caractéristique des personnes interrogées dans les quartiers péricentraux.

Une seconde enquête réalisée boulevard Foch (L3, 2006, 50 questionnaires), axe de contournement est du centre-ville, ne recense qu'un cinquième de résidents du quartier ; dans ce boulevard proche du plateau piétonnier, les caractéristiques des sondés reflètent cette proximité. Par contre, contrairement à l'ensemble des quartiers enquêtés, le premier motif de fréquentation concerne les loisirs (la moitié, contre le quart en moyenne) ; cela consiste pour certains à se promener dans les rues du centre-ville et à flâner dans les magasins (ce que d'autres ont interprété comme une fréquentation des commerces et services). La différence avec les autres quartiers s'explique aussi par la présence de salles de cinéma et la proximité du jardin public du Mail.

Enfin, une dernière enquête réalisée sur les motifs de stationnement Place Leclerc, face à la mairie, (L2, 2006, 40 questionnaires), indique également comme premier motif les loisirs (sorties culturelles, théâtre, cinéma, musées, balades en centre-ville, notamment au jardin du Mail contigu). Cette dernière enquête semble donc confirmer la vocation ludique de ces espaces proches de l'hypercentre, bénéficiant d'équipements clairement identifiés tout en présentant de fortes densités commerciales ou de services.

2.2. Deux quartiers subcentraux : La Doure et la Place La Fayette

Le péricentre exerce aujourd'hui une attractivité importante liée à ses fonctions, ses parkings ou ses équipements de transit comme la gare TGV. Ces fonctions génèrent des temporalités typées.

2.2.1. La Doure : une fréquentation d'abord résidentielle

Ce quartier d'outre Maine, essentiellement résidentiel, possède deux axes commerçants orthogonaux qui restent vivants.

Les enquêtes menées dans le quartier (L2 et L3) indiquent une moyenne d'âge des personnes interrogées nettement supérieure à celle des autres quartiers. Cette caractéristique va de pair avec la surreprésentation des retraités. De plus, la fréquentation des commerces et services implantés localement est essentiellement le fait de résidents. On note également que les cadres et professions intellectuelles supérieures sont surreprésentés.

Autres particularités locales, les fréquentations matinales et très régulières sont ici aussi nettement supérieures à la moyenne, s'expliquant par la population de retraités qui préfèrent faire leurs courses quotidiennement le matin. Enfin, on note que les rares personnes insatisfaites des horaires d'ouverture des commerces et services sont issues du quartier Saint-Nicolas, traduisant sans doute davantage un sentiment plus général d'un manque de dynamisme commercial de ce quartier qu'une véritable contrainte pour des retraités qui ont peu de contraintes horaires.

La fréquentation de la rue Beaurepaire fait ressortir la caractéristique de passage que joue cette rue à l'échelle du cœur de l'agglomération : en effet, de nombreuses personnes stationnent leur véhicule place La Rochefoucauld (parking gratuit de 900 places) et traversent la Maine pour rejoindre le centre-ville. La moyenne d'âge des personnes rencontrées est ici moins élevée que dans la rue Saint-Nicolas, avec une part d'actifs plus importante. Globalement, les personnes interrogées dans la Doure marchent davantage pour se rendre dans les rues commerçantes.

Parmi les motifs de fréquentation du quartier, les allers-retours au domicile sont très fortement marqués : la proximité du centre-ville favorise les navettes quotidiennes voire biquotidiennes. De plus, la fréquentation pour la restauration est ici un peu plus marquée que pour l'ensemble des quartiers enquêtés.

L'enquête réalisée place Bichon (L2, 2006, 63 questionnaires) permet d'étudier la question du stationnement, qui est ici gratuit. Sa durée varie beaucoup selon les individus rencontrés : plus du quart stationnent moins d'une demi-heure, un autre quart entre une demi-heure et une heure et un tiers plus d'une heure (résidents du quartier, actifs travaillant dans les entreprises implantées à proximité). Alors que la question du stationnement paraît problématique à la majorité des sondés, les mêmes personnes déclarent réussir à se garer à moins de 100 mètres, et aucun à plus de 300 mètres... Sur cette place où sont présents des commerces alimentaires et des banques, les usagers souhaiteraient en fait stationner pour leurs brèves visites juste devant les établissements !

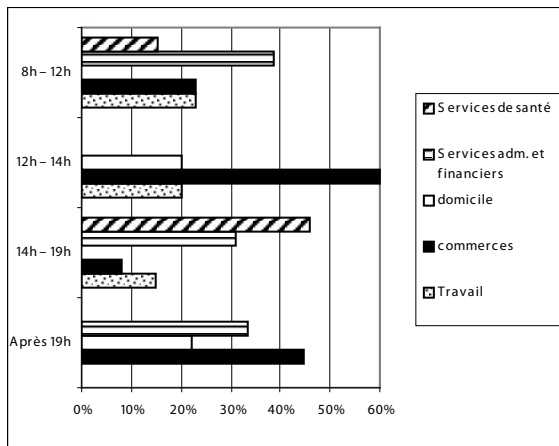
2.2.2. La Fayette-Gare : des fréquentations de passage et résidentielles

La présence d'un marché qui regroupe en période hivernale environ trente commerçants ambulants, engendre un triplement de la fréquentation les mercredi et samedi (L2, 2006). Près des trois quarts des commerçants interrogés enregistrent d'ailleurs selon leurs dires une hausse de 10 à 30% de la fréquentation de leurs établissements. Ces variations hebdomadaires entraînent une modification du type de fréquentation de cette place : alors qu'en semaine, elle se répartit entre les étudiants, les actifs, les retraités et les familles ; elle change les jours de marché avec davantage de retraités.

À partir d'une autre enquête (L2, 2006) sur les raisons du stationnement (hors jours de marché) sur le parking La Fayette (fig. 6, reposant sur 40 questionnaires), on observe

des variations selon les plages horaires : le matin, les personnes interrogées s'y garent d'abord pour accéder aux services administratifs et financiers situés à proximité. Le midi, 60% des sondés s'y garent pour fréquenter les commerces proches, les autres se partageant entre le travail et le retour au domicile pour la pause-déjeuner. L'après-midi, où la moitié des personnes rencontrées étaient âgées, c'est la fréquentation des services de santé (laboratoire d'analyses médicales, centre de cardiologie, cabinets médicaux) et des services administratifs et financiers qui domine. Enfin, en soirée, les personnes utilisent ce parking pour faire de derniers achats, essentiellement alimentaires dans le petit supermarché de la place (ouvert jusqu'à 21h), pour retirer de l'argent aux distributeurs ou y stationnent pour la nuit en rentrant à leur domicile.

Figure 6 : Motifs de stationnement sur le parking La Fayette en fonction des heures



Source : enquête L2, 11/2006

Ce quartier La Fayette connaît aussi des fluctuations liées à la fréquentation de la gare. Cette dernière attire en effet d'importants flux de population, notamment en début ou fin de week-ends (L2, 2006, 92 personnes sondées), participant à l'animation du quartier, mais posant aussi des problèmes de circulation. Parmi les surprises de cette enquête, on note qu'un cinquième des sondés dans la gare s'y trouvent sans avoir à prendre le train mais pour un café, acheter du tabac ou des journaux, etc. De plus, ces quartiers La Fayette-Gare ont été marqués par deux grandes opérations d'aménagement récentes

ou de réaménagement : la gare routière vient de s'installer à proximité alors que la nouvelle gare ferroviaire a été inaugurée en octobre 2001 (et bénéficie d'un nouveau parking). Enfin, deux nouveaux chantiers sont attendus : l'arrivée prévue du tramway en 2009 et le réaménagement de la ZAC Gare Sud [Chabanne, 2005], qui devraient participer à l'expansion de la partie commerçante du centre-ville d'Angers. Le renforcement des pôles multimodaux et donc l'émergence de nouvelles temporalités est une caractéristique récurrente des opérations d'urbanisme des grandes villes françaises.

2.3. Cas des zones commerciales et des centres commerciaux

Nous ne retiendrons ici aussi que quelques exemples, en nous éloignant progressivement du centre-ville vers les périphéries. Nous débiterons donc par des centres commerciaux de quartier aux fréquentations et rythmes hétérogènes, puis traiterons de grands centres commerciaux périphériques, situés à proximité d'échangeurs de quatre voies faisant office de rocades, et verrons enfin les zones commerciales périphériques, situées pour partie sur le territoire de communes voisines d'Angers.

2.3.1. Des centres commerciaux de quartier aux fréquentations atypiques

La fréquentation des centres commerciaux varie selon leur localisation (fig. 4) : ainsi, le petit centre commercial Beaussier (L2, 2006, 116 sondés), situé dans le quartier de Belle-Beille, à proximité du principal campus de l'Université d'Angers (Lettres, Sciences, IUT, écoles supérieures), connaît un pic de fréquentation banal à la pause de midi (fig. 7) grâce notamment à sa pizzeria-sandwicherie. Le jour le plus fréquenté est ici le lundi, jour d'installation pour la semaine d'une partie de la population étudiante, qui effectue ses courses dans le petit supermarché et les commerces spécialisés.

Inversement, la comparaison avec un autre centre commercial de quartier, La Madeleine, montre un pic de fréquentation plus classique le samedi, jour privilégié des courses pour les actifs (L2, 2006, 120 enquêtés). Néanmoins, contrairement aux principaux centres commerciaux, la fréquentation de ce petit centre est assez élevée les lundi, jeudi et vendredi (fig. 8). Si les fréquentations des lundi et vendredi s'expliquent par les besoins de ravitaillement des début et fin de semaine, les bons chiffres du jeudi se justifient par la politique de l'établissement de doubler les points sur les cartes de fidélité des clients, ce qui semble avoir un effet significatif sur une clientèle de quartier qui est dominante.

2.3.2. De grands centres commerciaux aux fréquentations étalées

Une première enquête (L2, 2006, 50 personnes) portant sur le centre commercial Grand Maine indique que la principale raison de fréquentation de cet établissement est la proximité pour la moitié des sondés,

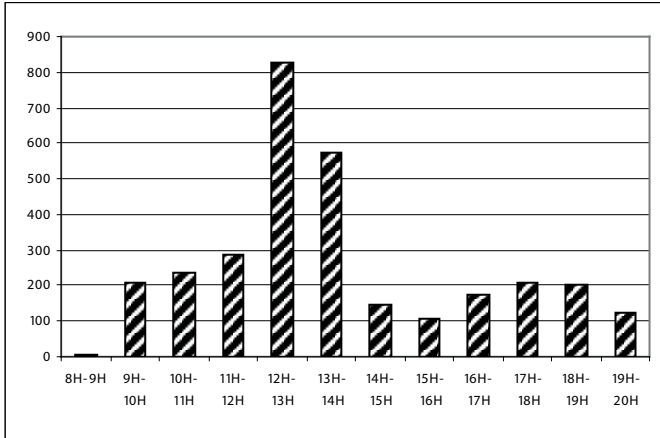
le reste se partageant entre l'habitude et le côté agréable du centre. Si, à l'image de la plupart des centres commerciaux, le mode de transport le plus utilisé est la voiture, on note aussi que quelques sondés viennent à pied ou en transports en commun : sa situation géographique au contact du quartier du lac de Maine, quartier isolé par les ruptures hydrologique et routières, lui confère un rôle de centre commercial de proximité.

Une seconde enquête (L3, 2006, 50 personnes) portant sur le centre commercial Espace Anjou, le plus important de l'agglomération (32 000 m², autour d'un hypermarché de 8 000 m²), situé au contact de la rocade est et de l'axe nord-est quittant le centre-ville, montre une préférence pour une fréquentation les après-midi et ce, quelles que soient les conditions de travail des sondés. De plus, on note une nette préférence pour le samedi (un tiers), qui est associé à une plus grande disponibilité, suivi du lundi, mais près de la moitié des sondés ne viennent pas à des jours fixes. L'origine géographique fait ressortir les résidents de l'agglomération : trois quarts d'Angers, les autres se partageant entre d'autres communes de l'agglomération et le périurbain. Si, en moyenne, les personnes interrogées fréquentent ce centre commercial une fois par semaine, des variations sont observées en fonction de l'éloignement : les plus lointains viennent en moyenne une fois par mois alors que les résidents des communes proches d'Angers viennent plusieurs fois par semaine. Si la distance explique naturellement une moindre fréquentation, les navettes quotidiennes réalisées par les habitants des communes proches favorisent la fréquentation régulière de ce centre commercial qui est aussi renforcée par une offre de commerces plus réduite en temps et en nombre dans les communes de résidence. Sans surprise, le premier motif de fréquentation de ce centre commercial concerne les commerces et services, mais des sondés y viennent aussi pour se restaurer et pour les loisirs.

2.3.3. La zone commerciale de Beaucouzé : une fréquentation épisodique et élargie

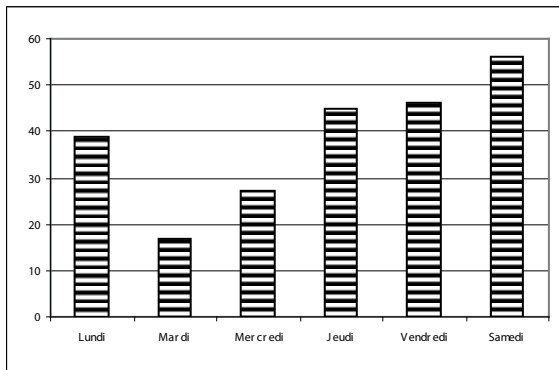
Cette zone commerciale est située à l'ouest de l'agglomération, de part et d'autre de l'A11, à la jonction avec la rocade ouest (route de Rennes, Laval), et s'étend sur les territoires

Figure 7 : Fréquentation horaire du centre commercial Beaussier (Belle-Beille)



Source : Comptage L2, 10/2006

Figure 8 : Fréquentation hebdomadaire du centre de La Madeleine



Source : Enquête L2, 10/2006

des communes d'Angers et de Beaucouzé. Quatre zones mixtes (mêlant activités industrielles, commerciales et de services), gérées aujourd'hui par l'agence de développement économique du Grand Angers, composent un vaste ensemble s'étendant sur plus de 160 hectares, accueillant près de 200 sociétés et employant près de 3000 salariés. La partie centrale de cet ensemble, objet de nos observations, regroupe diverses grandes enseignes commerciales spécialisées (Décathlon, Boulanger, Clause, Castorama, Jardiland, etc.). Contrairement aux méthodes employées au cœur de l'agglomération (comptage des piétons, avec une répartition par sexe et tranche d'âge), il a ici été réalisé un comptage du nombre de véhicules au niveau des principaux ronds-points. Les temporalités obser-

vées à partir de ces flux de véhicules indiquent des pics de circulation en début et fin de matinée puis en début et fin d'après-midi, qui s'expliquent par les heures de travail des actifs, y compris ceux travaillant dans cette zone d'activités. Les fortes fréquentations du samedi, provoquant des ralentissements au niveau de l'échangeur de Beaucouzé, sont clairement liées à la zone commerciale, la saturation des parkings confirmant cette hypothèse. Les principales enseignes n'ont pas communiqué leurs chiffres de fréquentation mais quelques tendances : ainsi, Décathlon a indiqué que le quart du chiffre d'affaires était réalisé à midi et la moitié à 16h, et ce quel que soit le jour de la semaine.

Parmi les principaux motifs de fréquentation de cette zone, les commerces et services sont

cités par la totalité des personnes interrogées⁷, la restauration est également citée par un cinquième des sondés (la zone compte quatre restaurants et quatre hôtels-restaurants), ainsi que les déplacements domicile-travail ou professionnels⁸. Les loisirs sont ici rarement cités. Les heures de fréquentation privilégiées sont l'après-midi ou le matin, et dans une moindre mesure le midi ou la soirée. Contrairement aux autres secteurs commerciaux étudiés, la fréquentation de cette zone n'est qu'occasionnelle : trois quarts des personnes s'y rendent moins d'une fois par mois, ce qui peut aussi s'expliquer par la spécialisation de certains établissements. Par ailleurs, le rayonnement de cette zone est supérieur à celui des autres secteurs étudiés : si les trois quarts des sondés viennent de l'agglomération, 14% sont résidents dans des communes plus éloignées du périurbain (contre moins de 9% des 600

questionnaires traités), ce qui peut aussi s'expliquer par les branches commerciales de certains établissements, non implantés ailleurs dans le département. La spécialisation relative de cette zone commerciale explique donc les différences observées en termes de fréquentation.

Selon les quartiers, se remarque donc une diversité des temporalités. Si les sociotypes classiques sont distincts, nous discernons des spatioypes fondés sur la distance au centre et des chronotypes qui restent calés sur les horaires de travail et d'ouverture des établissements. Les pratiques de chalandise des citadins et des périurbains témoignent ainsi d'une combinaison de facteurs. L'imbrication des facteurs sociaux et spatiaux se traduit dans des usages du temps qui se diversifient et rendent les politiques du temps, tant publiques que privées, délicates à mettre en place.

3. ENJEUX DES TEMPORALITÉS POUR LES SERVICES URBAINS : RÉFLEXIONS À PARTIR DE L'EXEMPLE D'ANGERS

Par son organisation radiale tout à fait classique, Angers, qui reste une ville moyenne, ne révèle pas de temporalités hors normes. Cependant, des spécificités se détachent qui sont liées à des évolutions des mobilités et aux politiques conduites. Cela entraîne à s'interroger sur la prise en compte des temporalités dans les choix de développement urbain.

3.1. Une accessibilité centrale devenant problématique

La question de l'accessibilité aux services est devenue de plus en plus vive au sein des espaces urbains, mais elle se pose différemment selon les quartiers. En effet, pour les zones commerciales, elle est globalement satisfaisante du fait de leur localisation à proximité d'échangeurs et d'axes de circulation fluides. Par contre, les espaces centraux des villes voient leur accessibilité (essentiellement automobile) de plus en plus compliquée, par la congestion de la circulation,

l'offre insuffisante de places de stationnement (dont le coût progresse et les durées diminuent)... Certains services, y compris publics, quittent d'ailleurs progressivement ces centres-villes pour s'implanter dans des quartiers périphériques où ils peuvent disposer de parkings et de locaux meilleur marché, voire plus fonctionnels.

Parmi les problèmes récurrents à Angers soulignés notamment par l'ensemble des enquêtés, le manque de places de stationnement paraît le plus important : 10% des suggestions reprennent ce thème, largement évoqué par ailleurs par les commerçants rencontrés. Cette question du stationnement, classique leitmotiv des revendications de toute enquête auprès des usagers comme des commerçants des centres-villes, soulève plus globalement la question de la place de l'automobile au sein des espaces urbains. Les différents aménagements prévus (la mise en service de la première ligne de tramway aura lieu à Angers en 2009) et la planification des transports

⁷ Ces personnes ayant ici été questionnées sur les parkings des principales enseignes.

⁸ Des artisans par exemple qui viennent s'approvisionner chez certains fournisseurs (Castorama, Lapeyre, etc.).

urbains indiquent clairement que les usagers des espaces centraux vont progressivement devoir adopter de nouveaux comportements, en recourant de manière croissante aux transports en commun avec utilisation de parkings-relais. Ainsi, dans le projet de plan de déplacements urbains (PDU) rédigé fin 2003, les auteurs déploreraient le faible taux de rotation du stationnement et faisaient diverses propositions pour l'augmenter, tout en signalant que « *la restriction du stationnement des « domicile-travail » (pendulaires) ne peut s'envisager que s'il y a une amélioration de l'offre en transports en commun* » [PDU, p. 85].

3.2. Des effets de rupture, coupure et seuil qui s'accroissent

L'accessibilité peut aussi être décrite à partir de la perception qu'ont les usagers des espaces urbains et des services qui y sont implantés. Comme le notait F. Héran (2000, p. 11), les effets de coupure sont insuffisamment pris en compte et « *nettement moins connus en milieu urbain qu'en rase campagne* ».

Si l'agglomération angevine reste dans l'ensemble de circulation assez aisée vue sa taille, sa topographie et la topologie des réseaux, des phénomènes de cloisonnement tendent à se développer qui ne sont pas sans répercussions sur les pratiques temporelles de l'espace urbain. Ces cloisonnements reposent d'une part sur des ruptures matérielles réelles et d'autre part sur des seuils qui sont de l'ordre de la perception des paysages et du vécu. Sur le plan physique, le partage en deux de l'agglomération par la Maine reste prégnant malgré trois ponts routiers urbains, un pont de voie rapide, et un pont autoroutier en construction. La jonction entre l'hypercentre et le vieux quartier central de la Doutre demeure délicate aux heures de pointe, avec une cohabitation piétons-cyclistes-autos plutôt problématique. En même temps, la présence du seul parc de stationnement gratuit du cœur urbain dans la Doutre incite de nombreux usagers des services et commerces centraux à y venir en voiture puis à gagner à pied l'hypercentre.

L'accessibilité au centre et les liaisons inter-quartiers peuvent se dégrader dans l'avenir avec la réduction de la voie rapide (RN 23) -implantée sur les berges de la Maine en rive droite- en avenue urbaine « normale »

[Ratoret, 2006] ; ce projet de déclassement est destiné à ouvrir la cité sur le fleuve et à diminuer les nuisances diverses générées par le trafic actuel. Il est cependant vraisemblable que la suppression de la coupure ville-fleuve qui est visée occasionne un net ralentissement des liaisons automobiles entre rive droite et rive gauche et donc entre banlieues sud-ouest et banlieues orientales de l'agglomération ; inévitablement, de nouvelles « distances-temps » vont générer des habitudes différentes de fréquentation du centre, les transports en autobus ne récupérant qu'une partie des flux.

L'axe de transport en commun en site propre -un tramway sur rails- qui va être construit entre 2007 et 2009, irriguera les secteurs suburbains nord-ouest et sud-est, mais ne desservira pas le sud-ouest et le nord-est ; il devrait améliorer la fréquentation centrale depuis Avrillé et les quartiers en cours d'urbanisation du plateau de la Mayenne ainsi que l'accès au Centre hospitalier universitaire.

Un autre effet de seuil est lié à l'extension périurbaine et même suburbaine au sud de la vallée de la Loire. Une série de communes au sud du fleuve sont entrées dans l'aire d'influence directe de l'agglomération angevine durant les quinze dernières années. Leur développement rapide comme espace-dortoir entraîne des flux pendulaires qui empruntent majoritairement la ligne de ponts en voie rapide qui relie la rocade Est d'Angers à l'autoroute A 87 Angers - Cholet - La Roche-sur-Yon. C'est dans ce contexte d'une rurbanisation pavillonnaire de classes moyennes qu'une zone commerciale s'est implantée en 1976 et développée dans les années 1990 sur la commune de Mûrs-Erigné, disposant d'un échangeur sur la voie rapide. De fait, ce complexe et la zone commerciale qui l'entoure jouent un rôle autonome dans le fonctionnement de l'espace marchand périangevin, pour les résidents « rurbains » voisins ainsi que pour les ruraux des cantons proches des Coteaux du Layon et de l'Aubance. L'ampleur de cet équipement fait que seuls les achats de produits rares ou de standing élevé impliquent de franchir le fleuve, en tout cas pour des motifs commerciaux. Les temporalités de chalandise fonctionnent par conséquent de manière distincte du reste de l'agglomération étant donné la coupure

psycho-physique représentée par la Loire et la dégradation de l'accessibilité sur un axe « rapide » en voie de saturation à certaines heures.

Ainsi, dans un ensemble urbain radial, voire radio-concentrique, très marqué par un schéma directeur « tout automobile », la « périphérisation » croissante des habitants se combine à un certain sous-investissement

routier depuis plusieurs années, au profit en théorie de circulations dites douces. Cela conduit à un fonctionnement socio-spatial qui tend à se cloisonner en sous-ensembles. Ces derniers devraient s'articuler autour des complexes commerciaux qui « balisent » l'agglomération à l'ouest, au sud, à l'est et de nouvelles temporalités devraient sans doute émerger avec cette nouvelle donne.

CONCLUSION

Les temporalités angevines liées aux commerces et services à caractère commercial sont régulées par trois facteurs majeurs. D'une part, la répartition de la population qui est relativement équilibrée entre commune centrale, communes de banlieue et communes périurbaines ; d'autre part, la structure urbaine qui est morphologiquement conforme à un radio-concentrisme conforté par les aménagements successifs, mais cependant altéré par les ruptures fluviales ; enfin, des implantations des complexes commerciaux depuis les premiers hypermarchés⁹ de la fin des années 1960 jusqu'aux *hard-discount* des années 1990 qui se caractérisent par un semis de pôles attractifs dont les plus importants sont généralement les mieux placés par rapport aux axes routiers majeurs.

On observe en fonction de ce canevas des types de temporalités commerciales qui obéissent aux logiques de répartition des populations, des pôles d'attraction et des conditions d'accessibilité :

- Un cœur de ville multiforme et aux fréquentations parallèles depuis un large bassin plus ou moins circulaire de chalandise : populations résidentes, populations travaillant, étudiants et jeunes actifs, résidents suburbains, périurbains et ruraux, touristes... avec des types d'établissements aux rythmes différents et qui reçoivent ces populations en proportions variées (commerces de base et supermarchés et supérettes alimentaires, commerces spécialisés et de standing, restaurants et bars, services de loisirs). L'ensemble apparaît entrecroisé ou enchevêtré

en rythmes quotidiens, hebdomadaires, mensuels, avec soit des successions de clientèles dominantes, soit des superpositions, comme par exemple du vendredi après-midi au samedi soir ;

- Un péricentre où cohabitent clientèles résidentes locales pratiquant des établissements de première nécessité selon de larges plages horaires et hebdomadaires de fréquentation et des établissements ludocommerciaux (services de loisirs et restauration) s'adressant à une clientèle de l'aire générale de chalandise qui les fréquente soit en soirée du jeudi au samedi soir (étudiants, jeunes), soit le midi et le soir (au quotidien, les actifs travaillant à Angers ; en fin de semaine, les périurbains) ;
- Une première couronne dont les pôles de services jouent un rôle biquotidien pour les résidents non actifs et quotidien et de passage pour les autres résidents, avec cependant une fréquentation rayonnante aux rythmes plus contrastés pour les principaux centres commerciaux de cet espace. Grand-Maine et Saint-Serge, localisés contre l'axe interurbain majeur qui assure la continuité de l'autoroute A11, produisent des cônes spatiaux de large attraction au moment des repas, en fin d'après-midi et en soirée, accentués le vendredi soir et le samedi du fait des grandes surfaces spécialisées ajoutées aux hypermarchés. Cela les rapproche du type suivant ;
- Une seconde couronne qui comprend à côté de nodules commerciaux modestes dans les anciens villages et bourgs, au rayonnement de proximité, des pôles

⁹ Saint-Serge 1969, Grand-Maine 1970, Espace-Anjou

1970, Leclerc 1976, Mûrs-Erigné 1975.

majeurs : Espace Anjou, Rives Sud, Zone de Beaucouzé, de manière plus modeste Zone de la Croix-Cadeau ; ces ensembles lourds jouent un rôle quotidien pour les résidents des communes riveraines mais exercent aussi une attraction régulière sur les actifs des zones industrielles et tertiaires proches. Enfin, ils rayonnent, surtout en fin de semaine, sur l'ensemble du bassin de chalandise angevin dans le département de Maine-et-Loire au gré des disponibilités des grandes surfaces de bricolage et jardineries et des autres commerces d'équipement de la maison. L'agressivité publicitaire de ces pôles suscite des fréquentations épisodiques où les classiques critères de distance-temps ne sont plus aussi opératoires qu'un « vagabondage ludo-commercial » familial le vendredi soir et le samedi où se combinent achats précis, lèche-vitrine dans les galeries marchandes et repas.

Au total, les temporalités angevines apparaissent typiques d'une agglomération « moyenne supérieure » assez étalée, tertiaire, à population structurellement assez jeune et active, périurbaine tout en étant bien garnie d'habitants dans son centre, et dont les turbulences de chalandises suscitent des animations plutôt étalées dans le temps. L'accroissement progressif du tourisme estival de ce pôle de l'extrême ouest du bassin touristique ligérien renforce le commerce avec évidemment une polarisation centrale de part et d'autre de la Maine autour des monuments-phares ; d'autres formes de tourisme (nautiques et cyclo-touristiques), aujourd'hui en essor, peuvent modifier les espaces et les temps des fréquentations. Cette expansion du tourisme pourrait en être partiellement compenser la défection des clientèles étudiantes dans le centre-ville.

Cette question des temporalités renvoie aussi aux politiques municipales ou d'agglomération : ces politiques peuvent-elles se saisir du problème, en essayant par exemple de favoriser une meilleure correspondance entre les

horaires des services et ceux des commerces ? Par ailleurs, ces réflexions sur les temporalités ne pourraient-elles pas conduire à la création d'un « bureau des temps », formule initiée notamment à Poitiers voilà quelques années, reprise depuis à Paris et dans de nombreuses autres villes ? De meilleures connaissances des temporalités urbaines peuvent amener, à des ajustements modestes favorisant la diminution des embouteillages, et donc de la pollution, ce qui pourrait peut-être correspondre à la logique du développement durable prôné par la communauté d'agglomération, dans l'attente de véritables transports en commun performants.

D'autres politiques municipales peuvent aussi éventuellement inspirer des réflexions à l'échelle de l'agglomération angevine. Si la mise en place d'une taxe d'accès à l'hypercentre semble difficilement applicable à Angers, contrairement à certaines grandes métropoles nord-européennes, compte tenu d'échelles très différentes, les réflexions autour de la mise en place du tramway à Nottingham (Midlands), ville de taille voisine de celle d'Angers et distinguée par les instances européennes [Wheatley, 2007], pourraient être prises en considération. Dans cette cité, les conditions ont été renforcées pour toute demande de permis de construire avec la présentation détaillée de l'accessibilité ; de plus, le partenariat municipalité-grandes entreprises a assuré le financement partiel du tramway. Le grand enjeu pour le centre d'Angers est de parvenir à conserver pour tous une fréquentation étalée dans le temps. La difficulté provient sans doute d'un basculement, somme toute rapide, d'une planification stratégique qui a longtemps privilégié le « tout automobile » à un développement plus équilibré fondé sur des mobilités multimodales et échelonnées. Ce nouvel équilibre demandera quelque délai vu les investissements nécessaires. Une politique plus flexible des horaires des établissements permettrait sans doute d'assurer la transition.

BIBLIOGRAPHIE

- ADEME, DRAST et INRETS (1995), *Se déplacer au quotidien dans trente ans. Éléments pour un débat*, Actes du colloque, La Documentation Française, Paris, 234 p.
- BAUDELLE G. et REGNAULD H. (2004), *Échelles et temporalités en géographie*. SEDES, 175 p.
- BONDUE J.-P. (dir.) (2004), *Temps des courses, course des temps*, Actes du colloque international, Lille-Roubaix, 21-22/11/2003, Université de Lille 1, 340 p.
- CHABANNE A. (2005), ZAC Gare Sud : diagnostic général, Mémoire de DESS « Chargé de projet en développement territorial, entreprises et territoires », (dir. L. Guillemot, Université d'Angers), 94 p.
- HÉRAN F. (2000), *Transports en milieu urbain : les effets externes négligés*. Prédit / La Documentation Française, Coll. Recherches, Paris, 117 p.
- JEANNEAU J. (1986), Prospective d'un SDAU et réalité : le grand Angers en 1985. *Norois*, t. 33, n° 132, pp. 579-589.
- LEFÈVRE C. et OFFNER J.-M. (1990), *Les transports urbains en question. Usages, décisions, territoires*. Celse, Paris, 221 p.
- MÉRENNE E. (2003), *Géographie des transports. Contraintes et enjeux*, Rennes, PUR, 279 p.
- SYTRA et Angers Agglomération, Plan de déplacements urbains, 2003, *Pour une agglomération toujours en mouvement, circulons autrement ! Projet de Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération angevine 2004-2015*, Angers, 317 p.
- RATORET A. (2006), Un nouveau rôle pour la Maine ? La reconquête des berges de la Maine, Mémoire de Master 1 de Géographie, (dir. J. Soumagne, Université d'Angers), 126 p.
- RIO FERNANDES J.A. (2004), « Restructuration commerciale et temps de la ville », in J.-P. Bondue (dir.), *Temps des courses, course des temps*, pp.55-67.
- RIO FERNANDES J.A., GUILLEMOT L., SSALDANHA MARTINS L.P. et SOUMAGNE J. (2007), *Les villes de Porto et d'Angers. Observations sur les processus de métropolisation, tertiarisation et revitalisation urbaine*. Ed. Afrontamento, Porto, 83 pages (français) et 81 pages (portugais).
- WHEATLEY D. et HARDILL I. (2007), All work and no play : work-time, care and commuting in the East-Midlands and Nottingham, Communication au colloque de Regional Studies à Lisbonne le 3 avril, (<http://www.regional-studies-assoc.ac.uk/events/lisbon07>).
- Sites :
- <http://www.angers.fr>
 - <http://www.angersloiremetropole.fr>
- Autre source :
- Dossiers d'enquête des étudiants de L2 et de L3 de Géographie, année universitaire 2006-07.
-