

RÉSEAU NATIONAL DES ACTEURS
DES DÉMARCHES TEMPORELLES

Les mardis de Tempo

Séminaire sur l'urbanisme temporel

SAINT-DENIS

6 et 7 décembre 2007

Vers un urbanisme temporel

PARIS

29 septembre 2009

ÉDITION : OCTOBRE 2010

Tempo Territorial

Hôtel du Département - Direction de la citoyenneté

Quai Jean-Moulin - 76101 Rouen Cedex 1 - Tél. : 02 35 03 57 77

Email : tempoterritorial@yahoo.fr / Site Internet : tempoterritorial.free.fr

Ce livret reprend successivement les échanges de deux rencontres organisées par *Tempo Territorial* sur le thème de l'urbanisme temporel :

- le séminaire des 6 et 7 décembre 2007 à Saint-Denis,
- le Mardi de Tempo du 29 septembre 2009 à Paris.

Ces deux documents se complètent. Même si certains intervenants reprennent des propos similaires dans chacun d'eux, nous avons fait le choix de les maintenir car leur angle d'approche n'est pas forcément identique et les projets évoqués ont pu évoluer entre 2007 et 2009. Par ailleurs, cette méthode contribue à combler les connaissances encore trop lacunaires sur l'urbanisme temporel.

Coordination de ce document :
Jean-Yves Boulin et Dominique Royoux
Octobre 2010

Les temps et les rythmes des individus et des territoires se diversifient, éclatent ou se désynchronisent sous l'effet de l'évolution de nos modes de vies. Depuis une dizaine d'années, des politiques temporelles ont vu le jour dans un certain nombre de collectivités locales avec pour objectif de diagnostiquer ces phénomènes temporels, d'ouvrir des concertations sur ces « questions de temps » et de mettre en place des services innovants ou des horaires adaptés afin de privilégier une meilleure articulation des temps de vies (personnelle, familiale, professionnelle, sociale...). Depuis sa création en 2004, *Tempo Territorial*, premier réseau national des acteurs des démarches temporelles, réunit des collectivités, des organisations scientifiques, des associations, des consultants et des entreprises, des individus soucieux de faciliter la conciliation des temps personnels et professionnels.

Tempo Territorial, association à but non lucratif, a pour objet de **favoriser l'échange, le partage, l'apprentissage, la mutualisation, la coopération, entre acteurs des démarches temporelles territoriales**, de manière à :

- **Accompagner les acteurs** des territoires dans des démarches temporelles, dans le contexte de transformations et d'évolutions des rythmes des temps de la vie moderne.
- **Intégrer la dimension temporelle**, à des échelles pertinentes, dans les domaines de l'aménagement et de l'environnement, du développement économique, des transports, de l'action sociale, culturelle, sportive et de loisirs, des services..., et sensibiliser les acteurs de ces politiques territoriales publiques et privées.
- **Construire un lieu de capitalisation**, un centre de ressources et d'innovations sur les enjeux temporels et favoriser l'échange des bonnes pratiques, en termes de sensibilisation, d'analyse méthodologique, d'organisation de la concertation, de mise en œuvre d'actions concrètes, de représentations cartographiques, de communication...
- **Permettre le débat public** à l'échelle locale, nationale et européenne sur les pratiques temporelles entre pouvoirs publics, entreprises, habitants, salariés, usagers et leurs représentants. *Tempo Territorial* organise plusieurs fois par an des **séminaires et journées d'échanges** à partir des expériences locales et des travaux de groupes thématiques tels que « temps et entreprises », « temps et services », « temps et aménagement », « temps de la nuit », « temps des étudiants »... L'association et ses membres rendent compte progressivement des travaux menés à travers publications et sites internet.

Séminaire sur l'urbanisme temporel

Saint-Denis, 6 et 7 décembre 2007

Ouverture	06
Patrick VASSALLO Conseiller Municipal délégué de Saint-Denis, délégué aux Temps de la Ville	
Jean-Yves BOULIN Vice-Président de Tempo Territorial, Sociologue, CNRS-IRISSO/Université Paris-Dauphine	
Présentation de la problématique et des objectifs du séminaire	08
Jean-Yves BOULIN Vice-Président de Tempo Territorial	
Des politiques temporelles à l'urbanisme temporel	10
Sandra BONFIGLIOLI Directrice du LabSat, Politecnico di Milano	
Débat à propos des principaux concepts et notions avancés	14
Vers un urbanisme temporel : perspectives allemandes	18
Benjamin HERKOMMER Institut pour la ville et la planification régionale, Berlin	
Andreas OBERSTEG Institut d'Economie Urbaine et Régionale, Université de Hambourg	
Le plan de gouvernement du territoire et le plan territorial des horaires de la ville de Bergame : un exemple d'urbanisme temporel	24
Marina ZAMBIANCHI Responsable de la division Espace et Temps Urbains de la ville de Bergame	
Francesca GELMINI Consultante auprès de la division Espace et Temps urbains	

**La dimension temporelle du projet
d'aménagement du territoire Lyon Confluence** 30

Sylvie JOSSE

Chef de projet, SEM Lyon Confluence

Lucie VERCHERE-TORTEL

Chargée de mission à l'Espace des Temps du Grand Lyon

**Présentation d'un film sur l'expérience néerlandaise
des VensterScholen** 33

Jean-Yves BOULIN

Vice-Président de Tempo Territorial

Projet d'aménagement du centre-ville de Poitiers 35

Dominique ROYOUX

Directeur de l'Agence des Temps de la Communauté d'agglomération de Poitiers

**Réguler l'espace et le temps en centre-ville :
l'exemple de la place Sainte-Anne à Rennes** 38

Jocelyne BOUGEARD

Adjointe au Maire de Rennes, déléguée aux droits des femmes, à l'égalité
et aux temps de la ville

**Débat sur l'urbanisme temporel :
portée, limites et perspectives** 42



Vers un urbanisme temporel

Paris, 29 septembre 2009

QU'ENTEND-ON PAR « URBANISME TEMPOREL » ?

L'urbanisme temporel : une introduction 46

Jean-Yves BOULIN

Sociologue au CNRS-IRISSO / Université Paris-Dauphine

Comment est né l'urbanisme temporel en Italie ? Principaux développements 52

Roberto ZEDDA

Professeur au Politecnico de Milan, Directeur de Consortium Tempi della Città

Le point de vue d'un urbaniste 55

Jean-Pierre CHARBONNEAU

Urbaniste consultant

URBANISME TEMPOREL EN ACTES

Les réparations temporelles dans les projets urbains 58

Lucie VERCHERE TORTEL

Chargée de mission, Direction de la prospective du Grand Lyon

Cœur d'agglomération et rythmes temporels à Poitiers 62

Dominique ROYOUS

Directeur de l'Agence des Temps de la Communauté d'agglomération de Poitiers
Président de Tempo Territorial

Pistes de réflexion pour introduire la question du temps dans le projet urbain 64

Alain GUEZ

Architecte

Échanges avec la salle 66

Séminaire sur l'urbanisme temporel

SAINT-DENIS

6 et 7 décembre 2007

Ouverture du séminaire

Patrick VASSALLO

**Conseiller Municipal délégué de Saint-Denis,
délégué aux temps de la Ville**

Jean-Yves BOULIN

**Vice-Président de Tempo Territorial Sociologue
CNRS-IRISSO/Université Paris-Dauphine**

Ce séminaire est co-organisé par la Ville de Saint-Denis, l'Association Tempo Territorial et le laboratoire IRISSO.

Le choix de la Ville de Saint-Denis pour accueillir ce colloque n'est pas le fruit du hasard. En effet, Saint-Denis est une ville cosmopolite regroupant 120 nationalités, dont une bonne part des habitants ont des racines à l'étranger ou dans d'autres

régions françaises. La requalification du centre-ville de Saint-Denis a été voulue pour que les habitants s'approprient la ville, pour en faciliter tous les usages, et pour mieux vivre ensemble. La réconciliation du temps et de l'espace dans ce projet urbain est donc un facteur de réussite.

L'association Tempo Territorial, créée en 2004, regroupe la plupart des collectivités locales françaises engagées dans les politiques temporelles. Elle s'inscrit dans le prolongement du réseau EUREXCTER (fondé en 1996 et financé par le Fonds Social Européen), dont l'objectif était de parvenir à un développement territorial de qualité à travers le dialogue social local. Les questions temporelles, notamment du fait des transformations du temps de travail partout

à l'œuvre en Europe, sont apparues très vite comme un objet clé de ce dialogue social local. En France, c'est un séminaire nommé « Temps et Territoires » qui s'est étalé sur trois années (2000-2002) dans le cadre du programme de prospective « France 2020 » de la Délégation à l'Aménagement du Territoire (DATAR) qui a catalysé la mise en œuvre des politiques temporelles dans les collectivités territoriales françaises. Les premières expériences de « bureaux des temps » en France ont été initiées grâce à l'aide du Fonds National pour l'Aménagement du Territoire (FNADT). Ce soutien gouvernemental ayant disparu après 2002/2003, ce sera dès lors l'initiative locale, souvent financée sur des fonds européens (programmes EQUAL, SHURE, etc.) qui primera à travers une volonté affirmée d'élus et de techniciens. Ce sont ces derniers qui ressentiront la nécessité de se constituer en association et qui donneront naissance à Tempo Territorial qui regroupe également l'IRISSO, l'AFET (Association Française pour l'Excellence Territoriale), le cabinet SHERPA et diverses personnes physiques (architectes, urbanistes, géographes, sociologues...), et reste ouverte à toute demande d'adhésion, car le nombre de participants à ces réflexions mériterait d'être élargi.

Le laboratoire IRISSO, Unité Mixte de Recherche commune au CNRS et à l'Université Paris-Dauphine, est partenaire du programme européen

EQUAL. Les recherches de l'IRISSO s'orientent autour des thématiques suivantes : « travail et société », « échelles et formes territoriales » et « production et usage du savoir ». Les politiques temporelles se trouvent au confluent des deux premiers axes.

Présentation de la problématique et des objectifs du séminaire

Jean-Yves BOULIN

Vice-Président de Tempo Territorial

Les politiques temporelles locales visent à agir sur l'organisation des temps et de l'espace afin de faciliter les usages de la ville et d'améliorer la qualité de vie. Elles sont nées en Italie, puis ont été diffusées dans plusieurs pays européens (Allemagne, Espagne, France, Pays-Bas essentiellement) à travers l'action du réseau EUREXCTER. Les politiques temporelles mobilisent des disciplines scientifiques (sociologie, géographie, recherche urbaine, sciences politiques et juridiques, etc.) dans un objectif de mise en œuvre de projets concrets visant l'amélioration de la qualité de vie. Nées en Italie, les politiques tem-

porelles locales se sont diffusées dans des pays comme l'Allemagne, l'Espagne ou la France, à partir du vocable italien « tempi della città » [« Zeiten der Stadt » ; « Temps de la ville »]. Elles actaient ainsi que leur point d'application était les horaires et les systèmes d'horaires : horaires du travail tout comme les horaires des activités de travail non rémunérées soit tout ce qui tourne autour de la discipline du temps et de ses conséquences relatives aux horaires des transports, des administrations, des établissements de formation, des commerces, des services, etc. Bref tout ce qui fait rythme, tout ce qui donne à un territoire ou une ville sa couleur temporelle. La réflexion, une fois les questions immédiates de fonctionnalité résolues, s'infléchit pour se

nourrir autour de la question des temps. Horaires et temps sont deux notions qui ont toujours clivé le vécu et les représentations. Le passage des horaires aux temps induit l'entrée dans la complexité du vécu quotidien dont les dimensions temporelles et spatiales sont indissociables et cela autorise de ce fait là des anticipations et des projections notamment vers la ville du futur. Et ce sont ces réflexions - menées, notamment, dans le cadre du groupe « temps et aménagement du territoire » initié par Tempo Territorial mais dont les fondations ont été posées au Labsat du polytechnico de Milan - qui ont amené à mettre en miroir aménagement du temps d'un côté et aménagement de l'espace, en se dégageant d'une approche instrumentaliste du temps par l'espace qui avait été dominante en France dans les années 70.

Aujourd'hui, on est plus dans une articulation de ces deux dimensions de la vie quotidienne, dans une pensée qui intègre directement les deux et qui ne cherche pas à mettre l'une au service de l'autre. Il y a 20 ans, l'approche temporelle en matière d'analyse et de planification urbaine était totalement marginale. La planification urbaine était considérée exclusivement comme spatiale, elle s'intéressait au monde des choses et des objets et se présentait comme un programme d'aménagement de l'espace en intégrant l'architecture, la construction et plus récemment la

nature et l'écologie. Elle ignorait pour une large part le monde des hommes, des femmes et des sujets ; elle ignorait les différences dans la vie quotidienne des genres, des générations, ainsi que la qualité de la vie quotidienne des citoyens et des structures temporelles propres au monde de la vie.

L'organisation des temps de la vie quotidienne des citoyens, les besoins, les désirs de temps passaient pour être du ressort de l'individu et de la sphère privée. Les citoyens étaient censés s'accommoder de la coordination et de la synchronisation, bonne ou mauvaise, des structures des temps de la ville, des horaires de leurs services publics et privés, tout comme ils étaient censés adapter leur mode de vie aux espaces habités et de travail mis à leur disposition. Les politiques du temps sont nées de cette nécessité de réguler cette non-prise en compte de la façon dont les individus eux-mêmes, concrètement dans leur corporalité, se glissent et vivent dans les temps et les espaces urbains ou ruraux ou néo-ruraux ou rurbains.

La notion d'urbanisme temporel ou d'urbanisme chronotopique marque ainsi, me semble-t-il, la nécessité de réconcilier le temps et l'espace dans la planification urbaine, de réenchanter en quelque sorte le lien entre « urbs » et « civitas » entre les structures de la ville et de l'espace et celles de la vie quotidienne.

Des politiques temporelles à l'urbanisme temporel

Sandra BONFIGLIOLI

Directrice du LabSat, Politecnico di Milano

Les politiques temporelles entrent dans une nouvelle phase, en incluant désormais les problématiques d'urbanisme temporel, et non plus les seules questions sociologiques liées aux usages du temps et à la problématique de la conciliation. Par rapport à l'approche italienne originale (les politiques des « temps de la ville »), les politiques temporelles, en France, en Allemagne ou en Espagne, se sont développées en lien avec le programme européen EQUAL dont l'objectif était l'égalité des chances entre les hommes et les femmes en visant un meilleur équilibre entre temps de travail et temps de vie.

En Italie, outre cet objectif, il est très vite apparu nécessaire d'agir sur les temps de la ville pour améliorer la qualité de la ville. Le réseau EUREXTER a permis de confronter ces deux approches et de travailler à leur complémentarité car toutes deux visent une meilleure conciliation/harmonisation des temps de vie mais à partir de points d'application différents : d'un côté l'action sur les horaires (de travail, d'ouverture des services, etc.), de l'autre celle sur les temps urbains à partir d'une approche incluant les espaces et services publics en tant que lieux habités/pratiqués. En réalité, la dimension spatiale a été prise en compte par les politiques temporelles selon deux modalités et suivant deux phases distinctes. Dans un premier temps, on parlait

de la coordination des temps de vie sur les territoires (c'est typiquement l'approche EQUAL). Il s'agissait d'envisager l'action sur les territoires comme l'articulation des temps de travail avec les autres temps sociaux à travers une action sur les horaires des services d'intérêt général (services publics et privés). Dans un second temps, la dimension spatiale est introduite de façon spécifique sous la forme de l'espace anthropologisé, c'est-à-dire de l'espace habité, de sa transformation sous l'effet des modifications des pratiques, notamment temporelles, d'usage de l'espace. Les outils de la science urbaine ont alors été mobilisés et ont modifié la conception des politiques temporelles dans certaines villes italiennes et projets en France ou en Allemagne.

En Italie, deux lois nationales et plusieurs lois régionales encadrent les politiques temporelles urbaines et illustrent ainsi cette évolution. La première loi nationale (1990) posait en effet la question de l'adéquation des horaires des services publics aux attentes des citoyens ; la deuxième (2000) s'intéressait à la dimension urbanistique de la qualité de la vie, pour faire correspondre les horaires de l'espace public (notamment ceux des transports) avec l'évolution des pratiques et des usages. La seconde loi, celle du 8 mars 2000, établit ainsi une articulation entre l'égalité des chances sur le marché du travail et les horaires des services publics. De ce

fait, elle ancre, de façon dynamique, la question de l'articulation des temps dans le territoire. La question des conflits et relations entre d'une part, l'approche par l'égalité des chances qui est une approche sociologique mais aussi juridique (quels droits des individus dans la maîtrise de leurs temps sociaux ?), et d'autre part, les politiques temporelles urbaines semble se résoudre à travers la problématique de la coordination des temps de vie sur les territoires. C'est là l'apport original des politiques temporelles. Les politiques temporelles urbaines travaillent sur les sphères de vie (travail, hors travail) ancrées dans les territoires. Un des leviers de l'action transite par les horaires des services d'intérêt public sur les territoires, qui de fait interpellent les horaires de travail mais également l'action urbanistique à travers la question de l'accessibilité. La difficulté originelle résidait dans la séparation institutionnelle entre ces deux champs d'action : c'est le problème de la séparation entre la réglementation des horaires de travail et la réglementation de la dimension spatiale de la ville. Pour bien comprendre la nécessité d'introduire la dimension temporelle dans les plans d'urbanisme, il est nécessaire de comprendre que la ville et le territoire ne sont pas la terminaison nerveuse de la société, ne sont pas l'expression directe des changements sociaux. Il est nécessaire de reconnaître l'autonomie de la ville

Des politiques temporelles à l'urbanisme temporel

et des territoires anthropologisés et que cette autonomie dérive de l'évolution des structures physiques de la ville et des territoires. Qu'elle ne peut pas être rapportée qu'à une transformation sociale aussi importante que le passage à la société post-Fordiste, à la société mondialisée de la connaissance. Il convient d'admettre que la ville, la structure de la ville, du territoire, par exemple celle du Grand Paris, est une structure très résistante aux changements nécessaires pour l'adapter. Dès lors, la question centrale posée à l'urbanisme n'est pas tant celle d'une adaptation, d'une rationalisation, mais consiste bien plutôt à penser un nouveau projet relatif à la ville, à la transformation de la ville et du territoire dans la perspective d'une nouvelle demande d'habitabilité qui repose sur de nouvelles intimités entre les dimensions de l'Urbs et de la Civitas.

Les architectes et les urbanistes sont aujourd'hui confrontés à la nécessité non pas seulement d'adapter la ville aux besoins de ses habitants liés à l'émergence de la société de la connaissance, ni de simplement répondre à des considérations sociales ou esthétiques, mais de concevoir un véritable projet de ville qui permette de rétablir un lien d'intimité entre l'urbanisme et la citoyenneté. Des instruments sophistiqués sont nécessaires pour évaluer, par exemple, l'influence des horaires des services publics sur la structuration

sociale. En Italie, des modèles d'analyse « chronotopiques » ont été mis au point, intégrant les dimensions temporelles et spatiales, afin d'analyser les besoins de changement d'horaires. Pour établir le « diagnostic » de la demande sociale, des données d'enquêtes et des bases de données informatiques géolocalisées sont utilisées, et les services techniques des municipalités collaborent avec diverses structures, comme les agences de mobilité.

Il ne s'agit plus aujourd'hui de réfléchir seulement à l'organisation spatiale de la ville, mais à l'organisation spatio-temporelle de la ville habitée, en combinant l'analyse des espaces et leur évolution au fil du temps. Une analyse de la métropole milanaise montre par exemple que les aires urbaines connaissent un déclin démographique tandis que les aires périurbaines sont dynamiques, y compris sur le plan foncier. Ces interactions conduisent à ne plus considérer les villes isolément, mais à appréhender l'ensemble du système urbain (réunissant, par exemple, Milan, Bergame et Brescia). Les cartes chronographiques permettent de mettre en relief des zones d'usage temporaires telles que les zones d'activités d'entreprises ainsi que diverses autres zones telles que, pour Bergame, le centre historique, ou les quartiers de la mairie et de la gare.

Pour conclure, je voudrais souligner que nous avons désormais les bases conceptuelles et les

outils pour penser et développer l'urbanisme temporel en terme élargis et systématiques. Nous avons également des pratiques d'actions dans les villes, des initiatives réalisées, des méthodes de décisions publiques et aussi des ressources dans l'académie. Je veux à nouveau souligner la nécessité d'intégrer l'action sur les structures des horaires publics, ce que nous appelons les politiques temporelles urbaines, et l'action urbanistique sur les changements spatiaux. La vraie difficulté pour les opérateurs, les chercheurs est d'avoir un point de vue, un positionnement, une interprétation des changements urbains et sociaux et aussi une perception claire de l'action publique capable de produire à la fois une politique qui soit proche de chaque citoyen et capable d'appréhender la dimension structurelle du changement (de l'individu à la structure globale). La vraie question est celle de l'articulation entre la structure des horaires publics (horaires de travail et horaires d'ouverture) et la structure spatiale. Les horaires de travail sont la forme institutionnelle qui agit sur la structure des horaires privés de la personne. Et la vraie difficulté est de parvenir à interpréter les orientations du changement social et urbain. Il faut trouver un équilibre entre l'observation à l'ombre de chaque citoyen des pratiques de la vie quotidienne et celle du décryptage des questions spatiales, des questions

urbanistiques. Appréhender la question des horaires de la vie quotidienne, de l'usage du temps individuel de chaque habitant qui tiennent compte de l'âge, du sexe, du statut (en activité ou non) en bref des individus anthropologiquement pensés en termes d'habitant de l'espace, de la ville tant de façon permanente que de façon temporaire. Une analyse à l'ombre de la dimension corporelle de chaque être qui analyse pour chacun d'eux l'accessibilité des lieux, l'accessibilité des services, la qualité de la vie etc. Parce que l'urbanisme comporte de plus en plus une dimension anthropologique, il convient d'avoir une vision anthropologique du territoire : celle-ci n'est accessible qu'à travers une bonne compréhension de l'usage du temps dans les différents espaces de la vie quotidienne.

Débat à propos des principaux concepts et notions avancés

Les participants à cette table ronde sont : Sandra BONFIGLIOLI, Olivier FREROT (Agence d'urbanisme de Lyon), Alain GUEZ (architecte), Benjamin HERKOMMER (Institut pour la ville et la planification régionale, Berlin), Sylvie JOSSE (Lyon Confluence), Michel LUSSAULT (Université de Tours), Nora SENI (Institut français d'urbanisme, Université Paris VIII), Marcus ZEPF (Institut d'urbanisme de Grenoble), Marina ZAMBIANCHI (Bureau du temps de la ville de Bergame), Edith HEURGON (Centre culturel international de Cerisy-la-Salle).

Commentaires des participants

La séparation radicale entre la sphère du travail et celle des politiques publiques urbaines complique la prise en compte de cette question temporelle dans la science urbaine. En revanche, celle-ci appréhende mieux aujourd'hui la relation entre espaces et temps en raison de la prégnance de la mobilité et du mouvement dans la structuration de l'espace public. Cette mobilité induit une variation de la perception de l'espace

et du temps. Les mobilités sont de plus en plus fréquentes et étendues, provoquant une extension dans la perception des aires urbaines. En revanche, les habitants qui n'ont pas accès à la mobilité se sentent exclus.

La prise en compte des temporalités dans l'aménagement de la ville oblige à concevoir des aménagements évolutifs : cette notion d'urbanisme temporel oblige à penser à un urbanisme transitoire, réversible.

À Lyon, les urbanistes, après s'être penchés sur des lieux particuliers, s'intéressent de plus en plus aux liens urbains, c'est-à-dire à l'organisation de la mobilité à l'échelle de la ville. Car la mobilité ne se caractérise pas aujourd'hui uniquement par sa dimension quantitative, mais également par ses dimensions qualitatives. La mobilité ce n'est pas seulement bouger plus, c'est surtout se mouvoir autrement dans l'espace : donner plus de place aux modes doux, penser la coexistence des flux piétonniers, cyclistes, automobiles. Les implications de la « mobilité numérique » (utilisation de terminaux numériques portables dans l'espace public) sur les liens urbains sont également largement méconnues. À Lyon également, des projets de développement territoriaux ont été conçus à mi-chemin entre les PLU et les SCoT : les services techniques municipaux de l'agglomération lyonnaise ont partagé des projets à moyen terme et ont réfléchi à leurs interactions avec le PLU et le SCoT. Mais d'une façon générale, il convient de souligner que les SCoT ne tiennent pas compte de l'usage des temps par les résidents. Or la politique publique peut permettre d'offrir un usage de l'espace urbain y compris à ceux qui ont peu de moyens. Toujours à Lyon, l'Espace des Temps a pris les temps de la nuit comme levier d'action et c'est une façon de donner du sens, de la substance

concrète au concept de « temps décalés » qui paraît trop abstrait. Il faut se méfier des concepts qui ne peuvent pas être immédiatement compris : c'est le cas de celui d'« urbanisme temporel » qui soulève des questions de compréhension alors même qu'il faut convaincre les élus, les techniciens, les syndicats, les citoyens de sa portée heuristique.

À Grenoble, les urbanistes travaillent sur le concept de « chrono-aménagement », en cherchant à réduire les vitesses de circulation pour contrecarrer l'étalement urbain et simultanément améliorer la sécurité routière. Du point de vue de la méthode cela fait écho à l'approche chronotopique italienne, mais cela vise ici à déboulonner le mythe de la vitesse, l'idée qu'il y aurait une demande inépuisable de vitesse alors même que cela paraît de moins en moins vrai.

La ville est un champ de recherche pluridisciplinaire, et tous les acteurs s'accordent sur la nécessité de faire émerger un champ conceptuel commun, et pour parvenir à cet objectif, une analyse des temporalités semble une approche prometteuse. La question de la parité hommes/femmes est également cruciale et les politiques temporelles apparaissent être les seules politiques publiques en capacité de la porter, de transformer les rôles des genres dans le privé : pourquoi cette question a-t-elle disparu du champ de réflexion des politiques tempo-

Débat à propos des principaux concepts et notions avancés

relles en France alors qu'elle est restée très présente en Italie ? Dans l'aménagement de Lyon Confluence, la réflexion des aménageurs intègre la nature des futurs habitants du quartier ainsi que leur mode de vie. Pour l'aménageur, il s'agit de créer les conditions qui vont permettre de développer un certain nombre de liens sociaux, ceux inhérents à la vie dans la ville. La notion de temporalité est prise en compte, et la réponse passe notamment par la polyvalence des espaces publics et des bâtiments, de faire en sorte qu'un espace public puisse répondre à des usages différents, aux besoins d'utilisateurs différents sur la journée, la semaine ou l'année (un rez-de-chaussée pouvant servir à la fois de commerce ou de logement pour un étudiant). L'organisation de cette polyvalence peut toutefois devenir complexe en dehors de l'espace public, car l'urbaniste ne peut décider, à la place de son propriétaire, de l'utilisation finale d'un bâtiment. Ce sont là des approches que l'on retrouve désormais dans plusieurs pays européens, principalement aux Pays-Bas avec les « venstercholen » mais également en Allemagne (Hafen City, Hambourg).

Dès les années 1980, les urbanistes allemands se sont intéressés aux horaires de travail et à leur impact sur la structuration de l'espace. Ainsi, même si les collectivités ne peuvent influencer sur les horaires de travail, elles doivent les prendre

en compte dans l'aménagement de l'espace. Il convient d'insister d'une part sur l'importance des mobilités, qui provoquent l'apparition de zones urbaines majoritairement occupées par des habitants temporaires – d'où la difficulté d'établir une politique publique – et d'autre part sur la dimension personnelle du temps, et sur le risque de désappropriation qui accompagne les politiques d'aménagement des temps.

La question de la temporalité ne saurait se réduire aux horaires de travail ni aux mobilités. Toutefois, même si leur part se réduit dans le volume de déplacements, les trajets domicile-travail constituent une contrainte majeure dans la vie quotidienne des travailleurs – surtout lorsqu'ils ont lieu en horaires décalés – et influent indirectement sur les mobilités pendant le temps libre. Pour analyser cette question complexe, l'Espace des Temps de Lyon cherche à utiliser les temps nocturnes comme levier.

Compléments sur l'exposé

Les difficultés éprouvées par les différents responsables des politiques publiques à travailler ensemble proviennent notamment d'un déficit de références scientifiques. La mobilité et l'accessibilité sont des dimensions structurantes de la ville moderne. Il s'agit aujourd'hui de comprendre les nouveaux usages du temps et de l'espace ainsi que les valeurs attribuées par les différentes catégories de la population à la mobilité et à l'accessibilité. Par exemple, les jeunes ont besoin de moyens de déplacement et de lieux de vie nocturnes, ce qui crée par ailleurs des conflits avec les résidents. S'ajoutent à cela des considérations économiques autour des activités dans les villes touristiques.

La planification du développement urbain est un exercice difficile, car il s'agit de projeter l'évolution de l'espace urbain et de ses usages sur, au minimum, deux décennies. On peut partir de vieilles questions qui sont consubstantielles à l'urbanisme, comme l'accessibilité, la mobilité, mais pensées à partir d'une nouvelle valeur du temps, analysées à partir de la pluralité des âges des habitants. La ville et les rythmes urbains qui réfèrent à la vie de chacun de nous et les rythmes collectifs qui dépendent des horaires de travail et des horaires des services publics sont des dimensions temporelles nouvelles, qu'il n'est pas possible de réduire à la dimension

des horaires, d'ouverture des services d'intérêt général. Mais ils sont une dimension urbanistique parce que, mis ensemble, ils obligent à penser la mobilité. Par exemple, beaucoup de personnes en Italie parlent aujourd'hui de la nécessité d'avoir de nouvelles infrastructures de transports. L'urbanistique temporelle prend en charge la question des horaires, des services publics, de l'âge des habitants, et à travers cela on parvient à dire que la question centrale est la mobilité piétonne. Dès lors, la question centrale est celle de l'intégration entre le système intermodal de mobilité (dans sa dimension spatiale), et les timetables, les horaires des différents réseaux d'infrastructures des transports. L'enjeu aujourd'hui est donc de produire des données : nous devons faire des mesures, nous devons entreprendre des relevés, faire des études en mobilisant les universités, les agences d'urbanisme, les décideurs publics pour améliorer la capacité d'intervenir concrètement, de comprendre, d'échanger des bonnes pratiques dans la nouvelle dimension de l'urbanisme temporel.

Vers un urbanisme temporel : perspectives allemandes

Benjamin HERKOMMER

Institut pour la Ville et la Planification
Régionale, Berlin

Andreas OBERSTEG

Institut d'Economie Urbaine et Régionale,
Université de Hambourg

Les obstacles structurels à l'urbanisme temporel en Allemagne

L'urbanisme temporel porte sur un objet qui n'existe pas encore. L'urbaniste décide de l'organisation de l'espace et la plupart du temps, la question des temps est secondaire. Deux concepts se sont opposés : la segmentation des villes en plu-

sieurs espaces fonctionnels dont chacun pourrait suivre une dynamique propre, leurs propres régimes temporels sans générer de conflits (mais en induisant de fortes mobilités) et la ville compacte, où différents usages cohabitent dans les mêmes quartiers. Ce dernier modèle ne propose pas de solution pour les conflits temporels entre la ville qui dort, celle qui travaille et celle qui s'amuse. Ce n'est que récemment que les urbanistes ont commencé à prendre conscience des « temps de la ville » et des effets de leurs choix d'aménagements sur les temporalités. Ces conséquences sont, aujourd'hui encore, difficiles à mesurer et plus encore à gérer.

Pour donner naissance à l'urbanisme temporel, la question temporelle, jusqu'alors implicite

dans la politique spatiale, doit devenir explicite. Les urbanistes allemands sont confrontés à la gestion des quartiers mixtes, sachant que la législation allemande est plus adaptée à la planification de nouveaux quartiers. La Baunutzverordnung (ordonnance sur la constructibilité) contient une liste exhaustive des affectations possibles du sol, entre zones d'habitations, zones d'activités, zones industrielles, etc., et définit aussi des sous-catégories. La structure des quartiers et îlots influe sur leur temporalité, et pourtant, la logique de la Baunutzverordnung est exclusivement spatiale.

Dans certains quartiers berlinois, très fréquentés par les touristes, une importante activité nocturne s'est développée, générant des problèmes de voisinage. Un nouveau plan d'aménagement a alors été conçu, pour concentrer les activités festives dans certains îlots et mieux préserver les zones d'habitation. Dans cet exemple, une réduction de la mixité des fonctions permet donc de pallier les carences réglementaires sur la gestion de la temporalité. En Allemagne, les plans d'urbanisme font l'objet d'une concertation publique préalable, ce qui peut permettre de prendre en compte des dimensions temporelles, mais la logique des plans d'urbanisme est avant tout spatiale.

De la même façon, les plans d'urbanisme ne prennent pas en compte les « micro-villes » perpétuellement actives qui se développent

autour des grandes infrastructures de transports, comme par exemple autour de la gare principale de Berlin. Les autorités ont décidé de transférer hors du centre-ville cette gare, ce qui a suscité un débat nourri dont les dimensions temporelles étaient toutefois absentes. La nouvelle gare, beaucoup plus importante, est moins bien desservie par les transports en commun (surtout la nuit) mais elle est très bien desservie par la route. Alors que la « ville en continu » autour de l'ancienne gare fonctionnait sur les interactions entre la gare et les quartiers environnants, la nouvelle gare fonctionne plutôt comme un centre commercial qui génère par ailleurs un surplus de trafic automobile.

Les aéroports ont également connu un développement très important de leurs zones d'activités. FRAPORT, l'opérateur de l'aéroport international de Francfort, génère un quart de ses recettes en dehors de l'aviation. Les urbanistes prennent en compte les nuisances nocturnes liées aux avions mais ils négligent celles des « villes en continu » qui entourent les aéroports. La politique des maires des communes environnantes, qui favorisent l'expansion des zones d'activités, influe implicitement sur la temporalité des territoires.

En Allemagne, certains Länder (les États composant l'Allemagne) distribuent les moyens et les infrastructures publiques en fonction de

Vers un urbanisme temporel : perspectives allemandes

la hiérarchie des communes (en termes de population et de centralité). L'on observe ainsi, à densité de population égale, des disparités dans la distribution des hôpitaux, des casernes de pompiers, etc. De la même façon, la libéralisation des marchés d'infrastructures induit des inégalités (dans l'accès à Internet haut-débit par exemple).

Les scénarios possibles d'intégration de l'urbanisme temporel

En Allemagne, l'urbanisme temporel est balbutiant. Une première étape est la prise de conscience des implications temporelles de toute décision sur la politique spatiale. Vient ensuite l'intégration de la dimension temporelle dans l'objet d'intervention de l'urbaniste. Pour cela, trois voies sont possibles :

- une logique « top down » où l'Etat fait en sorte que les collectivités territoriales incluent les dimensions temporelles dans leur planification spatiale, ce qui peut être fait par l'intermédiaire d'une évolution de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, mais qui nécessiterait aussi une modification en profondeur de la réglementation sur les plans d'urbanisme, pour définir des zones spatio-temporelles, tandis que le droit allemand ne permet pas d'imposer des horaires de fermeture précis aux entreprises ;

- une logique « horizontale », où les questions temporelles sont incluses dans la conception des projets urbains par les bureaux des temps via une démarche volontaire de planification informelle (de type Agenda 21), qui semble plus facilement applicable, mais qui ne peut pas être imposée à l'intégralité des collectivités ;

- une logique « bottom up » (comme en Italie), qui ne semble pas être un scénario réaliste pour l'Allemagne.

Une application combinée de la première approche (pour les plans régionaux et les infrastructures) et de la deuxième approche (pour les plans locaux d'urbanisme) semble être la meilleure voie.

Présentation du projet de la Hafen City

La Hafen City, à Hambourg, est une expérience novatrice dans ce domaine. Il s'agit du plus grand projet de développement urbain en Europe. Ce nouveau quartier, proche du centre-ville, est bâti en bordure de l'Elbe, sur des friches industrielles. Il permettra d'augmenter, d'ici 2025, la surface du centre-ville hambourgeois d'environ 40 %.

La Hafen City sera en effet un quartier mixte où les usages cohabiteront. Les immeubles de bureaux seront de tailles très variables et certains immeubles seront partagés entre bureaux, habitations et commerces. La Hafen City est un

terrain « d'expérimentation réelle », dans la mesure où des solutions sont recherchées pour concilier la vie professionnelle et la vie familiale, pour intégrer les infrastructures – avec un effet positif pour le centre-ville historique – et pour organiser les futurs acteurs en réseaux (par l'intermédiaire de la société mixte publique propriétaire du site). Des réunions de concertations ont été organisées avec des entreprises et divers acteurs sociaux.

Le projet dont il est question ici réside dans la délocalisation d'une école primaire depuis la vieille ville vers la Hafen City (qui est contiguë au centre-ville) : la nouvelle école a été conçue comme un centre de connaissances communal et en compatibilité avec les rythmes de vie des futurs habitants. Elle est vue comme une « école-fenêtre », au sens néerlandais du terme, c'est-à-dire, une école ouverte sur le quartier qui est appréhendée comme un facteur de développement social et éducatif de celui-ci. Une innovation consiste en la réalisation de cette école par un organisme privé, ce qui constitue une première à Hambourg où les établissements scolaires sont d'ordinaire bâtis par la ville. Ce projet d'école multi-fonctions est né d'une concertation suscitée par les parents des enfants fréquentant une école qui devait déménager vers Hafen City (nous sommes donc dans une démarche bottom-up). Outre cette initiative,

l'équipe universitaire en charge de ce projet a interrogé les parents des futurs inscrits à l'école ainsi que les représentants d'autres parties prenantes (organismes sociaux, établissements scolaires et périscolaires, entreprises) .

Une étude préalable a montré que plus d'un tiers des parents d'enfants scolarisés ou confiés à des garderies dans le centre-ville n'habitaient pas dans le quartier : ils travaillent dans le centre-ville mais habitent parfois des quartiers éloignés. La conclusion de cette observation a été de dire qu'il est fondamental, pour les familles dont les deux parents sont actifs, que l'école et les structures d'accueil des jeunes enfants non scolarisés soient proches l'une de l'autre. C'est d'ailleurs ce qu'avaient exprimé les parents lors de leurs premières réunions. La proximité physique de l'école et de la garderie permet plus facilement aux parents de déposer leurs enfants le matin à l'école et de venir les chercher le soir à la garderie. L'enquête réalisée par l'équipe de recherche a également cherché à comprendre la vie quotidienne et les usages du temps des familles dont les enfants fréquentaient l'ancienne école. Plusieurs types de familles avec des rythmes et des modalités de mobilité ont pu être ainsi repérés et ont servi pour imaginer les futurs usages de l'école.

Pour faciliter le dialogue entre les concepteurs et les utilisateurs de l'école, des ateliers ont

Vers un urbanisme temporel : perspectives allemandes

été organisés (sur la base des résultats des enquêtes) réunissant les usagers et les fournisseurs de services sociaux. Les résultats de ce travail ont été présentés au jury de sélection des projets. L'investisseur retenu a ainsi tenu compte des attentes des usagers : deux immeubles seront construits, l'un abritant l'école avec ses salles de classe et de sport, l'autre abritant des logements dont le rez-de-chaussée et le premier étage ont été réservés pour une crèche pour les tous petits enfants et une garderie qui s'occupera des enfants scolarisés durant l'après-midi. Il y aura également une cafétéria gérée par la garderie de l'école. La crèche et la garderie pourront utiliser les salles de l'école dans l'après-midi quand il n'y a plus de cours. Il y aura des entrées séparées pour des activités dans la soirée, par exemple des cours pour les adultes, des activités associatives pour les habitants du quartier qui pourront utiliser les salles de cours. L'école aura donc une vocation à la fois éducative, sociale et associative.

Cet exemple demeure isolé en Allemagne où la planification de l'offre scolaire et le système d'attribution des places en Allemagne apparaissent obsolètes, car le système repose sur les habitants du quartier et ignore les personnes qui y travaillent.

Commentaires du public et compléments

Aux Pays-Bas, le principe des « écoles-fenêtres » est plus élargi que dans l'exemple proposé, car les enfants de 0 à 15 ans y sont accueillis et la nature des activités ouvertes aux habitants du quartier est plus large.

Pour les mères de famille, le fait de proposer des places en garderie près de leur lieu de travail plutôt qu'à proximité de leur domicile ne constitue pas une réponse pleinement satisfaisante. En outre, les horaires élargis des garderies peuvent perturber le rythme de l'enfant. Cette problématique est intimement liée à l'un des engagements de Lisbonne, qui est d'augmenter la part de femmes actives, et à la précarisation du travail des femmes, dont certaines sont soumises à des horaires très difficiles à concilier avec une vie de mère de famille.

Le projet d'école présenté ne cherchait pas à induire des comportements nouveaux, mais à compléter l'offre existante. Une garderie d'urgence

fonctionnant 24 heures sur 24 (financée par les entreprises) sera proposée en complément. Ce mode de financement semble d'ailleurs correspondre au phénomène de généralisation des horaires continus dans les entreprises (conséquence de la mondialisation et de l'optimisation du parc productif).

Cette problématique de l'accueil des enfants des parents salariés ne trouve pas de réponse satisfaisante tant dans l'hypothèse où ce sont les collectivités locales qui offrent ce service, car dans ce cas elles favorisent le développement de la flexibilité des horaires de travail, que dans l'hypothèse où ce sont les entreprises qui offrent ce type de service, car ce sont alors les rythmes de l'enfant qui sont mis en cause au service de la flexibilité productive. L'on voit bien à travers ce débat que les politiques temporelles mises en œuvre par les collectivités locales ne peuvent à elles seules résoudre tous les problèmes. Elles doivent être aussi complétées par des actions tant au plan législatif qu'à travers le dialogue social en entreprise qui devrait pouvoir aboutir à offrir des options de temps de travail qui permettent de concilier vie au travail et vie hors travail pour les parents de jeunes enfants.

Le plan de gouvernement du territoire et le plan territorial des horaires de la ville de Bergame : **un exemple d'urbanisme temporel**

Marina ZAMBIANCHI

**Responsable de la Division Espace et Temps
Urbains de la ville de Bergame**

Francesca GELMINI

**Consultante auprès de la division Espace
et Temps urbains**

La division Espace et Temps urbains de la Ville de Bergame, créée en 2007 (mais cela fait 15 ans que Bergame a initié les processus sociaux de construction des politiques des temps), joue un rôle essentiel au regard de l'intégration entre les activités de planification territoriale et les politiques d'harmonisation des temps de vie (entre vie au travail, vie hors travail et temps urbains).

L'objectif est d'améliorer la qualité de vie des habitants résidents ou temporaires sur le territoire de la ville de Bergame.

Bergame, située à 50 kilomètres de Milan, est composée de quatre villes différentes : la ville haute sur la colline (la ville historique) ; la ville basse située dans la plaine ; la ville au pied des montagnes au Nord et, enfin, la ville des vallées le long du cours d'eau. L'organisation urbaine de Bergame se structure autour des oppositions haut/bas et interne/externe ainsi qu'entre la dimension religieuse et historique de la ville et la ville administrative qui regroupe des services administratifs, financiers, éducatifs et productifs. Dans le centre-ville, sont regroupées les habitations, les entreprises et institutions,

tandis qu'à l'extérieur on trouve les grands équipements comme l'hôpital, la prison, le cimetière et les marchés. La ville haute est la citadelle de la vie nocturne et sociale alors que le centre-ville est un point d'attraction pour les services, les directions administratives, le centre culturel qui fonctionne plutôt sur un rythme diurne.

Bergame devient une ville de services, et sa vie est rythmée par des mouvements de plus en plus intenses. Les nouveaux styles de vie élargissent l'échelle territoriale au sein de laquelle les habitants bénéficient de services, habitent, travaillent et se déplacent. Bergame est en fait située au centre d'une vaste zone métropolitaine au sein d'une ville diffuse où une utilisation étendue du territoire est la raison de déplacements internes rapides et fréquents. Ces transformations structurelles qui concernent les styles de vie des citoyens et l'organisation spatiale et temporelle de l'économie locale ont transformé la forme de la ville de Bergame comme cela s'est produit dans beaucoup de villes d'Europe. Il en résulte un complexe urbain qui couvre divers territoires, pas tous contigus, grâce à un système de relations déterminé par des raisons de vie et de travail. Ce système est structuré par les déplacements des personnes, des marchandises et des informations selon des horaires et des calendriers complexes et au sein duquel la ville est un des pôles attracteurs. Ces trans-

formations modifient de manière radicale les rapports de la population au territoire. La ville haute (historique), le centre-ville (producteur de services) et la gare constituent les grands attracteurs de personnes et sont également les lieux de la ville habités principalement par les habitants temporaires. Ainsi, on a une partie importante de la ville dans laquelle la population en transit, les habitants temporaires de la ville, est entrée en compétition avec les résidents en tant qu'utilisateurs des espaces publics et des services qui y sont localisés. Cette compétition entre les résidents et les non-résidents pour l'utilisation des services proposés par la ville et de ses espaces publics est une des principales problématiques que la division Espace et Temps doit prendre en charge.

Les politiques temporelles urbaines permettent de tenir compte de la dimension complexe des individus et de rendre la ville plus hospitalière pour chacun. Le défi consiste à aboutir à une vision partagée. Car la problématique des horaires entre dans le champ de l'intérêt commun. Les femmes prennent une part très active à ce débat, celles-ci étant confrontées à une double vie de salariées et de mères de famille.

Le Conseil municipal de Bergame a approuvé en juillet 2006, un Plan territorial des horaires. Les projets pilotes du Plan ont été développés à partir du constat de déséquilibres horaires :

La ville de Bergame : un exemple d'urbanisme temporel

par exemple le constat de la superposition des horaires de début des cours des collèges et universités et ceux de début de la journée de travail. Le profil temporel des utilisateurs temporaires de l'espace urbain (touristes, travailleurs non résidents) sont également pris en compte. Prendre en considération les différences entre les individus permet aux acteurs impliqués dans les projets de Plans des temps de penser aux lieux où vivent les personnes en approfondissant les aspects et les problèmes propres à la relation spécifique qui existe entre espace physique, personne et temps.

L'administration municipale s'est préoccupé d'anticiper, dans le cadre de son actuelle mandature, ce que seront les transformations futures de la ville en retenant un certain nombre de caractéristiques fondamentales. Ce projet de la ville future repose sur un certain nombre de grands principes :

- la ville vécue, qui tienne compte du fonctionnement résidentiel et des fonctions qui lui sont liées. Il s'agit en particulier, dans le cadre du projet actuel, de se concentrer sur les zones concernées par des fermetures d'activité qui abondent en friches industrielles et espaces urbains dégradés ;
- une ville accessible grâce à une politique des transports publics et à l'amélioration des réseaux routiers existants ;

- une ville hospitalière qui valorise la vocation touristique et d'accueil de la ville et du territoire de Bergame. Une ville capable de répondre de manière adaptée à la demande d'équipements et de services formulée par de nombreux touristes italiens et étrangers attirés par la singulière présence des monuments historiques et par les extraordinaires caractéristiques du paysage et de l'environnement.

- une ville innovante, qui laisse germer de nouvelles idées pour la ville de Bergame de demain fondées sur l'amélioration du niveau de jouissance et de viabilité des espaces urbains, en particulier les espaces publics, dans une ville plus sûre non seulement pour ses habitants mais aussi pour ceux qui l'utilisent de façon temporaire, pour les études ou pour le tourisme ou les affaires ;

- une ville compétitive à travers la promotion de nouvelles fonctions liées à la recherche et au développement, notamment de nouvelles technologies qui en même temps assurent un développement durable ;

- une ville ayant une identité, c'est-à-dire, capable de reconnaître son potentiel de développement et de valorisation grâce à la récupération et à la promotion des richesses existantes et potentielles. Une ville qui fonde son identité sur la caractérisation de ses espaces urbains aussi bien sur le plan de l'habitat que sur les

plans historique, économique et social, culturel et artistique et surtout sur le plan du paysage et de l'environnement ainsi qu'au travers des relations avec les contextes territoriaux habités de références.

Le Plan de gouvernement du territoire de la Région Lombardie, qui encadre les stratégies de développement urbain des collectivités et qui fixe comme objectif principal une amélioration de la qualité de vie urbaine (Loi régionale de 2004), a été mis à profit pour introduire une approche spatio-temporelle dans la planification urbaine, et une correspondance avec d'autres documents existants ou en cours de rédaction, comme le Plan des services, qui définit des standards de qualité pour les différents types d'équipements dans les zones urbaines, le Plan territorial des horaires et le Plan de la mobilité élaborés dans un objectif de développement durable.

Le Plan territorial des horaires de Bergame associe la mobilité durable, l'accessibilité aux services et aux lieux ainsi que la revitalisation sociale et la qualité urbaine des espaces publics. Un lien étroit existe entre le Plan Territorial des Horaires et le Plan des Services. Ce lien se fait à travers le concept d'accessibilité, car c'est là l'apport majeur des politiques temporelles à la qualité des services. L'accessibilité constitue en effet le critère central pour évaluer l'apport

des équipements et des services à la qualité urbaine. L'idée d'espace public telle qu'elle est exprimée dans le Plan des Services veut contribuer à donner une forme sensible au système urbain dans son ensemble. Il s'agit à travers une compréhension de la demande des citoyens (celle qui est exprimée et celle qui est latente) de rendre lisible dans l'espace et le temps des épisodes aujourd'hui dispersés et contraires au sens que l'on veut donner au mot « ville », au sens de « città », comme porteur de valeurs collectives et partagées. À travers le Plan des Horaires, l'objectif est d'améliorer la qualité des services en améliorant l'accessibilité : développement de la mobilité soutenable et travail sur la conciliation. Il s'agit également de restituer une identité aux espaces publics et le sens d'appartenance aux utilisateurs de la ville.

Ce sont à la fois la vie des citoyens et la ville physique et fonctionnelle qui sont au cœur de la stratégie mise en œuvre par le Plan des services et le plan des horaires. Trois objectifs dominent :

- la qualité de vie individuelle,
- la qualité de la ville,
- la qualité et la sécurité des espaces publics.

La ville de Bergame : un exemple d'urbanisme temporel

Trois projets pilotes ont été mis en œuvre par le Plan Territorial des Horaires :

- Hors du centre : les périphéries au centre, animations et identité d'un quartier de la ville ;
- Retrouvons nous sur le grand chemin. La bonne journée et la fête. Ce projet concerne le centre ville ;
- Pourquoi la ville haute ? Temps de vie et de tourisme.

Les projets sont menés selon la méthodologie déjà largement éprouvée propre aux politiques temporelles : tout d'abord des analyses préliminaires ; ensuite des tables de concertation dans les quartiers et l'utilisation des méthodes chronotopiques; enfin l'évaluation des projets. S'agissant de cette dernière, l'intention est de définir des critères, des indicateurs afin de mesurer l'amélioration de la qualité de vie et de la qualité urbaine. Celles-ci doivent faire l'objet d'une évaluation qui tienne compte du fait que chaque jour les citoyens de tout âge passent un nombre d'heures toujours croissant loin de leurs habitations et donc dans un espace public ouvert ou fermé. Il est important de définir les mesures à effectuer pour évaluer l'impact sur la qualité de vie des habitants, qu'il s'agisse de vie de travail ou hors travail à partir de la vie quotidienne des habitants aux divers âges de la vie et dans des conditions de mobilité variées. La qualité habitative de l'espace public est mesurée

avec des indicateurs résultant de l'observation des pratiques et des modes de vie des habitants. La qualité technique de l'habitat, sa qualité environnementale notamment, la sécurité, l'accueil, la sensibilité au fait d'accueillir des âges divers et à faciliter leur coprésence sont valorisés. Par exemple, la clarté et la sécurité des parkings sont des indicateurs retenus pour évaluer la qualité de la vie urbaine. En résumé, on insiste sur la nécessité de mettre au cœur de l'évaluation de la qualité tant des services et de leur accessibilité que de celles des espaces habitables, le point de vue des sujets qui utilisent ces services et espaces, même de façon temporaire. En conclusion, on peut dire que l'approche spatio-temporelle permet d'affronter de manière intégrée, participative et coordonnée la complexité de la ville habitée ouverte sur son environnement.

Commentaires du public

Les projets mis en œuvre à Bergame impliquent une variété d'acteurs beaucoup plus riche que pour Hambourg. Dans le cas hambourgeois, la municipalité a décidé de transférer une école vers le futur quartier de la Hafen City, et s'est efforcée, avec l'aménageur, de mettre au point une solution rationnelle, mais sans réellement tenir compte des conditions de vie des habitants. Les problématiques de temporalité y ont été insuffisamment prises en compte. L'écoute des habitants est pourtant primordiale. La municipalité, les agents décideurs doivent se doter d'un ensemble théorique et pratique qui soit en capacité de faire en sorte non seulement de répondre aux questions qui sont posées par d'autres acteurs, mais surtout ils doivent savoir laisser ces questions émerger, être posées. Si on ne le fait pas, alors on va concevoir une ville qui n'est pas adaptée à la vie quotidienne, aux gestes de la vie quotidienne qui sont singulièrement compliqués, par exemple, lorsque l'on

doit se déplacer avec un bébé (prendre les transports en commun, accéder à un parking, à sa voiture dans un parking dont les places sont trop petites et où les voitures sont trop serrées pour pouvoir ouvrir la porte et rentrer le couffin...). C'est une conception urbanistique totalement différente qui est à l'agenda, un urbanisme heuristique, pas un urbanisme structurel, c'est-à-dire qui soit capable de tenir compte des gestes, des déplacements de la vie quotidienne, qui soit capable de rendre la ville visible, vivable, sensible à la vie quotidienne.

Dans le cas de Bergame, le véritable enjeu pour parvenir à cela a consisté en des séminaires de formation transversaux, tant au plan vertical (tous les niveaux étaient concernés) qu'horizontal (l'ensemble des services de façon à briser les séparations entre compétences et champ d'actions). Cela a été un vrai combat de l'élue en charge des politiques temporelles, pour faire en sorte que chaque service, chaque personne en charge d'une question au sein de l'administration municipale, qu'il s'agisse d'élus, de techniciens ou d'administratifs, puisse être à l'écoute des habitants et soit capable d'expliquer, de faire partager les enseignements de cette écoute aux autres membres de la municipalité. À Bergame, la chose essentielle, c'est que cette problématique des temporalités s'est diffusée à tous les niveaux de l'administration.

La dimension temporelle du projet d'aménagement du territoire Lyon Confluence

Sylvie JOSSE

Chef de projet à la SPLA Lyon Confluence

Lucie VERCHERE-TORTEL

**Chargée de mission « temps et services
innovants » du Grand Lyon**

Description du projet

La SPLA Lyon Confluence est chargée de l'aménagement d'un projet urbain concernant la pointe de la Presqu'île à Lyon, au confluent du Rhône et de la Saône. Ce territoire créé artificiellement à la fin du dix-huitième siècle a abrité des industries au dix-neuvième siècle et s'est retrouvé enclavé par la construction de la gare de Perrache, en 1856. La superficie de ce territoire

(150 hectares) est équivalente à celle du nord de la Presqu'île, qui comprend la place des Terreaux, la place Bellecour et la place Carnot. Ce projet s'accompagnera d'un doublement de la superficie de l'hypercentre.

Raymond Barre, élu maire de Lyon en 1995, a voulu exploiter le potentiel foncier de ce territoire pour contribuer à faire de Lyon une grande capitale européenne. Un parc sera construit en bord de Saône sur une longueur de deux kilomètres, et la liaison avec le nord de la Presqu'île sera restaurée par un déclassement de l'autoroute et par le prolongement du tramway. Des ponts enjambreront le Rhône vers le quartier de Gerland. À terme, cette zone abritera 20 000 habitants et 22 000 emplois.

Une partie du parc de Saône est déjà construite, ainsi que divers équipements publics, tel que le Musée des Confluences. Ces premiers aménagements servent de vitrine à l'ensemble du projet.

Un équilibre est voulu entre les habitations, les entreprises et les lieux de vie et de loisirs. La mixité sociale est également recherchée.

Après cette phase de lancement, une deuxième phase portera sur l'emplacement du marché de gros, une pièce majeure du projet, obligeant à réfléchir aux relations avec l'autre partie de la Presqu'île et avec Gerland.

Il a fallu dans un premier temps séduire les Lyonnais, qui fréquentaient peu et donc connaissaient très mal ce secteur de la ville. Cette phase a été finalement nettement plus rapide que la gestation du projet (temps nécessaire, par exemple, pour construire la ligne de tramway). En parallèle, une concertation à grande échelle a été menée à bien, en associant dans un premier temps les riverains puis en élargissant le périmètre à d'autres parties prenantes.

La complexité de la deuxième phase a conduit la SPLA Lyon Confluence à faire travailler trois prestataires différents, chargés respectivement de :

- l'expression des besoins et l'analyse prospective ;
- l'élaboration de la programmation urbaine et paysagère ;
- les contraintes techniques et la gestion de l'espace par les collectivités.

Un assistant à maîtrise d'ouvrage sera en outre chargé d'analyser la composante « développement durable » du projet et un autre la dépollution des sols.

Contribution de la mission « temps » du Grand Lyon

La mission « temps et services innovants » travaille à l'échelle du Grand Lyon (57 communes pour 1,4 million d'habitants).

Le projet Lyon Confluence, par la mixité d'activités qu'il vise et la réhabilitation de friches industrielles, possède des caractéristiques communes avec celui de la Hafen City. Le quartier sera actif pratiquement 24 heures sur 24. La question des temporalités dans un tel projet est donc cruciale. Un atelier créatif a été organisé [avec Tempo Territorial] pour y réfléchir. Trois enjeux sont alors apparus : les usages et la sociologie des lieux, les déplacements urbains et l'articulation entre le domaine foncier et les services.

La phase de diagnostic est primordiale dans un tel projet. Même si la question temporelle n'a pas été autant approfondie qu'à Bergame, elle a été prise en compte dans l'aménagement du territoire. Dans le cadre d'un projet similaire (l'aménagement de Gerland), une carte chronotopique a permis de comprendre la vie du quartier à toute heure du jour et de la nuit. La même logique

La dimension temporelle du projet d'aménagement du territoire Lyon Confluence

a été appliquée à Vélov (le système de location de vélos copié par Paris et d'autres grandes villes françaises), montrant qu'il relayait les transports en commun pendant l'interruption de service nocturne. Par la suite, une offre de transports en commun complémentaires la nuit ainsi qu'en périodes de vacances a été développée. Une large ouverture de la concertation permet de résoudre des difficultés, comme la concomitance des trajets et temporalités scolaires et professionnels, qui se traduit par un engorgement généralisé des infrastructures de transports.

Dans le cas du projet Lyon Confluence, une étude prospective a été lancée pour anticiper les usages d'un quartier qui ne verra le jour que dans cinq ans. Puisqu'il s'agit de limiter la place de la voiture, il est nécessaire que les services soient proches des habitants : l'on doit pouvoir accompagner ses enfants à l'école à pied avant d'emprunter les transports en commun pour rejoindre son lieu de travail. Des points en apparence de détail, comme la largeur des trottoirs ou l'exploitation des rez-de-chaussée, auront une importance cruciale.

Les habitants ne sont pour l'instant pas directement concernés par la concertation, qui se limite dans un premier temps aux associations, à la Chambre de commerce et à des parties prenantes institutionnelles.

L'apport de la mission « temps » aux ateliers déplacements initiés en 2008 par la SPLA Confluence a conduit à l'ouverture dès 2009 d'une concertation animée par la mission « temps » avec les entreprises arrivant sur la zone débouchant sur la mise en place d'un Plan de déplacement inter-entreprises. Ce travail productif pour une mobilité plus durable sur la zone a permis de concevoir des documents d'information multimodale pour encourager à utiliser les transports en communs, des études sur les modes de déplacements des salariés de la zone, la mise en place d'une Association des entreprises et l'étude pour une navette fluviale assurant la desserte des salariés.

Commentaires du public

Plutôt que de préjuger des comportements et des usages, ce qui aurait pour conséquence une approche trop normative, il conviendrait d'analyser les transformations des comportements à des moments clés de la vie (l'entrée au collège ou le départ en retraite), et de confronter l'offre publique à ces situations. Qui convient-il de choisir en tant que chef de projet ? L'expérience montre que si ce dernier a un profil de sociologue, la concertation sera plus ouverte.

Présentation d'un film sur l'expérience néerlandaise des VensterScholen

Jean-Yves BOULIN
Vice-Président de Tempo Territorial

Cette expérience a été initiée à Groningue pour être diffusée ensuite dans d'autres collectivités locales des Pays-Bas. Littéralement, « Venster-Scholen » signifie « écoles-fenêtres », avec l'idée d'une ouverture sur l'extérieur. L'expression anglaise « Community Schools » est difficilement exprimable en français, mais elle manifeste bien le fait qu'il s'agit de constituer à partir de la matrice scolaire un espace qui est ouvert à l'ensemble de la communauté, à l'ensemble des habitants du quartier. Les fonctions de ces espaces sont à vocation éducative et culturelle mais sont également appréhendés dans leur dimension de renforcement du lien et de la cohésion sociales.

Les enfants sont accueillis par une structure commune de 0 à 15 ans, de 8 heures à 18 heures, qu'il s'agisse des activités scolaires ou périscolaires (y compris des soins). Cela signifie que l'on y trouve à la fois un espace pour les tous petits non scolarisés (crèche) mais également une école primaire et du début du secondaire (jusqu'au collège). L'école est également ouverte aux résidents du voisinage et les parents sont invités à participer à la vie de l'école : en général ces établissements possèdent une bibliothèque ouverte à tous, un centre de formation pour adultes, mais également des infrastructures sportives qui peuvent être utilisées en dehors des horaires scolaires (aux Pays-Bas, comme en Allemagne, l'école ne fonctionne que le matin) et en soirée. Certains de ces établissements

Présentation d'un film sur l'expérience néerlandaise des VensterScholen

possèdent une cafétéria voire un restaurant. L'école permet d'entretenir la diversité des âges et des origines culturelles, et également de concilier la vie privée et la vie professionnelle des parents du fait de ses horaires d'ouverture élargis (8h-18h pour les enfants). Chaque « école-fenêtre » a un mode de fonctionnement spécifique, en fonction des caractéristiques de la population du quartier : pour ses initiateurs, ce genre d'établissement est le « cœur battant » du quartier.

Les écoles de Groningue fonctionnent en réseau, pour mettre en rapport toutes les institutions du champ de la culture et de l'éducation, pour en mutualiser l'usage, notamment pour les établissements anciens qui ne regroupent pas tous les services dans le même immeuble. Les bâtiments récemment construits selon ces principes sont eux multifonctionnels, ce qui permet notamment de faciliter leur financement et d'optimiser leur coût de fonctionnement.

Il s'agit bien là d'une illustration concrète de ce que pourrait être un urbanisme temporel : ces espaces regroupent en effet des activités et des utilisateurs diversifiés dont les temporalités sont très variables. La dimension temporelle est donc fortement présente, mais la dimension spatiale également, car les salles doivent être modulables, les accès partagés mais en même temps sécurisés. La conception et la gestion de ces espaces polychroniques suppose une

attention aux autres, une sensibilité de chaque groupe d'utilisateurs aux pratiques et modes d'appropriation des autres groupes, à leurs temporalités. Le partage des espaces communs (salles de classes utilisées pour des réunions associatives le soir, salles de sport utilisées par des jeunes ou des seniors etc) nécessite le respect de l'autre. Ce sont là des conditions clés d'un renforcement du lien social et de la cohésion sociale.

Commentaires du public

Une initiative similaire a été réalisée à Rennes : il s'agit d'un « établissement public intégré », qui abrite une crèche, une école primaire, une bibliothèque, des loisirs périscolaires, une salle de sport et la mairie de quartier. Cet équipement a été réalisé il y a 25 ans dans un quartier nouveau. Grâce à la collaboration entre l'Éducation nationale et les associations, ce projet a bien démarré, mais l'établissement connaît des difficultés d'accessibilité lorsque l'on envisage de n'utiliser qu'une seule cellule à la fois. Malheureusement, cette initiative n'a pas pu être renouvelée à Rennes en raison de la pénurie de terrains constructibles et du coût.

Le problème de l'accès a été résolu dans certains cas aux Pays-Bas, en désignant des gestionnaires de salles et en mettant à disposition des utilisateurs des badges d'accès automatiques pouvant fonctionner à certaines heures.

Projet d'aménagement du centre-ville de Poitiers

Dominique ROYUUX
Directeur de l'Agence des temps
de la Communauté d'agglomération de Poitiers

L'Agence des temps de Poitiers est la première du genre en France. Elle a accompagné de nombreux projets, dont celui d'une réalisation à venir dans le centre-ville de Poitiers : une « aire piétonne circulée », avec un partage de la voie publique entre les usagers dans le temps, projet qui doit s'étendre de 2008 à 2011. Une concertation préalable a été organisée par l'Agence des temps et le service Déplacements de la Communauté d'Agglomération de Poitiers.

Un consensus européen semble se dégager sur l'organisation des villes moyennes, basée sur une densité raisonnée et sur une articulation de

l'urbanisation autour des axes de déplacements. Pourtant, un nouveau référentiel temporel est aujourd'hui souhaitable.

Ce projet d'aire piétonne circulée marque une étape dans l'histoire des politiques temporelles. Les précédentes étapes portaient sur la synchronisation des horaires et des temps de déplacements, la concertation sur les nouveaux services et l'accessibilité et le développement des services (publics mais aussi dans l'univers du travail). Aujourd'hui, il s'agit de réfléchir au partage de l'espace public entre ses usagers et de prendre en compte les rythmes de chacun.

Ce projet s'est accompagné d'un mode de concertation nouveau. Les élus souhaitaient restreindre la circulation des véhicules individuels et rendre le centre-ville accessible à tous les

Projet d'aménagement du centre-ville de Poitiers

modes de déplacement (y compris le mercredi et le samedi) mais n'étaient pas normatifs sur le moyen. Six réunions de concertation de trois heures ont été organisées, au terme desquelles le projet initial a été profondément remanié. Trois autres concertations se sont déroulées en parallèle sur le commerce, l'animation de l'espace public et la valorisation du patrimoine.

Neuf secteurs ont été identifiés en fonction de leurs spécificités d'usage, comme par exemple la place centrale, qui accueille régulièrement des événements divers. La concertation visait à déterminer l'emplacement des bornes escamotables et les modalités d'accès à l'aire piétonne circulée. Les participants ont très vite abouti à un consensus sur l'interdiction du trafic de transit dans l'hypercentre.

Un accord a ensuite été trouvé sur les plages horaires d'ouverture, à l'exception de la plage 22 heures/7 heures 30. Plusieurs tranches horaires ont été définies dans la journée, avec à chaque fois des conditions particulières d'usage. La réflexion a également pris en compte des particularités des jours de la semaine (les soirées étudiantes du jeudi soir par exemple). Enfin, 75 usages différents ont été définis très précisément à partir des notions d'accès, de circulation, d'arrêt et de stationnement, avec une différence, par exemple, entre l'accessibilité à la restauration rapide et l'accessibilité à la restauration classique.

Plusieurs principes ont été retenus :

- Les riverains peuvent accéder librement à la zone mais ne peuvent stationner au-delà de 9 heures 30.
 - Les piétons, les deux-roues, les bus, les taxis et les personnes à mobilité réduite peuvent circuler en permanence (avec une restriction pour l'arrêt des deux-roues) et les parkings publics sont toujours accessibles.
 - Des dispositions particulières s'appliquent à la ville « de l'accueil et de la sécurité » (autocars de tourisme, services de secours, convoyeurs de fonds, certains services à la personne).
 - La « ville économique » a fait l'objet de restrictions fortes. L'accès aux entreprises, aux commerces et aux administrations est fortement régulé, y compris sur la plage 7 heures 30/9 heures 30. L'atelier a choisi en effet de privilégier l'espace de déambulation en famille par rapport au fonctionnement économique du centre-ville. Ces restrictions vont jusqu'à arrêter les bus scolaires en périphérie de la zone. La régulation est particulièrement forte pendant la plage 12 heures/14 heures.
- Une extension de l'aire piétonne circulée a également été décidée pendant la concertation. Parallèlement, les possibilités de stationnement ont été fortement réduites, tandis que l'arrêt (limité à 10 minutes) est plus largement autorisé.

Commentaires du public et réponses complémentaires

Concernant les conditions d'accès, les bornes escamotables seront levées de 9 heures 30 à 16 heures 30 sur un périmètre assez large. Les ayants droits disposeront d'une carte d'accès personnelle qui leur donnera des droits d'accès précis. Un comité de gestion gèrera ces autorisations d'accès. La plage horaire 7 heures 30/9 heures 30 est plus difficile à gérer ; d'ailleurs, les bornes escamotables seront abaissées, en attendant que la future équipe municipale trouve une solution.

Pour ce qui est de la nuit, la concertation a permis de réaliser peu d'avancées, mis à part une ouverture pour le jeudi soir. Le contexte est difficile : deux bars situés dans des zones résidentielles du centre-ville ont dû fermer à cause des protestations des riverains. Il conviendrait à ce propos de définir des zones spécifiques permettant d'accueillir des animations musicales sans nuire aux riverains.

Le point d'origine de cette réflexion était la volonté de maintenir la vitalité du centre-ville, l'agglomération poitevine connaissant un éta-

lement urbain rapide. Certains habitants évitent aujourd'hui complètement le centre-ville (la ville médiévale), relativement difficile d'accès, et certains commerces ont fermé. Le maire de Poitiers a eu l'idée de lancer le projet d'aire piétonne circulée mais il a été influencé en cela par les réflexions de l'Agence des temps.

Enfin, tous les participants à l'atelier étaient volontaires. L'assiduité a été au rendez-vous, et les participants ont pleinement joué le jeu. La concertation était ouverte à l'ensemble des habitants de l'agglomération poitevine. Les citoyens avaient également à leur disposition un site Internet et des registres. Différentes suggestions sont d'ailleurs en cours d'examen, comme le développement des transports en commun nocturnes et les véhicules à temps partagés. Enfin, une synthèse de l'ensemble des débats a été rédigée.

La problématique d'une évolution possible des prix du foncier à la suite de ce réaménagement, et la modification de la structure sociodémographique que cela pourrait entraîner n'a pas été prise en compte.

Les préconisations approuvées par les participants à l'issue de la concertation seront incluses dans le cahier des charges d'un futur appel d'offres d'aménagement. Une réflexion plus générale doit également être menée sur les déplacements à l'échelle de l'agglomération poitevine.

Réguler l'espace et le temps en centre-ville : **l'exemple de la place Sainte-Anne à Rennes**

Jocelyne BOUGEARD
Adjointe au Maire de Rennes,
déléguée aux droits des femmes, à l'égalité
et aux temps de la ville

L'exemple de la place Sainte-Anne est intéressant et complexe. Cette place est la plus ancienne et offre un patrimoine très riche, située en bordure de la ville historique et à l'entrée de la zone piétonne. S'y trouve l'ancien couvent des Jacobins, nouvellement propriété de Rennes Métropole, qui deviendra un centre de congrès. L'église, dont la construction avait été décidée pour démolir des maisons réputées insalubres, et n'a jamais été achevée pour de sombres raisons – de nombreuses personnes en errance s'installent sur

ses marches . Enfin, la place Sainte-Anne porte le lourd héritage de troubles politiques, de répressions (la Révolte du papier timbré, par exemple) et d'exécutions publiques. Ces dernières années, la place a connu des évolutions profondes, positives mais aussi contraignantes. À l'ouverture du métro de Rennes, en 2003, la place Sainte-Anne est devenue un espace intermodal associant une station de métro, plusieurs lignes de bus (notamment les lignes vers la périphérie), une station de prêt de vélos et les espaces piétons. La place de l'automobile a été fortement restreinte dans le centre-ville et neutralisée complètement sur cette place comportant auparavant plusieurs dizaines de stationnement. Mais la lutte contre le stationnement anarchique y est encore difficile.

Des logements sociaux ont été réalisés dans des immeubles très anciens réhabilités de la place, ainsi que des logements pour les étudiants. Des logements plus grands sont occupés par des familles. La mixité sociale y est très forte, de grands appartements bourgeois y demeurent. Il est nécessaire, en amont des chantiers de réaménagement, de préserver la circulation – notamment pour les piétons – et l'accessibilité des commerces.

Les problèmes rencontrés au terme de l'important et long chantier de la place Sainte-Anne s'expliquent en partie par une projection insuffisante des effets de la requalification.

La place est aussi très fréquentée par les écoliers, les étudiants et les touristes. Elle accueille également les clients des différents commerces en particulier le samedi, notamment ceux du nouveau grand centre commercial situé à proximité. Cette fréquentation élevée est la source de conflits entre usagers, de jour comme de nuit – la rue de Saint-Malo, qui débouche sur la place, est surnommée la « rue de la soif » ! Les soirées des étudiants dans le centre rennais sont une ancienne institution. Désormais 60 000 étudiants se pressent dans un périmètre toujours aussi restreint, souhaitant davantage stationner sur l'espace public. La place du Parlement à proximité commence elle-même à être fréquentée le soir par de nombreux jeunes.

Les étudiants sortent essentiellement le jeudi soir, et aussi les vendredis et samedis et prolongent de plus en plus leur soirée, ainsi l'heure de fermeture des bars (une heure du matin) est source de nuisances pour les riverains. De nombreux jeunes s'alcoolisent par des alcools forts et (ou) consomment de la drogue – d'où le développement d'un trafic sur cette place .

À l'occasion des Transmusicales (festival de musique) de l'automne 2004, des troubles importants sont apparus après l'interdiction préfectorale d'une rave party. Les tensions entre les jeunes et la police ont alors dégénéré avec des scènes de « guérilla urbaine », de jour comme de nuit pendant plusieurs semaines.

En réaction, la Ville a mis en place des événements festifs le jeudi soir, permettant aux jeunes de s'approprier, en soirée et de nuit, les équipements publics sportifs et culturels. Certains bars ont proposé des manifestations nouvelles et plus accessibles. Des actions de prévention contre les pratiques addictives ont également pu être mises en place et se poursuivent . La coordination avec les services de police a également été nécessaire avant de rétablir le calme dans le centre-ville, alors que pendant plusieurs semaines, les affrontements avec la police se multipliaient. Les riverains excédés protestaient vivement auprès des élus, intervenant régulièrement lors des séances du Conseil municipal.

L'exemple de la place Sainte-Anne à Rennes

Une concertation prolongée a été organisée avec les associations de commerçants et de riverains et aussi d'étudiants, de représentants institutionnels et acteurs «jeunesse». Durant cette crise, une grande flexibilité était nécessaire, notamment pour financer les actions, la plupart pérennisées et pour envisager les mesures d'urgence à mettre en place.

La place Sainte-Anne est un excellent exemple d'espace au cœur des villes, chargé d'histoire, de tradition d'évolutions sociale, urbanistique, patrimoniale, espace de vie où la mixité des usages exige prospective, concertation, moyens, réactivité. Au cours des siècles, il y a eu des permanences d'usages mais aussi de profondes mutations qui entraînent des conflits d'usage, une mixité, une polyvalence difficile et passionnante.

Échanges avec le public

Le rôle du Bureau des temps ne s'est pas limité à une fonction d'observation, et il a activement participé aux initiatives et analyses relatives à la vie nocturne concernant cette place et l'ensemble de la ville.

Par ailleurs, l'équipe municipale actuelle réinterroge la décision prise par la Mairie et la Préfecture, de limiter à 1 heure du matin l'heure de fermeture des bars car bien évidemment les jeunes continuent à consommer tardivement à l'extérieur. La police a tenté et tente d'appliquer un ancien arrêté municipal interdisant de circuler sur la voie publique avec des bouteilles d'alcool en verre mais les jeunes l'ont contourné en remplissant de grandes bouteilles en plastique de mixtures fortement alcoolisées. Aujourd'hui, il est interdit de consommer de l'alcool sur la voie publique dans un certain périmètre, et plusieurs milliers de bouteilles se retrouvent ainsi vidées les jeudis soirs par la police, mais bien plus de bouteilles sont certainement consommées.

Concernant le rachat par la municipalité des bars trop concentrés dans cette zone, la Mairie ne peut imposer son droit de préemption qu'en cas de vente et le fait.

La Ville a souhaité déconcentrer les présences et activités et proposer des animations le soir dans les équipements de quartier, culturels,

sportifs. Certains équipements de quartier ont, depuis, modifié leurs horaires d'ouverture, ouvrant plus tard, le soir, et organisant régulièrement des nuits de jeux par exemple. De la même façon, la Nuit du sport, organisée dans des équipements municipaux, a connu et connaît un grand succès, y compris chez les agents municipaux qui les animent.

La fréquentation en soirée par des jeunes des lieux qui, en journée, sont utilisés par d'autres catégories de la population, est positive à bien des égards. Il nous faut concevoir des lieux de vie plus ouverts en soirée, autres que des bars, et qui généreraient moins de conflits avec les riverains. Pensant le réaménagement de la place Sainte-Anne, il n'a pas été assez considéré que le flux de plusieurs milliers de voyageurs et de piétons ne serait pas le seul usage de la place ; que l'espace situé autour de la bouche de métro serait vide, ni que les travaux allaient causer des fermetures de commerce, une désertion par certains usagers, et l'installation par exemple de trafiquants de drogue à peine dissimulés. Des initiatives intéressantes doivent être recherchées pour rendre les chantiers très longs plus faciles à vivre. Ainsi, par exemple, une passerelle a été installée au-dessus d'un site archéologique mis au jour pendant les travaux du centre commercial et a motivé la visite de nombreux promeneurs.

Débat sur l'urbanisme temporel : portée, limites et perspectives

Les usages de la ville sont toujours en mouvement. Dès lors, la tâche de l'urbaniste est l'accompagnement de ces mutations. Les espaces publics se doivent d'être accueillants pour tous, à toutes les heures et en toute saison. Les aménagements peuvent tout aussi bien pacifier un lieu que générer des conflits : un banc installé sous une fenêtre par exemple, ou près d'un commerce d'alcool. Cette conception replace l'individu au cœur de la démarche urbanistique, et redonne une place à l'espace public horizontal par rapport à l'espace bâti vertical.

Par ailleurs, chacun doit être conscient du fait que l'urbanisme n'est pas une science « dure », et qu'elle doit tenir compte de dimensions sociologiques, anthropologiques, etc. Les urbanistes

pourront ainsi mieux prévoir à l'avenir les conséquences sociologiques des aménagements urbains. La richesse des politiques temporelles réside dans leur approche pluridisciplinaire. La qualité d'un projet urbain réside dans sa capacité à associer les diverses connaissances, y compris celle des habitants.

La mémoire d'une ville influence ses usages futurs. La ville de Saint-Denis est intéressante dans la mesure où elle résulte de la superposition de plusieurs strates historiques, une diversité qui se retrouve dans ses habitants. L'une des démarches possibles est d'augmenter l'intensité de certains lieux à certains moments, à l'image de la Fête des Lumières à Lyon ou de la « Nuit Blanche » à Paris. A Saint-Denis, l'intensité a été

renforcée dans les parties centrales tout en pacifiant les quartiers résidentiels. Les tracés au sol d'inspiration médiévale renforcent la signification temporelle des lieux.

Des réponses doivent être apportées aux besoins des habitants, que ce soit à court, moyen ou long terme, et à différentes échelles de territoire. L'urbaniste doit aussi chercher à limiter les « pertes en ligne » dans la conduite du projet, car tout projet génère son lot de conflits.

L'un des succès de la ville de Saint-Denis est que le débat public s'y déroule en bonne intelligence. Les projets de transformation urbaine y sont extrêmement propices à l'animation de la société locale.

Les règlements d'urbanisme intègrent-ils suffisamment les dimensions temporelles, et dans quelle mesure pourraient-ils le faire ? Il n'est pas certain que des règles doivent être établies dans ce domaine, car à l'usage, une règle peut être source de blocages. Il semble donc préférable de travailler dans la discussion – voire le conflit – plutôt que de devoir obéir à des règles. Des règles, aussi précises soient-elles, ne correspondront jamais à la complexité d'une situation. Des règles ponctuelles peuvent être en revanche utiles si elles organisent les échanges.

Au-delà de l'urbanisme temporel, l'on peut réfléchir à l'architecture temporelle, c'est-à-dire concevoir des équipements qui puissent convenir

à plusieurs usages. La Mairie de Paris a travaillé sur la mutualisation des équipements collectifs privés, qui peut être une réponse pertinente aux besoins dans un contexte foncier contraint. L'idée est similaire à celle des « écoles-fenêtres » néerlandaises.

L'urbanisme implique d'analyser non seulement la réalité physique d'une ville, mais également celle des réseaux qui animent ses habitants (les associations de commerçants, par exemple).

Les projets urbains de grande envergure doivent intégrer une réflexion sur la temporalité dans la mesure où les besoins des usagers peuvent évoluer considérablement durant le temps du projet. L'urbaniste peut également laisser certaines parties en suspens, ou effectuer des réalisations temporaires, pour mieux pouvoir anticiper les changements d'usages. Par ailleurs, l'urbanisme temporel ne se contente pas d'accompagner les changements culturels, mais parfois aussi il les provoque (à l'image de l'ouverture des bibliothèques le dimanche, par exemple).

Après le temps de la concertation et de la réflexion, vient le temps de la décision (y compris politique). Dans ce domaine, le respect du rôle et de la compétence de chacun est primordial, afin d'aider le maire à prendre une décision qui sera acceptée par le plus grand nombre. La pluralité du collège d'experts et la représentation de tous les points de vue – notamment celui des femmes –

Débat sur l'urbanisme temporel : portée, limites et perspectives

est aussi un gage de réussite. Le processus décisionnel doit être clair et la démocratie participative doit être respectée jusqu'au terme de la procédure.

Bien entendu, la concertation ne permet pas de résoudre tous les problèmes. La dimension du temps doit être explorée par toutes les voies possibles. La notion de temporalité ne s'analyse pas seulement, par exemple, à l'échelle d'une ville, mais dans un contexte de mondialisation. Un grand travail de vulgarisation est également nécessaire pour familiariser le plus grand nombre à la notion d'urbanisme. L'urbanisme temporel ne doit donc pas être considéré comme une réponse universelle.

L'urbanisme temporel est une notion polymorphe, qui peut être abordée sous l'angle de l'égalité entre hommes et femmes, ou bien sous celui des mobilités, ou encore de l'organisation du travail. La transformation de la Plaine Commune de Seine-Saint-Denis avec le développement de la filière audiovisuelle est intéressante de ce point de vue. En effet, le fonctionnement en continu de ces entreprises est gêné par la pauvreté de l'offre de services existante (restauration, transports, etc.). Une concertation peut alors être engagée sous l'égide de la municipalité afin de mieux faire correspondre le fonctionnement des activités économiques et celui des services économiques, sociaux et culturels. Mais cette concertation

devrait aussi pouvoir aborder la question des horaires de travail dans les entreprises de l'audiovisuel. L'urbanisme temporel apportera certes une réponse partielle, mais il indique que le projet urbain doit concilier l'urbanité, l'harmonisation et la modernisation, en considérant conjointement le temps et l'espace. Il s'agit de considérer un objet polymorphe sous un angle pluridisciplinaire : l'exemple de Rennes montre qu'un projet suscité à l'origine par un problème de sécurité débouchait sur d'autres enjeux.

Par ailleurs, au-delà de l'urbanisme, les politiques temporelles doivent continuer à intervenir dans les autres domaines de la politique de la ville. Néanmoins, l'expression « urbanisme temporel », même si elle ne désigne pas une discipline à part entière, est intéressante car elle marque la réconciliation entre les principes d'urbanisme et de temporalité.

En conclusion, la politique urbaine, dans un monde qui est devenu majoritairement urbain, revêt une importance croissante. Le modèle des Trente Glorieuses où la voiture régnait a fortement influencé le paysage urbain, et l'on assiste aujourd'hui à une réappropriation de l'espace urbain par le résident. Même si l'on peut se demander à qui appartient la ville, le résident semble être au cœur des préoccupations.

Vers un urbanisme temporel

PARIS

29 septembre 2009

QU'ENTEND-ON PAR « URBANISME TEMPOREL » ?

L'urbanisme temporel : une introduction

Jean-Yves BOULIN

**Sociologue au CNRS-IRISSO
Université Paris-Dauphine**

Quand on a commencé à développer l'urbanisme temporel, notamment avec le Politecnico de Milan, on parlait de *Time Oriented Urbanism*, c'est-à-dire d'un urbanisme orienté par les questions de temps. Derrière ce concept, se pose la question de l'intégration des temps vécus et des structures temporelles de la vie en société dans l'aménagement de l'espace, à la fois dans les domaines de l'urbanisme et de l'architecture.

Dans *Le Monde* du 26 septembre 2009, j'ai lu une interview de Jacques Ferrier, un architecte qui est chargé de réaliser le pavillon français de

l'exposition de Shanghai, qui aura lieu en 2010. Cette exposition aura pour thème « Meilleure ville, Meilleure vie ». Jacques Ferrier a expliqué au journaliste qu'il fallait introduire dans les villes « *de la finesse, de la diversité et des temporalités variées (...) un flou dans les limites fonctionnelles, une qualité d'espaces publics* ». Cela résume très bien le concept d'urbanisme temporel, qui vise à sortir d'une mono-fonctionnalité, à s'ouvrir à la ville sensorielle, une ville qui parle aux sens, qui fait sens et en même temps qui accueille les individus qui l'habitent et la parcourent.

Initialement, les politiques temporelles ont été élaborées à partir de la notion de système d'horaire, de structuration sociale par le temps, de tous les éléments, statiques et dynamiques, qui don-

nent une couleur temporelle à un territoire. Si les horaires continuent d'être le point d'application des politiques temporelles, la réflexion s'infléchit pour s'enrichir de la question du temps. Les notions d'horaire et de temps ont toujours clivé le vécu et les représentations. Le passage des horaires au temps induit l'entrée dans la complexité du vécu quotidien, dont les dimensions temporelles et spatiales sont indissociables, et autorise de ce fait des anticipations et des projections, notamment en termes de scénarii pour la ville du futur. En effet, le passage des horaires au temps fait entrer la réflexion et l'action dans la dimension diachronique du temps qu'il s'agisse de la transformation de l'espace urbain (ou rural, ou rurbain) ou encore de l'évolution des habitants de la ville. Avec le temps, tout au long de leur vie, leurs modes de vie se transforment, leur appréhension de l'espace dans lequel ils se meuvent varie avec leur âge et leur situation sociale et familiale.

Peu après la création de Tempo Territorial en 2004, des groupes de travail ont été constitués pour réfléchir aux éléments structurants des politiques temporelles et de leur évolution. L'un de ces groupes a mené un travail sur « temps et aménagement ». Ses premières réflexions visaient à se départir d'une attitude – typique des années soixante-dix/quatre-vingt en France avec les rapports Chalendar et Labrusse –

consistant à instrumentaliser le temps pour fluidifier l'espace. Depuis nous sommes passés d'une approche en termes d'horaires à une approche en termes de temps, afin de mieux intégrer les deux dimensions de la vie quotidienne – le temps et l'espace.

Dès le début en Italie, les politiques temporelles ont été appelées « *politiques des temps de la ville* » (« *politiche della città* », alors qu'en Allemagne et en Espagne, ces politiques visaient à répondre aux objectifs de conciliation des temps d'une part, et d'égalité de genre d'autre part. En Europe, le travail sur les synchronisations mené dans le cadre du programme *Equal* visait à assurer une plus grande égalité entre les genres, en permettant aux femmes de concilier travail et vie familiale, via une réflexion sur les horaires des services, qu'il s'agisse (surtout) des structures d'accueil de la petite enfance ou des horaires des transports ou encore de ceux des services publics.

Dès leur origine en Italie, les politiques temporelles, suscitées et portées par les femmes, se sont inscrites dans une perspective globale et transversale visant à agir conjointement sur le temps de travail, sur la division des temps au sein de la sphère familiale et sur l'organisation du temps dans l'espace urbain. Très vite, une tension s'est installée entre une approche de nature spatio-temporelle qui convoquait l'urbanisme et

L'urbanisme temporel : une introduction

une approche en termes de conciliation qui interrogeait les politiques sociales. En Italie, s'est manifesté un véritable conflit entre les femmes engagées dans des actions pour l'égalité des chances, celles qui mettaient l'accent sur la conciliation des temps sociaux et celles prônant une approche « urbanistique ». En 1990, la première loi italienne ayant permis le développement des politiques temporelles octroyait au maire une compétence pour mieux articuler les horaires des services avec le temps de travail des habitants. Ensuite, la loi Turco du 8 mars 2000, a initié une rupture de taille en permettant d'agir à la fois sur le temps de travail (en régulant le droit à l'absence pour l'éducation des enfants ou la formation) et sur les temps des villes, en généralisant la mise en place des bureaux des temps et en incitant les différentes échelles (notamment les régions) territoriales à s'inscrire dans ce type de démarche.

En France, les politiques temporelles ont réellement débuté grâce au soutien de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (DATAR), un organisme ayant toujours eu vocation à s'occuper de l'espace. Dès lors, c'est à un glissement de nature inverse auquel nous avons pu assister puisque l'on est passé d'une approche plutôt globale et transversale – présentant une dimension spatiale - à une approche de nature plus classique et sociale, dominée par la démarche de conciliation.

La question des conflits et des relations entre l'approche par la conciliation d'une part et les politiques temporelles urbaines d'autre part peut se résoudre à travers la notion de coordination des temps de vie sur les territoires. Les politiques temporelles urbaines travaillent en effet à partir des questions du travail et du hors travail dans leur articulation et leur ancrage sur le territoire. Dès lors, l'on peut avancer que la dimension spatiale est prise en compte par les politiques temporelles selon deux modalités : d'un côté, on prend pour point d'application la coordination des temps de vie sur les territoires, alors que d'un autre côté, la dimension spatiale est introduite de façon spécifique sous la forme d'un espace habité – c'est-à-dire la transformation, sous l'effet des modifications et des pratiques, notamment temporelles, des usages de l'espace.

Une des difficultés pour mener ces politiques en France vient de ce que l'un des leviers de l'action réside dans la régulation des horaires des services, publics ou marchands, qui interpellent les horaires de travail des salariés qui sont employés dans ces services. En effet, à la différence des pays anglo-saxons, les horaires d'ouverture sont traités, en France, à travers la question du temps de travail. La législation française ne décrète pas les horaires d'ouverture des commerces par exemple ou ceux des banques,

mais elle régule ces horaires à travers le temps de travail des employés et agents (droit au repos dominical par exemple).

Dans le cadre du travail mené au sein du groupe « Temps et aménagement » mis en place par Tempo Territorial, nous avons pu observer que plusieurs échelles spatiales pouvaient être prises en compte dans les démarches articulant temps et espace : l'échelle de la ville mais aussi un quartier, une place, un espace public, un équipement, un service, etc.). Lors du séminaire organisé par Tempo Territorial les 6 et 7 décembre 2007 à Saint-Denis, nous avons pu bénéficier d'une présentation du cas de la ville de Bergame, en Italie, et des outils d'analyse des usages du temps par les différents utilisateurs du territoire (habitants, salariés, touristes, etc.). La variété des usages était bien intégrée dans le plan d'urbanisme, et en particulier dans le Plan de Gouvernement du Territoire, qui intègre lui-même totalement la dimension temporelle (le plan des temps). Il s'agit sans doute là du schéma le plus abouti d'urbanisme temporel, c'est-à-dire de l'intégration de la dimension des temps vécus à l'intérieur de la réflexion urbanistique et de la prospective de la ville.

Un autre exemple très intéressant présenté lors de ce séminaire de St Denis concernait le déplacement d'une école depuis le centre de la ville de Hambourg vers le nouveau quartier construit sur

la friche portuaire (Hafen City). Le déplacement de cette école avait été saisi comme une opportunité pour le développement social de ce nouveau quartier à Hambourg. En effet, à l'occasion de ce déplacement, ce sont les fonctions et par là même la localisation et les rythmes de cette école qui ont été repensés dans l'objectif de la constituer en « centre de connaissance ». Cette notion d'« école ouverte sur le quartier » - inspirée de l'« école fenêtre » hollandaise, littéralement « vensterschoolen » – initie en réalité une nouvelle façon de penser le rapport entre éducation, culture et société. En effet, l'école est intégrée dans un ensemble architectural comprenant une crèche, des logements et des activités de loisirs ouvertes aux habitants du quartier. L'école elle-même, intègre d'autres fonctions que la seule fonction d'enseignement pour les enfants (crèche pour les plus petits, centre de formation pour les adultes...) pour devenir un centre de cohésion sociale et de connaissances à l'intérieur d'un quartier. Elle en constitue le « cœur battant » selon ses concepteurs situés à Groningen en Hollande.. Aux Pays-Bas, ce concept d'« école fenêtre » ou encore d'« école de la communauté » (« community school ») accueille les enfants de 0 à 15 ans, tout en assurant des fonctions d'éducation pour les adultes, et réunissant des activités de loisirs, des équipements sportifs, une bibliothèque, parfois une piscine accessible à d'autres usagers, etc.

L'urbanisme temporel : une introduction

À Saint-Denis, Andreas Obersteg qui nous a présenté le cas de Hambourg, a insisté sur le large processus de concertation – réunissant les usagers, les futurs habitants, les parents, les employés, les différents services de la ville (éducation, social, urbanisme, etc.) qui a présidé à la conceptualisation de ce « centre de connaissance ».

Pour conclure, je veux souligner la force explicative de la nouvelle instrumentation de l'analyse urbaine. Je voudrais également souligner que nous avons désormais les bases conceptuelles et instrumentales pour penser et développer l'urbanisme temporel en termes élargis et systématiques. Nous avons également des pratiques d'actions dans les villes, des initiatives réalisées, des méthodes de décisions publiques et aussi des ressources issues de la recherche académique. Je veux à nouveau souligner la nécessité d'intégrer l'action sur les structures des horaires publics, ce que nous appelons les politiques temporelles urbaines, et l'action urbanistique sur les changements spatiaux. La vraie difficulté pour les opérateurs et les chercheurs est d'avoir un point de vue, un positionnement, une capacité d'interprétation des changements urbains et sociaux et aussi une perception claire de l'action publique capable de produire à la fois une politique qui soit proche de chaque citoyen et capable d'appréhender la dimension structu-

relle du changement (de l'individu à la structure globale). La vraie question est celle de l'articulation entre la structure des horaires publics (horaires de travail et horaires d'ouverture) et la structure spatiale. Et la vraie difficulté est de parvenir à interpréter les orientations du changement social et urbain - voire même, comme dans le cas de Hafen city, de les anticiper, de les simuler. Il faut trouver un équilibre entre l'observation à l'« ombre de chaque citoyen » comme aime à le dire Sandra Bonfiglioli, des pratiques de la vie quotidienne et celle du décryptage des questions spatiales, des questions urbanistiques. Appréhender ensemble la question des horaires de la vie quotidienne, de l'usage des temps individuels qui tiennent compte de l'âge, du sexe, du statut (en activité ou non) en bref des individus anthropologiquement pensés en termes d'habitants de l'espace, de la ville tant de façon permanente que de façon temporaire. Une analyse qui parte des habitants et usagers du territoire, qui étudie pour chacun d'eux l'accessibilité des lieux, l'accessibilité des services, la qualité de la vie quotidienne etc. Parce que l'urbanisme comporte de plus en plus une dimension anthropologique, il convient d'avoir une vision anthropologique du territoire : celle-ci n'est réalisable qu'à travers une bonne compréhension de l'usage du temps dans les différents espaces de la vie quotidienne.

Dominique ROYOUX

Directeur de l'Agence des Temps

de la Communauté d'agglomération de Poitiers

Président de Tempo Territorial

L'association Tempo Territorial remercie une nouvelle fois la Mairie de Paris pour son accueil, représenté ici par Mao PENINOU, adjoint au maire de Paris, chargé de la qualité des services publics municipaux, de l'accueil des usagers et du Bureau des Temps. Par ailleurs, je rappelle que les mardis de Tempo sont l'une des actions menées par notre association qui regroupe des élus, des techniciens de ville et des universitaires, et qui a pour objet de travailler sur l'ensemble de la problématique liée aux politiques temporelles et de leur utilité dans notre société.

QU'ENTEND-ON PAR « URBANISME TEMPOREL » ?

Comment est né l'urbanisme temporel en Italie ? Principaux développements

Roberto ZEDDA

**Politecnico de Milan, Directeur de Consortium
Tempi della Città**

En Italie, nous sommes en train de travailler sur la constitution d'une discipline nouvelle : l'urbanistique temporelle. Elle s'appuie sur un nouveau paradigme, relatif à la prise en compte de la relation entre le temps et l'espace dans la perspective de la transformation de la ville habitée. Au centre de cette transformation figure le citoyen, dans son corps, son état, sa dimension féminine / masculine, etc.

La tradition italienne de l'urbanisme repose sur l'architecture, en tant que discipline universitaire, définissant les principes de construction

de la ville. Cette approche ne tient pas compte des citoyens. L'organisation industrielle tayloriste définit des lieux précis pour travailler, vivre, etc. met en place une organisation spatiale qui oublie le temps. Aujourd'hui, la ville est éparpillée ; les horaires sont multiples. L'urbanisme du temps tient compte de la dimension temps pour organiser et transformer la ville. Il apparaît donc nécessaire de construire un cadre disciplinaire universitaire pour appréhender ces questions.

En Italie, les politiques temporelles actuelles ne fonctionnent pas bien. Il y a des difficultés dans les administrations publiques, dans les processus d'aménagement de la ville, etc. En outre l'université italienne, qui forme la compétence publique, ne propose pas de cours sur les ques-

tions de l'intégration entre l'espace et le temps. Nous sommes engagés dans un projet stratégique : introduire le temps dans l'urbanisme, et positionner l'urbanistique temporelle dans la discipline des universités italiennes.

Le projet de l'urbanisme temporel repose sur les quatre notions suivantes :

- La multi-scalarité

Par exemple, un citoyen est confronté aux relations qu'il doit assumer entre le lieu où il habite et le lieu où se situe son réseau professionnel.

- La proximité

En Italie, la proximité est physique, ancrée par exemple dans le lieu de résidence. Pour ceux qui travaillent dans le mouvement – le flux de la ville contemporaine –, la proximité est liée au corps, à ses déplacements. Il est donc nécessaire de trouver des services là où je travaille, selon des modalités temporelles adaptées.

- La ville

En Italie, on parle beaucoup de système urbain. En effet, compte tenu des déplacements urbains et des horaires de travail de chacun, il est nécessaire que les politiques d'accessibilité des services s'inscrivent dans un cadre plus large que la ville où l'on réside.

- Le chronotope

Les citoyens habitant un lieu ne sont pas tous résidents : le chronotope est constitué des rythmes temporels des résidents, mais également des

usagers réguliers ou irréguliers et donc des flux qui le traversent, au-delà de ces structures temporelles propres.

Pour illustrer ces principes, je présenterai quelques exemples. Parmi les habitants de la ville de Bergame, nombreux sont ceux qui vivent selon un rythme pendulaire, en se rendant par exemple quotidiennement à Milan. Dans les années 1970, Bergame était principalement composée d'activités industrielles. Depuis, ces activités ont évolué et ses habitants sont amenés à effectuer des déplacements quotidiens sur un territoire très vaste. Seule la Lombardie est encore spécialisée dans l'industrie, alors que les autres régions italiennes sont orientées vers le tertiaire. Cette évolution économique s'est traduite par un changement de rythme dans les déplacements. Dans le plan d'aménagement de la ville de Bergame, la question du rôle de ces déplacements, de leur dimension temporelle est prise en compte dans l'aménagement du territoire. La localisation des grandes surfaces, par exemple, génère des flux de transport, tout en captant certains flux existants.

Par ailleurs, il y a une compétition entre les citoyens résidents et les autres usagers temporels qui utilisent les services et les espaces publics. Le « syndrome de Venise » s'applique à de nombreuses villes historiques italiennes, où les flux de touristes influencent fortement

Comment est né l'urbanisme temporel en Italie ? Principaux développements

le quotidien des résidents. Des projets peuvent être mis en place pour réduire la compétition entre citoyens, améliorer la qualité des pratiques quotidiennes, etc.

À l'échelle d'un quartier, on peut précisément observer le chronotope de la ville. Dès lors, des projets plus précis peuvent être mis en place. Dans un quartier de Bergame, l'analyse espace-temps a permis d'identifier les caractéristiques temporelles quotidiennes. C'est à l'aune de ce concept de vie quotidienne que l'on peut mesurer la qualité d'un projet.

Enfin, toujours à Bergame, un projet de modification des lignes de transports dont l'objectif était de rapprocher les habitations et les services a mis en évidence le fait que l'urbaniste traditionnel travaille avec des cartes, tandis que l'urbaniste temporel travaille avec les cartes et les tables partenariales, c'est-à-dire qu'il s'appuie sur un important processus participatif qui tient compte des pratiques quotidiennes.

QU'ENTEND-ON PAR « URBANISME TEMPOREL » ?

Le point de vue d'un **urbaniste**

Jean-Pierre CHARBONNEAU

Urbaniste consultant

Je ne souhaite pas parler d'urbanisme temporel, mais plutôt expliquer que le temps est un des matériaux de l'urbanisme et comment je le prends en compte dans mon métier. Je vais vous présenter quelques exemples illustrant certaines manières de prendre en compte le temps dans les projets auxquels je participe : l'urbanisme étant une discipline en construction, il est important de prendre en compte les temporalités comme un des éléments de cette discipline.

La société bouge ; le monde bouge. Dans le Grand Lyon, les espaces publics, qui ont été une des bases de la politique urbaine dans les années

90, ne sont plus une priorité car d'autres ont émergé. Ainsi, avec Gilles Buna, Vice-président du Grand Lyon chargé de l'urbanisme, et la Direction des Espaces verts de la Ville de Lyon, nous avons lancé un travail sur la végétalisation à grande échelle de Lyon pour lutter contre le réchauffement climatique. Les espaces publics ne sont plus qu'une politique « au fil de l'eau ». Une collectivité doit ainsi régulièrement réinterroger ses priorités au fil du temps justement.

Un autre exemple est donné par le nouveau Plan Lumière de Lyon. Créé en 2005, il définit de nouvelles orientations aux initiatives publiques sur la lumière. Tenant compte de l'évolution des savoirs, il tire les leçons de ce qui a été fait et répond aux préoccupations d'aujourd'hui comme le développement durable. Ainsi la modulation

Le point de vue d'un **urbaniste**

de l'éclairage suivant les heures de la nuit et les saisons est systématisée, un projet de journée sans lumière est à l'étude...

L'urbanisme est une matière en mouvement. Les villes, les usages, les réflexions, les compétences, les professionnels mêmes bougent, évoluent.

Je suis assistant à maîtrise d'ouvrage auprès de Séquano Aménagement pour le projet des Docks de Saint-Ouen, notamment sur le sujet des usages dans l'espace urbain. On peut constater que l'intensité d'utilisation de ces espaces varie au cours de la journée, de la semaine, de l'année. Cette évolution est conditionnée par les pratiques elles-mêmes liées à la localisation des équipements, des transports, au rôle spécifique alloué par tel espace public, etc. Il faut être en mesure d'en tenir compte dans les projets par exemple en dimensionnant les lieux à la bonne échelle ou en mutualisant des sites pour des usages différents dans des temps différents. La concertation est un atout pour mieux approcher la manière dont les gens vivent. Mais elle montre que les habitants ne fonctionnent pas selon la même temporalité que les urbanistes. Pour ma part, quand je parle de l'aménagement, je réfléchis à 3 à 6 ans. Les gens eux pensent que ce sera fait demain et vivent déjà là aujourd'hui. Nous devons donc imaginer des solutions d'amélioration de l'usage immédiates, temporaires ou non, au fur et à mesure de la construction d'un

quartier. Nous avons mené ainsi un travail d'anticipation sur le site de la Gare-Confluence à Saint-Denis. Dans l'attente de futurs aménagements, nous avons travaillé sur des améliorations de la vie quotidienne des quelque 60 000 personnes empruntant chaque jour ce site en créant une promenade confortable, pour un budget faible.

Toujours sur le thème du métier de l'urbaniste, le planning constitue un élément fondamental de toute opération, pour des raisons techniques par exemple de coordination de chantier mais pas seulement. En effet il permet de prendre en compte la concertation, au bon moment pour que ses résultats puissent être utilisés, les temps administratifs avec leur réalité, les temps d'étude, etc. En fait un planning bien fait raconte l'histoire du projet à venir et comment et quand tous les partenaires qui doivent y être associés le seront. À Saint-Denis, il était nécessaire de rénover le centre-ville. Mais il fallait avoir terminé pour le rendre accueillant à l'ouverture de la Coupe du Monde de Rugby, en 2007. Le projet urbain conçu à cette occasion s'est décliné en 43 projets qu'il a fallu organiser les uns par rapport aux autres, entre 2001 et 2007. Pour ce faire, l'élaboration d'un planning a constitué une étape essentielle qui a même intégré les projets culturels ou d'animation.

Le centre de Saint-Denis fournit une autre illustration du rôle du temps dans le fonctionnement

de la ville. Son centre en effet se caractérise par une très forte activité liée notamment aux commerces, aux équipements... Ces activités sont d'intensité et de nature différentes selon les heures et par exemple 300 camions arrivent et repartent entre 5h et 9h du matin trois fois par semaine les jours de marché. Or le projet de rénovation du centre devait organiser justement ces activités pour qu'elles ne nuisent pas à la qualité et au confort des espaces publics et donc du site tout entier. Un système de bornes permettant des accès contrôlés a donc été mis en place, et ce système technique est la condition pour que le centre soit à la fois dynamique et agréable à vivre. L'idée de changer tout d'une ville tout de suite n'a pas de sens et est d'ailleurs illusoire pour des raisons de coût notamment. La ville est un espace, un système en mouvement. Pour répondre à des nécessités de changement, il faut alors être capable de mobiliser des projets lourds, qui prennent du temps, et des actions d'amélioration légères, temporaires. Cela implique autant les choix politiques que les capacités des administrations à les mener à bien, en étant capable en même temps de « produire du grand » et de gérer et améliorer du quotidien. En cela, le thème du temps ne se limite pas à la manière dont on vit en ville mais il est aussi fortement liée à la manière dont la ville est fabriquée et gérée.

Les réparations temporelles dans les projets urbains

Lucie VERCHERE-TORTEL
Chargée de mission, « temps & services innovants »
Direction de la prospective du Grand Lyon

Je vais vous présenter une approche très concrète de l'urbanisme temporel dans le Grand Lyon.

Nous travaillons dans le cadre de projets urbains, de projets de requalification d'espaces publics ou de voirie, ou dans le cadre de documents de planification. L'échelle du projet est importante, car on ne traitera pas de la même façon un projet de quartier ou un projet d'agglomération. Une autre question importante porte sur la prise en compte des rythmes / modes de vie des habitants, ou sur la prise en compte du vécu du

territoire, à partir d'un équipement très structurant, comme une salle de loisirs. En réalité, tous les cas de figure peuvent se présenter. Le fil conducteur de mon interrogation sera de savoir si le projet relève de la réparation ou de l'intégration.

Pour illustrer la prise en compte des temps dans un projet urbain, je présenterai deux exemples. Le premier concerne le projet Lyon Confluence. Dans la deuxième phase de ce projet, notre action relevait plutôt de l'intégration des politiques temporelles, alors que sur le projet de ZAC de bureaux dans le 6^e arrondissement – mon deuxième exemple –, il s'agit plutôt de réparation. Dans le cadre du projet Lyon Confluence, un projet phare de la municipalité, nous sommes

intervenues sur la concertation pour la mise en place de services aux salariés. Lyon Confluence est un éco-quartier de logements, de travail et de distraction. Il comptera 1 500 habitants dans une première phase, puis 5 000 habitants, auxquels s'ajouteront plus de 20 000 salariés. Ce quartier est donc intéressant en termes de multi-temporalités et de multi-usages.

Depuis 2008, la mission « temps » a travaillé avec la SPLA, l'aménageur de Lyon Confluence. Nous avons été intégrés dans la démarche de concertation de la deuxième phase des travaux. Ensuite nous avons fait réaliser un diagnostic auprès des salariés des grandes entreprises qui vont s'implanter dans ce quartier (ex : Eiffage, Le Progrès, etc.) pour mieux connaître leurs besoins en termes de services. Le fait d'avoir intégré l'aménageur dans une de nos réunions a permis de faciliter nos contacts. En 2009, une vraie réflexion sur la question des services à la mobilité des salariés a été initiée avec les entreprises qui s'installent dans le quartier. Un Plan de Déplacements Inter-Entreprises a été initié et est piloté par la mission « temps » du Grand Lyon.

Les entreprises ont donc désormais un lieu pour se rencontrer. Des actions de communication envers les salariés ont été entreprises, notamment s'agissant du développement du covoiturage via le portail du Grand Lyon. Les entreprises mises en réseau sont en train de mettre en

place une Association et conduisent une étude de faisabilité pour mettre en place une navette fluviale. La mise en œuvre de ce projet soulève de multiples difficultés, mais nous avons réussi, jusqu'à présent, à les traiter assez aisément.

Mon second exemple porte sur la mise en place d'un Plan Déplacement Inter-Entreprises (PDIE) dans une ZAC de bureaux dans le 6^e arrondissement. Cette ZAC a été initiée en 1993 et se poursuivra jusqu'en 2011. Cette action territoriale s'étend sur 27 000 m² en plein centre urbain, avec une recomposition complète de la trame urbaine et l'installation d'un nombre conséquent d'entreprises. Il s'agit d'un projet de réparation puisque nous n'avons pas été intégrés dans la phase de conception de cette ZAC. Il y a quelques mois, les élus du 6^e arrondissement nous ont appelés pour mettre en œuvre le PDIE de la ZAC. Dans un tel projet de réparation, tout devient compliqué, notamment en termes de marchés publics, de portage d'actions, etc. L'enjeu du projet est à la hauteur du nombre d'emplois concernés et de sa dimension mobilité. Si nous avions été intégrés plus en amont, le résultat de notre action aurait été bien plus appréciable.

Je vais maintenant vous parler de plusieurs projets de requalification. Le premier porte sur un projet de requalification de voirie à l'entrée Est de Lyon. Ce projet met en lien le dispositif de covoiturage, que nous avons mis en place

Les réparations temporelles dans les projets urbains

depuis le début de cette année dans le cadre de tous nos PDIE. Le Grand Lyon est leader et animateur d'une démarche de covoiturage pour l'ensemble des entreprises – 40 000 salariés et 400 entreprises sont concernés. En avril 2009, mes collègues de la DDE m'ont appelée pour me demander s'ils pouvaient être intégrés dans la démarche de covoiturage. Le marché avec le prestataire de covoiturage venait d'être conclu ; il a donc fallu repasser un marché. Cette demande d'intégration des questions de déplacements domicile-travail dans un projet de requalification de voirie a donné lieu à un travail administratif important et à l'allocation d'un budget supplémentaire, mais elle constitue également une véritable aubaine pour que la question des temps soit intégrée dans un projet d'une telle envergure. Ensuite mon Directeur Général m'a demandé d'intégrer le dispositif de covoiturage dans le projet de requalification des berges Rive de Saône. Il s'agit là d'un vrai dispositif d'intégration, car nous prenons le projet en cours. Ainsi notre petit dispositif initial, centré sur des expérimentations locales, est devenu un vrai dispositif d'agglomération.

Un autre exemple concerne la gare du futur. Avec nos collègues de la mission déplacements, nous nous lançons dans une expérimentation sur la gare du futur, pour mieux articuler les temps de vie et les déplacements plus durables, etc. Ainsi nous réfléchissons à la mise en place de

crèches et de conciergeries dans des gares périphériques. Ce projet, maillé avec les PDIE, nous permettra de réaliser des opérations d'aménagement temporel intelligentes dès la phase amont de l'opération. En outre nous menons depuis cette année une veille très attentive sur tous les dispositifs d'appel à projets Etat, région, Europe, etc. Nous espérons ainsi obtenir des financements.

L'intégration de la dimension temporelle des pratiques et des modes de vie dès l'amont des projets facilite grandement leur mise en œuvre. Ainsi les projets concernant la gare de Feyzin, au Sud du Grand Lyon, et la gare de Sathonay au Nord, s'adresseront à la fois aux personnes qui viendront travailler à proximité de ces gares, et aux habitants de ces zones qui iront travailler à Lyon. Dans le cadre de l'élaboration du PDU en 2002, nous avons participé aux ateliers de concertation et avons réussi à faire en sorte qu'un conseil en mobilité soit mis en projet. Les évolutions actuelles sont intéressantes. Notre autorité organisatrice, le Sytral, est en train de revoir l'ensemble de son dispositif de transport (dispositif Atobus), en s'appuyant sur les diagnostics que nous avons réalisés sur les zones d'entreprises concernant la mobilité et les temps de déplacement des salariés.

Dans l'Agenda 21, 3 fiches sur 21 sont consacrées aux dimensions temporelles. En revanche,

dans l'élaboration du Schéma de Cohérence Territorial (SCoT), aucune démarche temporelle n'a été intégrée.

En conclusion, il m'apparaît très souhaitable de prévenir plutôt que guérir. Au Grand Lyon, nous recevons un nombre croissant de demandes de participation en amont des projets. Nous pouvons dire que nous sommes complètement reconnus, grâce à notre travail mené sur des expérimentations locales. Pour chaque action, nous procédons dans un premier temps à une phase de concertation.

En outre il me paraît très important de dépasser les clivages de logiques (entre techniciens, aménageurs, urbanistes, professionnels, etc.). Pour avancer, il est important que chacun s'approprié une logique commune. Tous ces projets ont des impacts en termes d'organisation, de gestion interne, de gestion du temps des projets, etc. Dans nombre de projets que nous avons menés, le concept d'urbanisme temporel était présent, sans que nous en soyons conscients.

Pour notre part, nous réfléchissons à la notion d'« urbanisme serviciel », qui s'appuie sur des diagnostics relatifs à l'évolution des modes de vie – prenant en compte le temps, l'étalement urbain, le vieillissement de la population, etc. – pour mettre en place des services innovants sur les territoires. Les bureaux des temps apportent une réelle plus-value dans ce domaine.

Cœur d'Agglo et rythmes temporels à Poitiers

Dominique ROYOUX

**Directeur de l'Agence des Temps
de la Communauté d'Agglomération de Poitiers**

Le projet que je vais vous présenter date de 2007. Je vais partager avec vous quelques questionnements auxquels il a donné lieu.

L'opération *Cœur d'Agglo* vise à revitaliser le cœur de l'agglomération. Les modalités de conception de ce projet ont légèrement varié entre la municipalité actuelle et la municipalité précédente. Je vais vous présenter la manière avec laquelle nous avons travaillé jusqu'en mars 2008. Au cœur de ce projet figure la mise en place d'une aire piétonne circulée, c'est-à-dire d'un espace public reconquis favorisant

l'équilibre entre tous les modes de circulation. Sous la houlette de l'adjoint aux déplacements, un groupe de travail a été animé durant six mois – à raison d'une à deux réunions mensuelles de trois à quatre heures chacune – sur l'aménagement de cette aire piétonne circulée. Ce travail a permis de s'entendre sur les usages partagés. Le premier travail de ce groupe a consisté à définir l'organisation horaire - quotidienne et hebdomadaire – des 75 usages identifiés, répartis en quatre fonctions majeures [accéder, circuler, s'arrêter et stationner]. Il est apparu que l'ensemble des usages présentaient le même rythme (espace ouvert de 7h30 à 9h30 ; relativement fermé de 9h30 à 12h30 ; piétonisation complète de 12h30 à 14h ; rela-

tivement fermé de 14h à 16h30 ; rythme non défini après 16h30). À l'échelle de la semaine, une homogénéisation du fonctionnement de ces usages a été définie (plus restrictive à la circulation le mercredi après-midi et le samedi après-midi par exemple).

Par ailleurs, ce travail a permis de définir les catégories d'ayants droits, ainsi que les régimes d'ouverture et de fermeture de l'aire piétonne circulée en fonction des heures, des jours et des occasions. Après six mois de travail, nous sommes arrivés à une unanimité sur l'organisation horaire et les ayants droits. Les riverains sont désormais incités à sortir leur voiture avant 9h30 et après 16h30. La circulation des piétons, des bus, des vélos, des taxis et des personnes à mobilité réduite n'a pas été modifiée. Le travail mené durant six mois a permis de privilégier la ville de « l'accueil (tourisme) et de la sécurité (convoyeurs de fonds) » à celle de « la ville économique » (accessibilité des employeurs et des usagers des services).

Ce projet soulève une interrogation principale sur la conception de la ville. Nous sommes passés d'une aire piétonne circulée à une aire piétonne partagée, et par là même à une ville apaisée, où domine l'espace public piéton comme référence première et comme lieu permettant le moins de tension possible. Cela permet-il d'assurer le plus grand usage possible de l'espace public ?

Pistes de réflexion pour introduire **la question du temps dans le projet urbain**

Alain GUEZ

Architecte - urbanisme

Quelle est la nécessité d'un urbanisme temporel ? Ce concept sous-tend-il l'idée que l'urbanisme ne s'occupe pas de temps ? Mais, à y regarder de plus près, force est de constater que chaque phase de tout projet urbain (programmation, projet, réalisation) prend en compte le temps ? Alors, peut-on dire que l'urbanisme ne travaille pas le temps de façon intéressante ?

Un premier élément de réponse est que l'on peut reprocher à l'urbanisme d'avoir été insoutenable. Je vous propose même l'hypothèse suivante: cette insoutenabilité tient au fait que l'urbanisme n'a pas su articuler les cycles, les rythmes et les durées des choses matérielles et des expériences vécues.

Dans la phase de projet, la question des formes urbaines et architecturales est évidemment importante, mais le projet doit s'inscrire dans un processus. Comment fabrique-t-on la ville ? Qui participe à sa fabrication ? Les temps longs de l'urbanisme télescopent le quotidien, car ils lui échappent. La réalisation s'inscrit également dans des temps très longs. Un travail devrait certainement être fait dans ce domaine afin de tisser les liens nécessaires au présent entre l'actuel, le passé et l'avenir.

De façon un peu caricaturale, on peut dire que la question du temps en urbanisme s'inscrit dans un régime de la prévision et dans un temps linéaire et déterminé. De leur côté, les politiques temporelles insistent sur la dimension du quotidien, c'est-à-dire sur le temps

vécu des hommes. L'évocation du temps vécu conduit à parler du temps social – des organisations individuelles et collectives, des usages, des pratiques. Mais le temps vécu constitue aussi un temps anthropologique ; c'est aussi un temps des représentations symboliques et imaginaires.

Nous avons mené avec le Laboratoire Architecture/Anthropologie de l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris La Villette, un travail sur la transformation du grand ensemble des « 4000 » à la Courneuve. Ce travail de terrain, qui a consisté en l'écoute, sur une longue durée, des élus, des concepteurs, des acteurs et des habitants de ce lieu, nous a permis d'obtenir des résultats intéressants en particulier sur la mesure des écarts entre les temps vécus par les uns et les autres mettant en évidence : les promesses qui s'abîment sur la longue durée, les résistances au changement, les mémoires qui font perdurer l'existence de lieux qui n'existent plus, le délitement progressif d'un lieu, etc.

Ainsi il apparaît nécessaire de travailler les articulations entre les temps vécus et le projet, en étant conscient que la réduction de l'horizon de la projection et de l'action à la quotidienneté pourrait entraîner des problèmes. Des réponses immédiates doivent certainement être apportées pour réduire les écarts entre l'horizon du projet et l'expérience du quotidien, en travaillant

conjointement les différentes échelles de temps nécessaires à l'élaboration et à la réalisation de projets territoriaux.

Les politiques temporelles apportent un positionnement dans un entre-temps, c'est-à-dire entre les temps des choses et entre les temps des hommes. Cette posture permet de découvrir des articulations entre les différentes temporalités de la ville. En outre elle conduit à modifier la nature des projets, comme le montrent les exemples de Saint-Denis et de Poitiers.

Tout ceci m'invite à poser la question de savoir si nous recherchons un « urbanisme temporel » ou « un urbanisme des temps », qui se positionnerait entre les choses et parmi les hommes.

Échanges avec la salle

Patrick VASSALLO

Conseiller Municipal de Saint-Denis, en charge des politiques temporelles

Je note que la quasi-majorité des intervenants sont des hommes. Cela n'est peut-être pas indifférent à la manière dont est traitée la question de l'urbanisme.

À Saint-Denis, on peut faire remarquer que le fonctionnement est satisfaisant, et même plus satisfaisant que ce qui était anticipé. L'architecte Fontco Zafari vient d'être récompensé ; cette récompense s'adresse à lui-même et à son équipe, mais aussi à ce projet qui s'inscrit dans une perspective d'usage et de requalification de l'ensemble de la « respiration » d'un quartier.

Les politiques temporelles présentent cette particularité de beaucoup porter la question de l'arbitrage, et donc la question de la négociation et de la méthode. Ainsi, la construction d'une politique temporelle est difficilement compatible avec les méthodes autoritaires. Le projet de Saint-Denis, comme d'autres, a été marqué par des temps de concertation nombreux et « dans la dentelle ».

Je ne suis pas sûr qu'il y ait une très grande contradiction entre le terme « urbanisme temporel » et le fait de considérer que la question des temps est une posture dans une démarche d'aménagement. Il y a probablement quelque chose de commun à ces deux notions : le choix déterminé, dans les questions d'aménagement,

de partir des usages, c'est-à-dire de partir de celles et ceux qui font une ville ou un territoire. Ce pari doit être salué.

Edith HEURGON **Chargée de mission auprès du Président de la Poste**

Merci à tous pour ces exposés passionnants. Je suis tout à fait d'accord avec ce que vient de dire Alain Guez. On emploie le mot « temps » dans des acceptions totalement différentes. Il y a les temps de la personne, qui ne sont pas les temps sociaux, mais les temps de l'individu ; il y a aussi le temps du territoire vécu, le temps linéaire du projet urbain, le temps des projets et de la stratégie urbaine.

Cette année, j'ai travaillé sur le territoire des Groux, au pied de La Défense. Ce territoire fait aujourd'hui l'objet de tous les désirs et de toutes les ambitions. La Défense veut s'y étendre pour mettre des tours, et ainsi élargir le quartier des affaires.

Comme l'EPAD et l'EPASA ont fusionné, le conseil de prospective, animé par Georges Mercadal, va disparaître. Cette instance a eu l'occasion d'inviter Pierre Dommergues. Au cours de cette réunion, la problématique des temps avait été récusée. À l'inverse, le conseil d'aménagement de développement durable, qui a par la suite

été créé, a totalement pris en compte cette problématique.

Dans le cadre du conseil de prospective, un travail intéressant a été mené à Nanterre par Marcel Roncayolo sur la notion de territoire partagé. Ce travail a notamment montré que Nanterre – beaucoup plus que Saint-Denis – avait été abîmée et traversée par des infrastructures routières, ferroviaires, etc. Marcel Roncayolo a introduit la notion des présents successifs, en soulignant l'importance du processus dans un projet urbain.

Il existe différents temps. Deux d'entre eux me semblent intégrateurs : le temps du territoire – à quelle échelle ? comment articuler les échelles ? – et les présents successifs. Ces derniers font qu'un projet urbain s'inscrit dans un processus non linéaire.

Enfin je vous annonce qu'en 2010, nous organiserons à Cerisy, sous la direction de Franck Scherrer et Martin Vanier, un colloque prospectif intitulé « Villes et territoires réversibles ».

Thierry HALAY **Bureau des Temps, Ville de Paris**

J'aime bien la notion de « présents successifs ». Je vais l'illustrer à travers un exemple parisien : la ZAC Rive gauche. Ce projet a été lancé il y a une quinzaine d'années. La configuration du projet

Échanges avec la salle

préexistait à 80 % lorsque le Bureau des Temps de la ville de Paris a commencé à y travailler. On aurait pu se dire que les actions à mener ne pouvaient être que marginales mais on a plutôt fait le choix de mettre en place de nouvelles actions, avec pour objectif d'éviter ce qui se passe dans certains quartiers d'affaires, où les gens se parlent très peu. Avec l'aide de l'Association Française d'Excellence Territoriale (AFET), nous avons donc initié une démarche de concertation visant à réunir les entreprises, les associations et les habitants, pour leur demander sur quels projets ils pouvaient s'engager en commun. Il convient de préciser que les temporalités de ce quartier sont extrêmement diverses, et peuvent donner lieu à des conflits d'usages, notamment sur les quais de Seine.

Nous avons ensuite identifié 13 chantiers, touchant à la fois au développement durable, à la vie citoyenne, à l'animation des quartiers, etc. et ayant pour point commun une meilleure prise en compte des rythmes. Un chantier portait sur le PDIE ; un autre était centré sur la pause méridienne, au cours de laquelle les usagers peuvent participer à un certain nombre de manifestations (ex : animation culturelle, formation, conférences, concertation, etc.). Nous sommes donc en train de mettre en place des activités sur la plage horaire 12h-14h. Ce projet peut paraître limité, mais il paraît nécessaire de proposer des

micro-actions pour favoriser le lien social dans ces quartiers aux spécificités très marquées.

En matière d'urbanisme, on peut agir en amont en prenant en compte les temporalités au moment de la conception du projet. Cela permet d'agir sur certains éléments du projet, notamment sur la localisation des équipements, afin que ceux-ci soient aussi près que possible des logements.

Dans le temps de l'aménagement de l'espace, il y a un temps d'adaptation. On parle de territoire réversible, car les choses ne sont jamais totalement figées. Ainsi les fonctions d'un bâtiment peuvent évoluer dans le temps ; de même, des espaces dédiés peuvent devenir partagés (ex : auditorium, restaurant d'entreprise, etc.).

L'urbanisme temporel est une adaptation permanente aux besoins. Dans ce contexte, la collectivité a pour rôle d'essayer de prendre en compte, en temps réel, les besoins des usagers.

Chantal TROUWBORST

Conseillère municipale, déléguée aux temps urbains à Dijon

On a parlé de transformation et d'intégration par la politique temporelle. Bien que celle-ci soit souvent pratiquée sans vraiment le savoir, il me paraît préférable qu'elle soit introduite dans une réglementation. Cela pose souvent de vraies dif-

ficultés. À Dijon, nous sommes en train d'établir un éco-PLU ; nous avons essayé d'introduire les temps de la ville dans le plan d'aménagement et de développement durable. Cette introduction est très difficile, mais doit constituer une véritable bataille pour ceux qui s'efforcent de mettre en œuvre des politiques temporelles. Il est bien que ces politiques soient clairement inscrites dans les nouveaux PLU, car les écrits resteront, y compris après notre départ. Ainsi j'invite tout le monde à agir en ce sens.

Patrick VASSALLO

J'insiste sur cette proposition. Dans la réorganisation urbaine, les PLU auront une grande importance ; il sera très difficile de les modifier par la suite pour qu'ils intègrent de nouveaux éléments.

Christophe GIRARD **Maire adjoint de Saint-Denis à la politique de la ville et au commerce**

J'ai trouvé les interventions très intéressantes, mais un élément n'a pas été mentionné : la construction de la ville doit passer par l'implication des futurs habitants. La mise en place de comités est nécessaire, mais ceux-ci ne réunissent pas forcément les personnes qui habite-

ront le projet. En outre il faudrait favoriser l'émergence de structures – comme les Bau Gruppen allemands, les groupements d'entreprises qui souhaitent s'installer sur un territoire en définissant leur mode de fonctionnement – et s'attacher à travailler avec les écoles et les collèges des zones environnantes, dont les élèves vivront demain dans les quartiers que nous construisons aujourd'hui.

Jean-Pierre CHARBONNEAU

Nous avons tous le vœu d'embrasser tout le monde, ceux qui sont là et ceux qui seront là. De façon pragmatique, nous devrions plutôt nous efforcer de faire de notre mieux. Ceci renvoie à la question de la démocratie, qui s'applique à de nombreux acteurs qui ne sont jamais tous appréhendés.

La proposition formulée par Poitiers avait de l'audace. L'idée n'est pas de faire de l'urbanisme pour faire de l'urbanisme, mais pour améliorer le fonctionnement de la ville, tout en apportant des richesses et en permettant à ses habitants de bien s'y sentir. Cela veut dire qu'il n'est pas nécessaire de transformer tout un centre-ville, de systématiquement paver la rue piétonne de marbre. L'objectif est de permettre à chacun de mieux vivre maintenant dans sa ville. L'approche de Poitiers me paraît très intéressante, car elle

Échanges avec la salle

prend en compte les usages présents et ses habitants pour rendre la ville plus confortable et agréable.

Il est certes important d'apporter des services aux gens, mais force est de constater que les pratiques inscrites dans les villes sont en avance sur les politiques menées par les villes. Ainsi les politiques courent après les modes de vie. Cela conduit à m'interroger sur les types d'actions qui permettent de « courir » avec des bornes automatiques, et non pas avec du marbre. De mon point de vue, cette entrée constitue un pas en avant de l'urbanisme.

J'ai commencé à travailler en étant responsable des Minguettes en 1987. Les quartiers de grands ensembles sont souvent un cimetière de bonnes actions, d'études, de bons sentiments, etc. C'est pourquoi je suis très attentif aux résultats. Nous sommes là pour changer des choses qui ne vont pas et pour qu'on ne refasse pas trois ans plus tard ce qui n'allait pas. Cela ne signifie pas que nous allons régler définitivement les choses, mais ce que nous faisons reste. Il ne faut pas imaginer faire un produit fini qui ne va pas bouger. De même il ne paraît pas pertinent de penser que le processus est plus important que le résultat. En outre je considère comme très important que le résultat soit porteur d'une dynamique, d'une ouverture, etc.

Jules AIMÉ

Conseiller Municipal de la ville de Poitiers,
délégué à l'Agence des Temps

Le projet *Cœur d'agglomération* est mis en œuvre depuis dix ans à Poitiers. Aux yeux des nouveaux décideurs, la phase de concertation était trop longue. En tant qu'élus, je ferai de mon mieux pour m'investir dans les nouvelles réunions de concertation, et réintégrer les projets précédents nés de la première phase de concertation.

Roberto ZEDDA

Ma première observation portera sur le rapport entre les politiques temporelles et l'urbanisme. Nous avons entendu parler de la nécessité d'avoir une relation presque institutionnelle entre les deux. En Toscane, une loi régionale oblige les mairies à réaliser conjointement le plan des horaires et le plan d'aménagement du territoire. Cette disposition n'a pas rencontré un grand succès. Dans la pratique, des sociologues se sont vus confier la réalisation du plan des horaires ; des agences d'urbanisme ont, quant à elles, été chargées de réaliser le plan d'aménagement du territoire. La loi a été respectée, mais il n'en demeure pas moins que des différences de point de vue demeurent : celui du citoyen au quotidien et celui de la stratégie et du

développement de la ville. Les politiques temporelles s'appuient sur une vision stratégique de la ville – qui ne tient pas compte des intérêts des constructeurs. Ce sujet est donc compliqué, à la fois du point de vue institutionnel, et du point de vue des porteurs d'intérêts.

On peut mesurer la qualité d'un projet stratégique à partir de son impact sur la vie quotidienne. Pour développer une vision stratégique de la ville, on peut utiliser la méthodologie de la mission prospective. Il apparaît en outre nécessaire de mettre en place un processus de débat avec la ville pour choisir la finalité du projet d'urbanisme et du projet de qualité de la ville.

Les villes sont confrontées à une compétition mondiale. A ce contexte s'ajoute la crise actuelle. Toutes les villes italiennes se tournent vers le tourisme. Ce n'est pas judicieux, car il y a une très forte compétition entre les résidents et les touristes. Les politiques temporelles risquent de mourir si elles ne visent qu'à résoudre des petits problèmes.

Patrick VASSALLO

Les Assises annuelles de Tempo Territorial auront lieu à Poitiers les 12 et 13 novembre prochains. Lors de la première journée de ces rencontres, sera discutée la problématique de l'articulation et de la conciliation entre les temps familiaux et

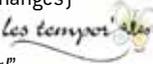
les temps sociaux, autour des questions de la famille et des temps de l'enfant. Le 13 novembre, nous discuterons de l'actualité des politiques temporelles en France et en Europe.

Les 19 et 20 novembre, une rencontre aura lieu à Barcelone pour créer un réseau européen des villes qui mènent des politiques temporelles.

Cet après-midi, la question du tourisme a été abordée à plusieurs reprises. Je vous indique qu'un article à paraître dans la revue *Espaces* – destinée aux professionnels du tourisme – est en cours de finalisation. Enfin je vous indique que Tempo continue de publier sa feuille d'information mensuelle.

Documents disponibles



- Tempos du Mois (lettre d'actualités et d'échanges)
- Actes des Temporelles 2006 à 2009 
- Plaquette de présentation "*Tempo Territorial*"
- Plaquette "*Concilier les temps en entreprise*"
- Dossier de capitalisation des premières expérimentations
- Synthèses des Mardis de Tempo (Dernières éditions)
 - Pourquoi et comment réorganiser le temps de travail des agents de propreté ? (31 mars 2009)
 - Le dimanche, un jour comme les autres ? (27 janvier 2009)
 - Les rythmes de la concertation (25 mai 2010)
- L'urbanisme temporel
 - Séminaire sur l'urbanisme temporel, Saint-Denis (6 et 7 décembre 2007)
 - Vers un urbanisme temporel, Paris (29 septembre 2009)
- Améliorer la gestion des temps des étudiants. Constats, préconisations et exemples de bonnes pratiques en France et à l'étranger (mai 2009)
- Guide méthodologique
Rythmes de vie et organisation du territoire
Quelles tensions ? Quelles médiations ?
Quelles politiques publiques mettre en œuvre ?
- Statuts, composition du conseil d'administration et des groupes de travail

Partenaires engagés

Adhérents (collectivités, associations, entreprises, individuels) :

Conseil Régional du Nord Pas de Calais ; Conseils Généraux de Gironde, Seine-Maritime ; Communautés urbaines de Dunkerque, du Grand Lyon, du Grand Nancy, de Nantes Métropole ; Communautés d'agglomération de Montpellier, Plaine Commune, Poitiers, Rouen, Villes d'Angers, Aubagne, Brive la Gaillarde, Chambéry, Dijon, La Rochelle, Lyon, Niort, Pantin, Paris, Quimper, Rennes, Rouen, Saint-Denis, Strasbourg. Université Paris Dauphine/ IRISSO, Afet, Agence Sherpaa.

Adhésions 2010

Personne physique : 30 € / an

Étudiants et chômeurs : 10 € / an

Organisme privé : 250 à 2500 € / an
selon la taille de l'établissement

Organisme public : 1000 à 5000 € / an
selon la population

Tempo Territorial

Hôtel du Département
Direction de la citoyenneté
Quai Jean-Moulin
76101 Rouen Cedex 1
Tél : 02 35 03 57 77
tempoterritorial@yahoo.fr
<http://tempoterritorial.free.fr>

Tempo
TERRITORIAL

