



Tempo
TERRITORIAL

PRENDRE EN COMPTE LE TEMPS DANS L'AMÉNAGEMENT

GUIDE PRATIQUE

2017

Les temps et les rythmes des individus et des territoires se diversifient, éclatent ou se désynchronisent sous l'effet de l'évolution des modes de vies.

Les politiques temporelles des collectivités territoriales ont 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, réseau national des acteurs des démarches temporelles, réunit des collectivités, des associations, des organisations scientifiques, des entreprises, etc. Cette 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 leurs 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 de 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'échange, à partir des expériences locales et des travaux de groupes thématiques.

Pour suivre l'actualité du réseau, vous pouvez consulter le site internet (<http://tempoterritorial.fr/>) ou vous inscrire en ligne pour recevoir la lettre d'information trimestrielle.

PRENDRE EN COMPTE
LE TEMPS DANS
L'AMÉNAGEMENT

GUIDE PRATIQUE



ÉDITO 6

INTRODUCTION 7

CONNAITRE LES RYTHMES DU TERRITOIRE 12

CHAPITRE 1 : L'ANALYSE DES RYTHMES DU TERRITOIRE 16

 Fiche Trame temporelle de la ville de Niort, outil du diagnostic du PLU 20

 Fiche EcoPLU de Dijon : l'intégration de l'approche temporelle dans un document d'urbanisme 22

 Fiche «Ville Vivante» : les données téléphoniques pour observer les rythmes 24

 Fiche Grand Lyon : visualiser et analyser les «Pulsations urbaines» 26

 Fiche Étude chronotopique sur les Halles : une étude pionnière 28

CHAPITRE 2 : FOCUS SUR LES TEMPS PARTICULIERS 30

 Fiche La nuit à Paris : analyse des activités et services nocturnes 35

 Fiche Les espaces publics de Reims le Dimanche 37

 Fiche Charte de la vie nocturne : un outil pour limiter les conflits temporels 39

 Fiche Le Schéma Directeur d'Aménagement Lumière et le Plan Lumière, des outils pour guider les usages nocturnes 41

 Fiche Penser la ville au rythme des saisons 43

CHAPITRE 3 : LE TEMPS POUR REPENSER LA PROXIMITÉ ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE 45

 Fiche Chronoaménagement à Grenoble : intégration de l'approche temporelle dans un document d'urbanisme 53

 Fiche Accessibilité piétonne aux services et commerces à l'échelle de Rennes Métropole 55

 Fiche Étude des temps d'accès aux services à l'échelle nationale 57

 Fiche Les aménagements multimodaux sur les voies rapides 59

 Fiche Les gares servicielles : repenser la gare comme un lieu d'usages 61

LES LEVIERS TEMPORELS DE L'AMÉNAGEMENT 63

CHAPITRE 4 : POUR DES ESPACES PUBLICS POLYVALENTS ET ADAPTABLES 64

 Fiche Réaménagement de la Place de la République : les usages mis en avant 72

 Fiche Étude des places du centre-ville de Rennes : prémices d'un urbanisme du mouvement 74

 Fiche Aménagement d'une place temporaire : la Place Limoilou 76

 Fiche Pont Jean Jacques Bosc : d'un lieu de circulation à l'espace polyvalent 78

 Fiche Charte des usages de la place du marché Sainte Catherine 80



CHAPITRE 5 : POUR DES BÂTIS POLYVALENTS ET ADAPTABLES..... 82

- Fiche Pôle éducatif Molière : une mutualisation des équipements.....89
- Fiche Les Tours Black Swan : une réversibilité programmée..... 91
- Fiche Le projet Quinta Monroy : l'évolutivité possible des logements sociaux..... 93
- Fiche Le Centre de Mobilité et de Services de l'Union : un parking mutualisé entre entreprises et habitants..... 95
- Fiche Les halles Alstom à Nantes : un processus pour utiliser les espaces vacants de manière temporaire 97

S'INSCRIRE DANS LES TEMPS DU PROJET.....99

CHAPITRE 6 : TEMPS ET PROJET URBAIN 108

- Fiche Le plan-guide de l'île de Nantes : un projet progressif et évolutif..... 107
- Fiche Le projet des Bassins à Flot: le choix d'un plan-guide évolutif..... 109
- Fiche Le quartier du Flon : une occupation temporaire qui a réorienté le projet d'aménagement..... 111
- Fiche Les Grands Voisins : l'occupation temporaire qui redynamise un site avant son réaménagement..... 113
- Fiche Les aménagements transitoires «Scuba»: un temps de redynamisation durant le réaménagement du quartier 115

CHAPITRE 7 : L'AMÉNAGEMENT TEMPORAIRE : UN OUTIL POUR EXPÉRIMENTER ET FAIRE LA VILLE AUTREMENT ?..... 117

- Fiche Paris Respire : une réappropriation de l'espace par les piétons 123
- Fiche Le Village au Pied-du-Courant : une occupation temporaire pour une évolution des usages 125
- Fiche Les Zones Artistiques Temporaires : un moyen temporaire de diversifier les usages dans la ville 127
- Fiche Le mouvement Parklet : la réappropriation temporaire des espaces de stationnement 129
- Fiche Postes de secours modulables sur la côte Aquitaine 131

ANNEXES 133

- ANNEXE 1 : ENTRÉE PAR LES PHASES DE L'AMÉNAGEMENT..... 134
- ANNEXE 2 : TABLEAU SYNOPTIQUE..... 135
- BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE 141
- CONTRIBUTEURS DU GUIDE..... 143



EDITO

Les politiques du temps au service des politiques d'aménagement durable des territoires

Ce guide aborde un domaine encore peu exploré par la communauté scientifique française et étrangère et par le monde de la décision publique : le lien entre le temps et le domaine de l'aménagement. En effet, l'enchevêtrement des activités quotidiennes, éprouvé tous les jours par des millions de citoyens, a des conséquences majeures en matière d'aménagement des villes et des territoires.

La localisation des équipements générateurs de flux et donc de temps, la répartition des fonctions urbaines selon les temps d'accès, la réglementation des vitesses, sont autant de leviers pour limiter l'étalement urbain, le besoin d'infrastructures nouvelles, mais aussi les congestions, les pollutions et les temps de déplacement contraints.

Par ailleurs, anticiper les différents usages des espaces publics et bâtis au fil du temps, et les rendre accessibles grâce à la polyvalence, la mutualisation et l'adaptabilité des lieux, permet là encore des économies de ressources foncières, énergétiques, naturelles et financières.

Ce guide rend compte et fait la synthèse des premières expériences de prise en compte du temps dans l'aménagement. Les exemples produits montrent, si besoin en était, que toutes les disciplines qui se rapportent à l'aménagement doivent mieux intégrer le défi de la concordance des temps dans une société de plus en plus individualisée. Les politiques du temps contribuent ainsi fortement à renforcer les conditions d'égalité entre populations et entre territoires.

Ce guide montre aussi que le rythme des territoires est fortement influencé par les «maîtres de l'horloge», qui décident unilatéralement de leurs horaires (écoles, administrations, entreprises, commerces..) sans mesurer les impacts de leurs choix sur l'organisation de la vie publique et sur les conditions de vie de la population.

L'intégration progressive de la dimension temporelle par les opérateurs de l'aménagement est une voie prometteuse pour rétablir les conditions d'un développement respectueux des équilibres sociaux, spatiaux et environnementaux. Ce guide voudrait y contribuer.

Cette production n'aurait pas pu voir le jour sans l'implication des membres de Tempo Territorial, plateforme des acteurs des politiques du temps, ainsi que des nombreux contributeurs de ce document. Je les remercie vivement. Leur investissement a été décisif pour faire aboutir ce projet qui sera complété prochainement par un centre de ressources numérique sur cette question majeure de la vie en société.

Dominique Royoux
Président de Tempo Territorial

Professeur de Géographie à l'Université de Poitiers
Directeur du laboratoire RURALITES

INTRODUCTION

POURQUOI PARLER DU TEMPS QUAND NOUS PENSONS L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ?

Les temps d'accès, les rythmes scolaires, les rythmes de travail, la densité de services et leur accessibilité horaire structurent le fonctionnement de nos territoires et conditionnent notre qualité de vie.

Les usages de l'espace changent radicalement selon les moments. Traverser une place de centre-ville un jour de marché, lors de soirées étudiantes, le dimanche ou un jour de semaine n'est pas la même expérience. De jour, de nuit, en semaine ou le week-end, en hiver ou aux beaux jours, pour les adolescents ou pour les seniors, les activités qui se déploient sur les places, dans les jardins publics, dans nos campagnes, ne cessent de varier. Comment prendre en compte dans l'urbanisme ces fluctuations des usages ?

De même, la plupart des bâtiments et équipements sont pensés pour un usage donné, et occupés seulement une partie du temps. Comment imaginer et rendre possibles des mutualisations, des réaménagements légers pour optimiser l'usage temporel des lieux ? Sur

le temps long, comment le logement peut-il devenir commerce, le parking devenir bureau, la salle de réunion accueillir des activités associatives ? Comment concevoir aujourd'hui nos villes pour qu'elles s'adaptent facilement aux usages et besoins de demain ?

Ce guide invite à une relecture de nos territoires par le prisme du temps, présenté comme la «**quatrième dimension**» de l'aménagement. Après les deux dimensions du plan et la troisième dimension du volume, il s'agit d'utiliser la clé de lecture du temps pour lire et penser l'espace en mouvement, l'évolution des usages au fil de la journée, de la semaine et de l'année, mais aussi pour anticiper l'évolution des territoires sur le temps long, entre permanences et évolutivité.

Après un rappel sur l'origine de l'approche temporelle et une présentation des enjeux liés à la prise en compte des temps dans l'aménagement, différentes clés d'entrées seront proposées pour la lecture et l'utilisation de ce guide pratique.

1. NAISSANCE DE L'APPROCHE TEMPORELLE

Depuis la fin des 30 glorieuses, différents changements sociétaux sont à l'œuvre et impactent notre rapport au temps. Les rythmes collectifs structurants des saisons et du travail sont mis à mal : les rythmes de travail se diversifient (horaires décalés, fractionnés, étendus, de nuit, le week-end...), le travail lui-même est moins structurant et occupe moins de place à l'échelle de nos «vies complètes» alors que les temps de loisirs, plus diversifiés, se développent (Viard, 2006). L'économie mondialisée, les progrès technologiques et

les technologies de l'information et de la communication imposent leur rythme continu, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, avec une forte demande de réactivité et d'instantanéité. Sous l'effet de ces évolutions, **les rythmes de vie se diversifient, s'individualisent et les rythmes urbains s'accélèrent** : demande étendue de services et d'animation, impression constante de manquer de temps, «conflits temporels» quand les usages des uns, notamment sur l'espace public, dérangent les usages des autres (bruit, occupation d'espace).

Des inégalités apparaissent dans la capacité de chacun à gérer son temps. Ces inégalités temporelles recourent des inégalités sociales, de genre et de génération. Ainsi, un ménage aisé peut « acheter » du temps en externalisant certaines tâches domestiques (ménage, repas préparés, garde d'enfant...) alors qu'un ménage précaire subit des horaires de travail fractionnés et des temps de déplacements importants. La « double journée » des femmes reste une réalité (70% du temps nécessaire aux tâches domestiques est pris en charge par les femmes, Enquête Emploi du temps 2010). La pression temporelle se concentre sur un âge de la vie où il faut mener de front carrière, éducation des enfants, aide aux parents.

Plutôt que de parler de « gestion des temps », ce qui renvoie à une approche individuelle et potentiellement culpabilisante, l'enjeu est alors « d'aménager les temps » à l'échelle collective d'un territoire, en questionnant les horaires d'ouverture des commerces et services, leur implantation, les temps d'accès et l'offre de mobilité, l'aménagement des espaces publics et des bâtis. C'est là tout l'enjeu des politiques temporelles, nées en Italie à la fin des années 1990 et développées en France depuis le début des années 2000 (Boulin, 2008).

Si l'apport des politiques temporelles sur les services est déjà bien documenté, il est intéressant de rappeler **les liens originels qui lient approche temporelle et aménagement de l'espace**. Avant même la naissance des

politiques temporelles, des premières tentatives d'aménagements horaires avaient cherché à répondre à des problèmes d'utilisation de l'espace et des infrastructures : création de différentes « zones » pour étaler les flux de mobilité liés aux vacances scolaires, réflexions du Comité national pour l'aménagement des horaires de travail (CNAT) et du Comité pour l'étude et l'aménagement des horaires de travail et de loisirs (CATRAL) dans les années 1950-1960. Mais ces expérimentations, orientées sur l'optimisation des fonctions économiques, échoueront faute d'avoir suffisamment pris en considération les aspirations individuelles de maîtrise du temps des salariés. L'émergence des bureaux des temps à la fin des années 1990 - début 2000 a été portée par la DATAR, dans une perspective d'aménagement du territoire. Ce lien originel est cependant passé au second plan dans les premières années des bureaux des temps. Pour des questions de compétences, de légitimité, d'attentes de résultats rapides, de positionnement (Mallet, 2013), les bureaux des temps se sont d'abord occupés de services, pour répondre aux nouvelles attentes, notamment en ce qui concerne les horaires. Aujourd'hui, la tension sur les ressources (financières, naturelles, foncières) et l'affirmation de préoccupations nouvelles telles que la proximité, le développement durable, invitent à revoir nos réponses en matière d'aménagement. Une meilleure prise en compte du temps est une opportunité pour imaginer de nouvelles solutions.

2. ENJEUX DE LA PRISE EN COMPTE DU TEMPS DANS L'AMÉNAGEMENT

Pour faire référence à l'approche temporelle de l'aménagement, différents termes sont utilisés par les théoriciens et praticiens : « chronoaménagement », « chrono-urbanisme », urbanisme temporel... Chacun de ces termes présente un intérêt mais peut aussi faire débat. Ainsi, le « chronoaménagement » est parfois lu uniquement à travers le travail engagé par Grenoble sur les vitesses et sur la proximité

temporelle. L'utilisation du préfixe « chrono » invite à une lecture du temps physique, mesuré. Il fait abstraction de la dimension subjective du temps (kairos), aux multiples manières de vivre le temps et l'espace. Enfin, l'utilisation d'une terminologie spécifique laisserait entendre que le sujet est maîtrisé et balisé, alors qu'il reste, encore aujourd'hui, un sujet en émergence. Le présent guide souhaite contribuer à sa

structuration et à sa visibilité, sachant que de nombreux praticiens font de l'aménagement temporel comme M. Jourdain de la prose, «sans le savoir».

Plutôt qu'une définition de «l'urbanisme temporel» ou du «chronoaménagement», qui reste à stabiliser, nous proposons une entrée par les enjeux associés à la prise en compte du temps dans l'aménagement.

Une première manière de souligner l'intérêt d'une approche temporelle de l'aménagement est de présenter les dysfonctionnements temporels constatés, les «conflits temporels» à l'œuvre dans les territoires : occupation longue durée d'un stationnement courte durée, conflits d'usages entre déambulations festives des noctambules et besoin de repos des résidents des centres-villes, congestion d'axes routiers en heure de pointe, zones de bureaux «mortes» le soir et le week-end, locaux sous-utilisés, travaux coûteux de changement d'affectation d'un bâtiment... Autant de phénomènes mettant en tension aménagement et temporalités et pour lesquels la clé des temps permettrait de renouveler les approches et d'ouvrir de nouvelles pistes de solutions.

2.1. Prendre en compte les usages

Au cœur de l'approche temporelle, il y a avant tout l'intérêt pour les usages. L'approche temporelle offre une **grille de lecture méthodique** pour lire les usages des espaces (jour/nuit, semaine/week-end, été/hiver...) et pour soutenir un urbanisme des usages ou urbanisme des modes de vie. Nous pouvons assurer une meilleure appropriation des aménagements en mettant les usagers au cœur de l'analyse et de la fabrication de la ville, en tenant compte des besoins et aspirations en fonction de l'âge, de la situation (résident ou de passage, flâneur ou pressé, seul ou en groupe...) et de la temporalité. Cette «maîtrise d'usage», qui vient compléter les traditionnelles maîtrises d'ouvrage et maîtrises d'œuvre, a toute sa légitimité pour orienter l'aménagement. Que ce soit dans les démarches d'observation et d'enquête préalables, dans les dispositifs de concertation ou d'urbanisme participatif mis en place, la grille de lecture temporelle (nuit/jour,

semaine/week-end, évènementiel, temporaire, saisons, âges de la vie, rythmes d'usages, usages actuels et à venir...) permet d'assurer la prise en compte de l'ensemble des usages d'un lieu.

2.2. Penser le temps long

Sur le temps long, les usages du territoire évoluent. L'approche temporelle, pas plus qu'une autre, ne permet pas d'avoir des certitudes sur l'évolution des modes de vie. La veille prospective permet de faire des hypothèses mais n'est jamais à l'abri d'un démenti. En revanche, l'approche temporelle invite à **penser dès à présent l'évolution des besoins** et donc des usages des lieux. Il s'agit de penser la ville évolutive, adaptable, «malléable» (Gwiazdzinski, 2007), flexible, qui puisse facilement s'ajuster aux nouvelles pratiques de l'espace, liées à l'évolution des manières de travailler, consommer ou se déplacer. Cette prise en compte du temps long ouvre la voie à plus de souplesse dans la planification (peut-on tout planifier ?) et à la promotion d'aménagements et de bâtis évolutifs, «réversibles», quitte à accepter des surcoûts à court terme (de la structure du bâti par exemple) pour garantir un usage de plus long terme.

2.3. S'inscrire dans le développement durable

Le développement durable, qui «répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins» (Rapport Brundtland, 1987), est intrinsèquement temporel. Nous devons résoudre une question épineuse : chaque décision doit désormais être pensée dans un temps long alors que l'horizon temporel de nos actions se réduit dans une accélération des temporalités politiques. La solution est à rechercher dans l'articulation des temps courts et des temps longs. Par extension, il s'agit bien de porter une attention toute particulière aux rythmes de la ville et des territoires - ce qui a été largement développé par les bureaux des temps - et d'inscrire cette attention de chaque instant dans une perspective temporelle longue qui est celle de l'urbanisme.



L'approche temporelle de l'aménagement s'inscrit également dans les exigences portées par le développement durable : prise en compte de la diversité des besoins des usagers (dimension sociale), choix d'aménagement privilégiant des réponses souples, légères, évolutives, concertées, et affichant le souci d'une économie de ressources sur le long terme (ressources naturelles, foncières, mais aussi financières).

Ainsi, la mutualisation et la polyvalence des équipements (qui permet de disposer de mètres carrés supplémentaires sans construire, mais en optimisant les usages temporels des locaux existants), ou l'étalement des flux et des usages dans le temps sont autant de leviers temporels pour limiter la construction de bâtis et d'infrastructures et donc l'artificialisation des sols. Cette organisation temporelle des flux et des usages, pour laquelle des outils et métiers restent à inventer («concierges d'espaces publics», nouvelles missions des bureaux des temps...) sont des éléments à part entière des villes intelligentes ou smart cities. Les réflexions sur la vitesse, la proximité temporelle et les temps d'accès contribuent quant à elles à limiter l'étalement urbain. La prise en compte des besoins et attentes des usagers aux différentes phases du projet permet une meilleure appropriation et une plus grande longévité des aménagements. Si la réalisation d'aménagements réversibles (exemple de la surélévation des hauteurs de plafonds des rez-de-chaussée habités pour permettre leur transformation future en locaux d'activités) représente un coût lors de la construction, une analyse en cycle de vie permet de démontrer que, sur le long terme, ce surcoût initial est bien inférieur à celui d'une déconstruction / reconstruction.

2.4. Changer de posture

Le temps comme «quatrième dimension» de la planification et de l'aménagement opérationnel serait-il simplement un complément à la réflexion et des études supplémentaires à mener dans des agendas opérationnels déjà bien chargés ? Il n'en est rien. Ce guide - comme les autres productions de l'association Tempo Territorial - entend montrer qu'une autre posture est possible, qui consiste à entrer dans les problématiques urbaines non plus par l'espace mais par le temps. Il ne s'agit donc pas d'une dimension complémentaire mais d'une interrogation en profondeur des pratiques habituelles employées dans le domaine de l'urbanisme.

Il va sans dire que le temps est intégré dans la planification, ne serait-ce que par les projections démographiques. Il en va de même dans les aménagements où le programme établi est destiné à des usages futurs. Ces prises en compte du temps restent pourtant souvent statiques et n'intègrent pas la variabilité de la société. Alors qu'une opération d'aménagement prend environ une décennie entre la décision de faire et son entière réalisation, qui peut être certain des modes de vie à venir ? Penser le temps en urbanisme revient à penser une matière malléable, parfois incertaine, et toujours fluide.

Ce guide n'a pas la prétention de révolutionner les pratiques professionnelles mais il désire apporter l'éclairage d'expériences temporelles réussies. Il s'agit aussi de rapprocher des disciplines connexes, celle de l'urbanisme et celle des politiques temporelles, qui ne peuvent que s'enrichir mutuellement.

Prendre en compte le temps dans l'aménagement croise donc de nombreux enjeux, qui intéressent différents acteurs de l'aménagement : élus, services, aménageurs, urbanistes... quelle que soit la taille de la collectivité ou du projet et la phase d'aménagement concernée.

3. UN «GUIDE PRATIQUE» À GÉOMÉTRIE VARIABLE

L'urbanisme temporel, toujours en cours de structuration, se prête difficilement à une présentation théorique unique. Fruit d'un travail collectif, la structure de ce guide a fait débat. Le choix retenu est de privilégier les exemples et bonnes pratiques, y compris des exemples qui ne se revendiquent pas de l'approche temporelle, plutôt qu'une méthodologie normative qui n'aurait pas de sens pour un sujet toujours en évolution et en expérimentations. Différents niveaux de lecture sont proposés, facilités par la mise en page et les rubriques retenues («à retenir», «pour aller plus loin»...). Enfin, cette version imprimée n'est qu'un début. Elle sera complétée par une version en ligne sur le site de Tempo territorial, avec l'intention de servir de «centre de ressource» sur les relations entre temps et aménagement pour tous les acteurs concernés.

La structuration proposée dans le guide est celle d'une approche par thématique, mais nous présentons également en annexe une approche par «phase de l'aménagement».

Les entrées par thématiques

L'approche temporelle peut aussi bien nourrir l'analyse et la connaissance du territoire (A) que orienter les aménagements opérationnels (B) ou inspirer la conduite du projet urbain (C).

A- Connaître les rythmes du territoire

L'approche temporelle enrichit les diagnostics de territoires en introduisant l'idée de «pulsations», de rythmes réguliers, cycliques ou au contraire de rupture. Clé de lecture des usages variés en fonction des temporalités, elle propose des outils spécifiques d'analyse (chapitre 1).

Certaines temporalités particulières (nuit, dimanches, saisons), trop souvent ignorées par l'analyse urbaine, présentent des enjeux spécifiques (chapitre 2).

Enfin, la lecture du territoire par les temps d'accès aux différentes aménités reflète le territoire vécu par les habitants et constitue un élément de la qualité de vie et de l'attractivité des territoires. Cette lecture peut orienter la localisation des commerces, services et autres fonctions urbaines tout en repensant la vitesse sur les territoires (chapitre 3).

B- Les leviers temporels de l'aménagement

Qu'elles soient des interventions isolées ou inscrites dans un projet plus vaste (ZAC, renouvellement urbain...), les interventions urbaines concernent in fine les espaces bâtis et les espaces publics.

Si la polyvalence est inhérente aux espaces publics, l'approche temporelle renouvelle les outils de diagnostic et d'action, en fonction des grands types d'espaces publics (rue, place, espaces verts...) (chapitre 4).

La polyvalence et l'évolutivité du bâti, quant à elle, est moins souvent anticipée, mais plus le fruit de l'évolution d'usages. L'approche temporelle propose de systématiser le questionnement de l'adaptation du bâti aux différents usages à court, moyen et long terme (chapitre 5).

C- S'inscrire dans le temps du projet

L'approche temporelle propose de reconsidérer le temps du projet urbain, que ce soit pour prendre en compte les besoins pendant la réalisation du projet ou pour renouveler la conduite même de projet (nouveaux acteurs, nouvelles phases, approche plus participative et expérimentale) (chapitre 6).

Les aménagements temporaires quant à eux se présentent soit comme une intervention ponctuelle, soit au sein d'une logique de projet pour réinterroger – de manière circonscrite dans le temps – l'image et les usages (actuels ou possibles) d'un lieu (chapitre 7).



CONNAITRE LES RYTHMES DU TERRITOIRE

1

L'ANALYSE DES RYTHMES DU TERRITOIRE

À RETENIR

- Les territoires vivent au rythme des usages dont ils sont le support et ont chacun une «couleur temporelle» spécifique.
- Malgré l'individualisation des temps de vie, certains «marqueurs temporels» collectifs restent prégnants (rythmes scolaires, heures de pointe, alternance semaine/week-end...). À l'échelle d'un territoire, certains équipements jouent un rôle de «générateur temporel» par les flux qu'ils génèrent sur des temps particuliers.
- Mieux connaître les rythmes des territoires permet de limiter certains dysfonctionnements, d'optimiser la gestion des réseaux, de faire évoluer certains services et de concevoir des espaces et équipements polyvalents.
- Les cartes chronotopiques permettent de rendre compte de ces rythmes sur la base d'observations, d'enquêtes et de collectes de données.

1. Pulsations et rythmes des territoires

Heure de pointe du matin, temps creux des vacances ou de la pause méridienne, saison touristique, temps forts des événements festifs ou récréatifs annuels, grands rushs consuméristes de fin de semaine ou de fin d'année... les espaces battent en rythme, au gré des usages dont ils sont le support et de la manière dont la société et les individus qui la composent emploient leur temps.

Ces battements et pulsations - dont des outils et méthodes d'observation permettent de rendre compte - reflètent d'abord la manière dont les villes, les territoires, et plus largement la société sont encore structurés par une organisation des temps. Elle s'impose au plus grand nombre, avec des moments dédiés à des usages, des pratiques, des tâches préférentielles et récurrentes (temps

consacré au travail, aux loisirs, à la consommation, à la famille, aux vacances...).

Certes, l'agencement dans le temps des tâches de chacun s'individualise et se diversifie, sous l'effet de l'évolution des formes de travail¹, de l'augmentation du temps libre, de la fragmentation des espaces, et plus largement de l'individualisation des comportements. Cela résulte également de l'affaiblissement de quelques grandes appartenances collectives - religieuses, culturelles, sociales, économiques... - qui organisaient des pans entiers de la société autour de repères temporels massifs et de rythmes standardisés.

¹ Diminution du temps de travail, flexibilisation, explosion des «emplois à trous», des temps partiels, des horaires atypiques...



Malgré cette diversification de la manière dont chacun organise et remplit son temps – que ce soit par choix ou par obligation –, des mouvements collectifs rythmés par des horaires, des calendriers, des saisons continuent à imprimer leur marque sur les territoires, leurs équipements et leurs réseaux. De solides «marqueurs temporels» collectifs influent sur le fonctionnement de ces espaces.

Les rythmes scolaires comptent certainement parmi les marqueurs temporels les plus puissants dans la mesure où ils restent très structurés, par rapport aux rythmes de travail qui tendent à se distendre. Ils imposent leur tempo à d'autres activités (le travail, les vacances, les loisirs...) et structurent à la fois le temps quotidien (heures de pointes / heures creuses), le temps hebdomadaire (jours de la semaine / week-end) et l'année (semaines travaillées / semaines de vacances, même ceux qui n'ont pas d'enfant tendant à partir au moment des vacances scolaires).

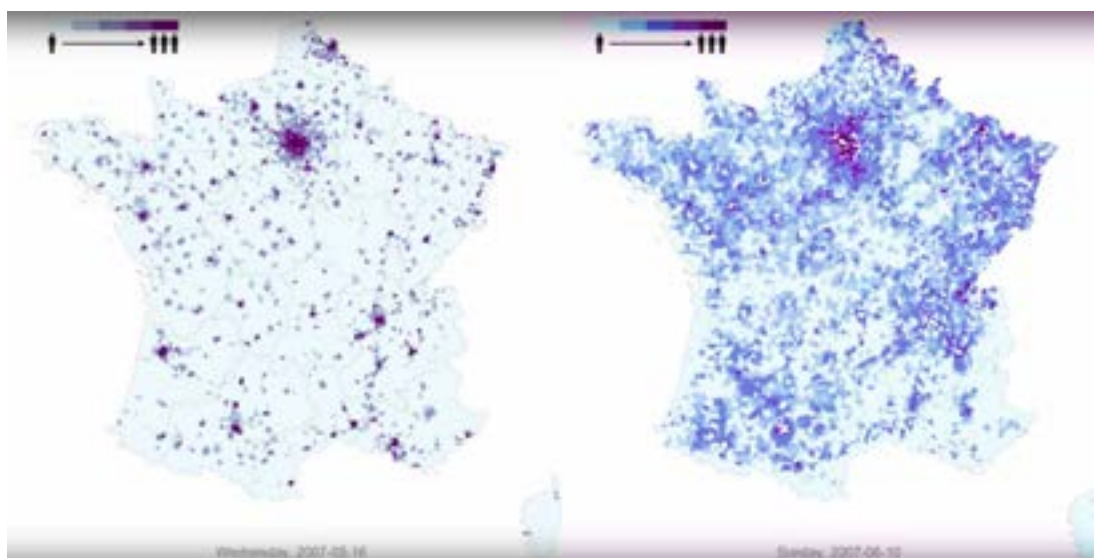
D'autres marqueurs temporels font également ressentir leurs effets sur les territoires, comme le rythme du travail (avec des différences encore perceptibles entre les régions et les pays, par exemple sur la durée de la pause méridienne), les événements institutionnalisés (fête de la musique, Paris plage...), ou le rythme des commerces (soldes, achats de Noël...). Des facteurs culturels, sociaux et bien sûr réglementaires jouent également : le rythme méditerranéen n'est pas le rythme scandinave et le dimanche n'a pas la même signification temporelle dans tous les pays. L'ensemble de ces rythmes, propres à chaque culture, impacte les pulsations des territoires, et ce à des échelles spatiales et temporelles très diverses.

Les pulsations quotidiennes sont peut-être les plus évidentes : principalement liées à l'organisation du temps scolaire et du temps de travail, elles affectent les réseaux (de transport, d'énergie, de communication, avec des heures «de pointe» ou «pleines» et des «heures creuses»). Elles impactent aussi les espaces et équipements publics, les commerces ou encore les bâtiments

(bâtiments de bureaux qui se remplissent puis se vident en fin de journée, alors que beaucoup de logements connaissent une dynamique inverse).

Des pulsations hebdomadaires peuvent s'observer à l'échelle du quartier (quartier qui se vide le week-end ou qui s'anime le samedi soir), de la zone commerciale, de la place (avec des marchés hebdomadaires) ou à l'échelle de zones plus vastes, tels ces territoires de villégiature à proximité des grandes villes qui s'animent le week-end.

Des pulsations annuelles ou saisonnières rythment également la vie des territoires. L'arrivée des beaux-jours annonce le retour de certains usages de l'espace. Certaines périodes de l'année sont aussi celles de l'organisation de grandes manifestations culturelles ou récréatives récurrentes, qui, en attirant sur quelques jours des visiteurs par milliers, ont des répercussions majeures sur le fonctionnement des territoires en même temps qu'elles contribuent à forger leur identité. On peut ainsi penser à l'organisation de festivals dans des petites communes, ou à l'organisation majeure d'événements sportifs (marathons...) ou récréatifs (braderies...). Lors de ces événements, les communes sont amenées à réorganiser les circulations, à mettre en place des stationnements ou navettes spécifiques. À l'échelle nationale, on peut citer enfin les temporalités propres aux espaces touristiques qui voient se succéder des périodes d'effervescence pendant la «saison» et de grande quiétude une fois celle-ci achevée. Les communes touristiques doivent ainsi développer une gestion différenciée des services urbains (transports, déchets) et des services aux personnes pour tenir compte des flux saisonniers de personnes, ce qui représente une problématique majeure pour elles.



Visualisation des pulsations nationales d'après les données de téléphonie mobile anonymisées, comparaison entre un jour de semaine et le dimanche : la population délaisse les grandes villes pour venir en campagne (Deville, 2014)

© Université de Lorraine, Université libre de Bruxelles, Université catholique de Louvain

Mais, comme cela a déjà été abordé, les pulsations des territoires ne résultent pas seulement de l'existence des marqueurs temporels constitués par les règles (horaires, calendriers), les saisons, les normes et représentations sociales². Elles sont également liées à des usages spécifiques de l'espace, nés de choix d'aménagement qui ont souvent favorisé le mono-fonctionnalisme et la dispersion des fonctions, créant ainsi des «attracteurs temporels», c'est-à-dire des fonctions urbaines suffisamment puissantes pour générer, à un moment donné, des flux structurants à l'échelle de la ville (zone commerciale, université, pôle d'emploi majeur, stade...). Ainsi, dans l'exemple de la ville de Niort, l'étude montre que les entrées de villes, en concentrant une diversité de fonctions urbaines (circulation, commerces, services, culture, loisirs) sont des zones de conflits temporels, notamment en période d'hyperpointe. Un quartier universitaire ne fonctionne pas selon les mêmes périodicités qu'une zone commerciale, et une grande métropole ne vit pas au même rythme qu'un village périurbain.

Les moments d'intensité naissent ainsi d'organisations synchrones des temps de chacun dans un temps collectif et de choix d'organisation de l'espace : elles se manifestent quand tout le monde fait la même chose au(x) même(s) moment(s), mais aussi au(x) même(s) endroit(s).

En conséquence, et en dépit de l'existence de grandes références temporelles communes, chaque territoire possède son propre rythme et un comportement temporel ou «couleur temporelle» spécifique.

Le rythme auquel vit chaque territoire n'est donc pas figé. Il peut changer au gré des évolutions sociétales, mais aussi au travers de décisions découlant de choix politiques. Il en va ainsi des choix d'aménagement, qui, en agissant sur l'espace influent directement sur l'organisation temporelle des villes et des territoires. Il en va de même pour d'autres types de décisions – comme celles relatives à la réglementation du travail ou aux rythmes scolaires – dont les implications temporelles pour les territoires, bien que majeures, semblent pourtant peu prises en compte dans les processus de décision.

² Le dimanche par exemple, continue de jouir d'un statut de jour à part (au-delà de son caractère non travaillé) : dans les représentations collectives, c'est le jour des amis, de la famille, du repos, des loisirs. Il constitue donc toujours un marqueur temporel, même si certaines transformations pourraient tendre à en affaiblir la portée

2. De l'intérêt de mieux connaître les rythmes et temporalités pour aménager l'espace

Espaces habités, vécus et administrés, les villes et les territoires vibrent donc au rythme des usages qu'ils participent à façonner. Mais pourquoi est-il utile pour l'aménageur – et plus largement pour tout décideur en charge de politiques territoriales – de chercher à mieux les connaître et à mieux les comprendre ?

D'un point de vue général, il peut être souligné que les rythmes urbains et territoriaux produisent un certain nombre de dysfonctionnements à l'origine de problèmes collectifs, tels que des inégalités d'accès à certains services, la congestion et la saturation des réseaux, le surdimensionnement coûteux d'équipements, des conflits d'usages... : il est donc légitime que les politiques publiques s'y intéressent.

Plus concrètement, une meilleure connaissance des rythmes présente une utilité dans plusieurs registres intéressant directement l'aménagement.

En premier lieu, dans une approche fonctionnaliste et gestionnaire de la ville, la connaissance fine des rythmes et temporalités territoriales présente un intérêt évident pour optimiser la gestion des réseaux, des flux, des ressources, des espaces publics, des équipements et des services.

De nombreux équipements voient en effet leur fréquentation varier considérablement selon les horaires, voire alternent entre plages de sur- et sous-utilisation. S'intéresser à la dimension temporelle permet de mieux saisir ces réalités et permet d'adopter une gestion des services et équipements urbains qui tienne davantage compte de la diversité des rythmes de vie. Cela permet également d'envisager des mutualisations, améliorant ainsi à la fois la polyvalence des équipements et leur taux d'occupation (par exemple, les équipements scolaires ou universitaires mis à disposition des résidents ou des associations en dehors des calendriers et horaires scolaires). Dans ce domaine, les outils de gestion en temps réel de l'information ouvrent incontestablement

de nouvelles perspectives en fournissant des informations précises sur la disponibilité des ressources (les flottes de vélo et de voitures en libre-service procèdent de cette logique hybride entre physique et virtuel).

En prenant mieux en compte les rythmes urbains et leur diversité, on facilite donc la vie des habitants, tout comme on contribue à résorber les inégalités liées à la difficulté que rencontrent les usagers, fortement contraints dans la gestion de leur temps, à accéder à certains services publics. En mobilisant au mieux les ressources de la ville, on améliore également la qualité des services offerts aux usagers (horaires d'ouverture mieux adaptés aux emplois du temps, accès des équipements à des panels plus importants de pratiques et d'usagers, résorption de certaines situations de congestion...), tout en optimisant les investissements et les équipements des collectivités.

Mais s'intéresser aux temporalités des territoires peut aussi aider à anticiper les tensions, voire à réguler certains conflits temporels nés de la superposition concomitante, sur un même lieu, d'usages peu conciliables voire incompatibles. La



Comparaison entre les horaires d'ouverture des commerces et les flux piétonniers (Soumagne, 2013)

désynchronisation des rythmes de vie débouche en effet parfois sur des cohabitations difficiles entre les différents habitants et usagers de l'espace : on pense notamment aux tensions entre fêtards noctambules et riverains. Dans de nombreuses villes estudiantines, des analyses temporelles de l'espace ont ainsi débouché sur des chartes de la vie nocturne, sur des dispositifs de médiation, sur la modification des horaires de fermeture des lieux récréatifs, voire sur la mise en place de nouveaux services (bus de nuit...).

Enfin, s'intéresser et comprendre les rythmes auxquels battent les territoires et leurs habitants, permet de mieux connaître la fréquentation des espaces selon les heures de la journée, selon les jours ou les saisons. Cette connaissance permet de mieux se préparer dans la gestion des aléas, des accidents voire des crises qui pourraient survenir (accident, catastrophe naturelle, crise sanitaire).

En effet, les pulsations urbaines ou territoriales, parce qu'elles sont associées à des mouvements parfois massifs de population, se traduisent par

des modifications importantes du niveau de fréquentation des espaces et des équipements : les enjeux humains exposés en cas d'aléas s'en trouvent alors considérablement modifiés et les approches temporelles permettent de les anticiper (c'est le cas par exemple des territoires touristiques qui voient leur population décupler à certaines périodes de l'année).

L'autre intérêt des approches temporelles réside dans leur capacité à renouveler le regard porté sur les territoires, sur les habitants et leurs contraintes. En mettant l'accent sur les pratiques quotidiennes, et donc en dépassant les approches purement techniques, les analyses temporelles permettent en effet de mettre en lumière d'autres facettes du fonctionnement des espaces et des territoires. En cela, elles constituent des outils efficaces pour contribuer à orienter les choix d'aménagement vers des formes nouvelles et pousser l'action publique à se saisir d'enjeux jusque-là négligés.

3. Des indicateurs et outils pour analyser et interpréter les rythmes urbains

Différentes expérimentations ont été menées, en France et en Italie principalement, pour chercher à rendre plus évidente la dimension temporelle du fonctionnement des villes et des territoires. Ces expérimentations explorent la disponibilité de données temporelles, la possibilité de les spatialiser, et les interprétations qui peuvent en découler afin de proposer des transformations souhaitables.

L'approche des temps de la ville et des territoires n'est pas encore stabilisée et mobilise différents outils et techniques de relevé et de représentation parmi lesquels on peut mentionner : les observations in situ, des enquêtes diverses (exemple des enquêtes ménages-déplacements utilisées pour analyser les pulsations urbaines, ou celui des enquêtes de l'INSEE et de la Direction du tourisme pour établir

des cartes de présence dans les départements), des données de la téléphonie mobile... La grande quantité de données numérisées de plus en plus disponibles aujourd'hui ouvre encore des possibilités de révéler et de travailler à une meilleure articulation des espaces et des temps de la ville et des territoires.

Il convient de signaler cependant que l'analyse des rythmes urbains passe souvent par la construction d'outils de visualisation, comme des cartes animées, qui nécessitent un travail lourd de collecte puis de traitement de données : il faut donc être vigilant à ce que la fascination pour ce que ces outils donnent à voir (visuellement parlant) ne l'emporte pas sur l'analyse, au risque de passer à côté des enjeux mis en évidence par les réalités observées.

POUR ALLER PLUS LOIN :

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- BANOS, THEVENIN, 2005, «La carte animée pour révéler les rythmes urbains», in *Revue Internationale de Géomatique*, Vol 15, n°1, pp. 11-31
- BEYER, ROYOUX, 2013, «La mesure des temporalités territoriales : applications et nouveaux défis», in *Urgences temporelles*, pp. 169-200
- BONFIGLIOLI, 1997, «Che cos'è un cronotopo» et GUEZ, MAREGGI, 1997, «Représentations de temporalités urbaines», in *Urbanistica Quaderni #12, Il tempo e la città fra natura e storia. Atlante di progetti sui tempi della città*, S. Bonfiglioli and M. Mareggi (Eds.), Rome, pp. 90-92, pp. 78-85
- DEVILLE, 2014, «Dynamic population mapping using mobile phone data», *Proc Natl Acad Sci USA*, également sur le site de l'Université de Lorraine «Première cartographie dynamique de la population à l'échelle nationale à partir de données de téléphonie mobile»
- GUEZ, 2002, «La chronocartographie dans le développement d'un urbanisme des temps et de la mobilité», in *La nouvelle aire du temps*, collection Monde en cours série Bibliothèque des territoires éditions de l'Aube-Datar
- GUEZ, BIASE DE, GATTA, ZANINI, 2016, «Chronotopic exploration of a Parisian landscape», in *City temporalities*, Edited by Patrizia Laoudati & Khaldoun Zreik, Europa
- GUEZ, ROUSSEAU, 2016, «Approche pour l'élaboration d'un modèle chronotopique urbain», Actes de l'atelier GAST, Reims
- GWIAZDZINSKI, 2013, «Urbanisme des temps : premières chorégraphies de la métropole hypermoderne», in *L'observatoire*, n°43, pp. 3-8
- GWIAZDZINSKI, PUJOL, KLEIN, 2001, «Une fonction essentielle d'observation et de représentation», in *Territoires* n°420, pp. 14-24
- BONNEFOY, COCHET, PAILLOUX, MICHAUT, 2013, «Nantes Métropole : 50 000 personnes supplémentaires entre 8 heures et midi», AURAN, INSEE Pays de la Loire, in *Etudes* n°115
- KADDOURI (dir.), 2014, «Etat des lieux des représentations dynamiques des temporalités des territoires», PUCA
- MALLET (dir.), 2014, «Quelle(s) temporalité(s) prendre en compte dans un projet urbain durable ?», Rapport n°12, PUCA, 156 p.
- MALLET, PAQUOT, 2010, «La chronotopie», in *L'ABC de l'urbanisme*, IUP Université Paris-Est Créteil
- MARZLOFF, 2005, «Les nouvelles temporalités de la ville», in *Revue POUR*, n°188, pp. 164-168
- REVOL, 2012, «Rythmes et urbanisme : pour une approche esthétique du dynamisme urbain», in *Rhuthmos*
- SESINI, MAURA, 2006, «Piano territoriale degli orari. Il processo di costruzione del P.T.O.», Comune di Bergamo
- SOUMAGNE (dir.), 2013, «Chronotope : Aménagement spatio-temporel pour des villes résilientes», PUCA



FICHES D'ÉTUDES DE CAS ASSOCIÉES

TRAME TEMPORELLE DE LA VILLE DE NIORT, OUTIL DU DIAGNOSTIC DU PLU	PAGE 20
EcoPLU DE DIJON : L'INTÉGRATION DE L'APPROCHE TEMPORELLE DANS UN DOCUMENT D'URBANISME	PAGE 22
«VILLE VIVANTE» : LES DONNÉES TÉLÉPHONIQUES POUR OBSERVER LES RYTHMES	PAGE 24
GRAND LYON : VISUALISER ET ANALYSER LES «PULSATIONS URBAINES»	PAGE 26
ÉTUDE CHRONOTOPIQUE SUR LES HALLES : UNE ÉTUDE PIONNIÈRE	PAGE 28

Thématiques abordées

- | | | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|
| 1 Analyse des rythmes du territoire | 2 Focus sur les temps particuliers | 3 Le temps pour repenser la proximité | 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables | 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables | 6 Temps du projet | 7 Aménagements temporaires |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|

Échelle du projet

- | | | | | | |
|------|---------------|----------|--------------|------------------|--------|
| Bâti | Espace public | Quartier | Ville | Intercommunalité | Région |
|------|---------------|----------|--------------|------------------|--------|

Échelle démographique

- | | |
|-----------------------------|--------------|
| Petite/Moyenne ville | Grande ville |
|-----------------------------|--------------|

Stade dans le processus d'aménagement

- | | | | | |
|--------------------------------|--------|------------------------|-------------------------|-----------------|
| Urbanisme réglementaire | Études | Urbanisme opérationnel | Opération d'aménagement | Gestion urbaine |
|--------------------------------|--------|------------------------|-------------------------|-----------------|

TRAME TEMPORELLE DE LA VILLE DE NIORT, OUTIL DU DIAGNOSTIC DU PLU

À Niort (Deux-Sèvres), 2013

Dans le cadre de la révision de son Plan Local d'Urbanisme, la Ville de Niort a désiré intégrer la problématique des temps urbains en élaborant une «Trame temporelle», en référence aux trames bleues et vertes, comme élément de diagnostic de son projet de territoire. S'intéresser à la désynchronisation des temps sociaux et aux phénomènes d'inégalités et de conflits temporels apporte une nouvelle perspective de compréhension des usages et pratiques de l'urbain. L'étude, fruit de la collaboration entre la ville et l'Université de Poitiers (laboratoire RURALITES), a duré un an.

L'enjeu de cette étude était d'intégrer l'approche temporelle dans les documents d'urbanisme. En effet, les politiques temporelles interviennent généralement dans les modes de gestion urbaine, et non dans les documents de planification qui définissent l'utilisation des sols.

Des cartes chronotopiques ont été réalisées par l'équipe de l'université de Poitiers (Chris Beyer). La première carte identifie les «attracteurs temporels», c'est-à-dire les équipements qui «donnent et ordonnent» un rythme urbain (zones d'emploi, de commerce...), tout en distinguant différentes périodes (calendrier, cycle, période de pointe...) et différentes caractéristiques associées (populations, activités, mobilités...). Ensuite, les représentations cartographiques ont permis de mettre en relief des zones de proximités et des zones de tensions temporelles, avec des problématiques liées à l'articulation et à la liaison entre les différentes fonctions de la ville. Ainsi, les entrées de ville, du fait de la multiplicité des fonctions (circulation, commerces, services, culture, loisirs) sont des zones de conflits temporels, notamment en période d'hyperpointe. Ces éléments de diagnostic ont permis de remettre en question le modèle d'une ville rythmée uniquement par les flux traversants, et ont nourri le plan



© Laboratoire RURALITES Université de Poitiers

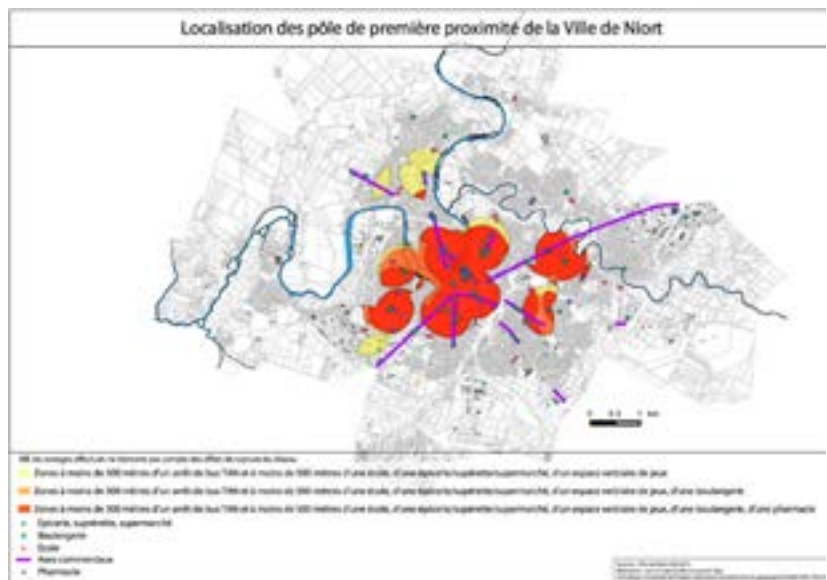
d'action à l'échelle de la ville de Niort, en faisant la promotion de :

- La ville des courtes distances : logique de proximités (densification autour des attracteurs temporels, valorisation des lieux d'interconnexion) et principe de mixité fonctionnelle (diversité des fonctions rendue notamment possible par mutualisation, modularité, usages multiples...)
- L'articulation entre les espaces fonctionnels du tissu urbain : rationalisation des modes de déplacements et des temps d'accès sur le territoire.
- La ville évolutive : le recours à un urbanisme temporaire et l'acceptation d'un projet urbain «malléable» qui préfigure l'avenir mais reste ouvert à des évolutions possibles.



Le but recherché n'était pas d'ajouter de la complexité à un document d'urbanisme mais d'aboutir à une plus grande lisibilité des phénomènes qui rythment la ville. Le travail sur la trame temporelle aura été pour la Ville de Niort l'occasion de rapprocher les services, de révéler des problématiques nouvelles et d'engager une action réflexive : l'élaboration du document d'urbanisme est devenue un projet partagé, que la recherche a accompagné.

NB : Un des intérêts de l'étude résidant dans les cartes, nous vous invitons à les regarder en grand format grâce aux liens présents dans les sources.



© Laboratoire RURALITES Université de Poitiers

Points clés

Points forts :

- L'approche temporelle vient renforcer le diagnostic du PLU sur les notions d'attracteurs temporels et de proximité
- Lecture plus complète du territoire

Points de vigilance :

- Notions difficiles à appréhender, demandant accompagnement et pédagogie

- Approche finalement non retenue dans le PLU de Niort (du fait d'un changement d'équipe municipale et donc de projet de territoire)

Conditions de reproductibilité :

- Diagnostic assez lourd à mener, partenariat universitaire dans le cas de Niort
- Nécessite une réelle volonté des élus d'intégrer l'approche temporelle dans les documents d'urbanisme

Pour aller plus loin

Contacts :

- Jean Richer, Architecte
jeanricherarchitecte@gmail.com
- Chris Beyer et Dominique Royoux, Université de Poitiers, Laboratoire RURALITES
chris.beyer@univ-poitiers.fr et dominique.royoux@univ-poitiers.fr

Sources

- Étude Trame temporelle de Niort
<https://www.behance.net/gallery/33785352/Trame-temporelle>
- Présentation de la trame temporelle dans Les mardis de Tempo
<http://tempoterritorial.fr/mardi-de-tempo-janvier-2015-le-temps-dans-la-ville-durable/>

Thématiques abordées

- | | | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|
| 1 Analyse des rythmes du territoire | 2 Focus sur les temps particuliers | 3 Le temps pour repenser la proximité | 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables | 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables | 6 Temps du projet | 7 Aménagements temporaires |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|

Échelle du projet

- | | | | | | |
|------|---------------|----------|--------------|------------------|--------|
| Bâti | Espace public | Quartier | Ville | Intercommunalité | Région |
|------|---------------|----------|--------------|------------------|--------|

Échelle démographique

- | | |
|----------------------|---------------------|
| Petite/Moyenne ville | Grande ville |
|----------------------|---------------------|

Stade dans le processus d'aménagement

- | | | | | |
|--------------------------------|--------|------------------------|-------------------------|-----------------|
| Urbanisme réglementaire | Études | Urbanisme opérationnel | Opération d'aménagement | Gestion urbaine |
|--------------------------------|--------|------------------------|-------------------------|-----------------|

EcoPLU DE DIJON : L'INTÉGRATION DE L'APPROCHE TEMPORELLE DANS UN DOCUMENT D'URBANISME

À Dijon (Côte d'Or), 2010

En 2010, la ville de Dijon a créé son propre «EcoPLU», en anticipant sur les lois Grenelle. En collaboration avec la Mission des Temps Urbains, Dijon a mis en avant l'intégration d'une dimension temporelle dans l'élaboration de son PLU, à travers des axes de réflexion précis de son PADD :

- La ville évolutive : notion d'adaptabilité, avec une ville qui s'adapte aux nouveaux usages. Cet objectif repose, d'une part, sur l'adaptation de l'existant afin de répondre à l'évolution des besoins et des pratiques et, d'autre part, sur l'intégration de l'idée de réversibilité dès la conception de nouveaux projets. L'approche temporelle intervient dans la prise en compte des usages en tenant compte de différentes périodes et dans le temps long des bâtis.
- La ville mosaïque : la ville mosaïque se concrétise à travers l'émergence d'une ville multipolaire et connectée. Concrètement, il s'agit d'inverser la tendance historique à organiser la ville autour d'un grand centre unique, en «décompartimentant» les espaces de vie et en développant des pôles complémentaires. Dans un souci de qualité de vie pour ses habitants, chaque quartier doit présenter l'ensemble de la palette des fonctions urbaines nécessaires à la satisfaction des besoins du quotidien.
- La ville mobile. La mobilité ne se résume plus à la seule question des transports, elle doit considérer en priorité les usages et les pratiques de l'usager, comme facteur essentiel et déterminant. Les points d'interconnexion doivent être valorisés et imaginés comme des lieux utiles au quotidien et attractifs (présence de services...). Il faut passer d'une logique de fonction à une logique d'usage.



© SPLAAD Dijon

- La ville environnementale. Avec le contexte actuel de préservation de la nature, la ville doit se développer tout en intégrant et en respectant son environnement. Cela passe par une limitation de l'étalement urbain ou par la réduction des consommations énergétiques.

Concrètement dans l'EcoPLU, l'apport de l'approche temporelle se traduit dans les principes d'aménagement et d'urbanisme des Orientations Particulières d'Aménagement (OPA). On peut citer quelques orientations, par exemple «Proposer des programmes et des bâtiments mixtes (en termes de fonctions) et évolutifs, notamment en rez-de-chaussée».

La future Ecocité Jardin des maraichers applique les principes temporels du PLU. Le quartier, d'une surface de 20 hectares, comportera 8 000 m² de commerces et d'activités. Dans une optique de préservation du foncier

et de densité, chaque bâtiment de logements aura un parking en rez-de-chaussée. Le projet prévoit une hauteur sous plafond des parkings conséquente pour prévoir une reconversion possible en logements, bureaux ou commerces. De plus l'Ecocité prévoit une desserte optimale possible par les transports en communs si le quartier venait à devenir une polarité du territoire dijonnais. Les notions de proximité, de mixité et de partage des espaces et des usages sont explicitement prises en considération.



L'Ecocité Jardin des Maraichers intégrant le parking réversible

Points clés

Points forts :

- Une première intégration de l'approche temporelle dans un document d'urbanisme réglementaire
- Un portage de la dimension temporelle grâce à la Mission Temps Urbains

Points de vigilance :

- Les pouvoirs publics doivent convaincre les promoteurs d'adhérer à la réflexion temporelle du PLU qui entraîne des concepts et projets novateurs

Conditions de reproductibilité :

- Nécessite un portage politique fort de la réflexion temporelle dans l'élaboration du PLU mais aussi dans son application

Pour aller plus loin

Contacts :

- Véronique Vacher, Directrice du service Territoires et Projets au Grand Dijon
vvacher@grand-dijon.fr

Sources

- PRIBETICH, 2010, «La prise en compte des temporalités à travers l'EcoPLU», in Temporelles 2010, Les aménagements urbains temporels : plaidoyer pour un urbanisme sensible, pp. 8-10
- TROUWBORST, 2013, «L'urbanisme temporel à Dijon», in Urgences temporelles, pp.201-207
- Ville de Dijon, 2010, «Fiche Technique : Pourquoi et comment Inclure le temps dans l'EcoPLU ?», Pôle Vie des Quartiers, Mission Temps Urbains
- EcoPLU Dijon
<http://plu.grand-dijon.fr/gddijon/>
- Présentation de l'EcoPLU dans les Mardis de Tempo
<http://tempoterritorial.fr/mardi-de-tempo-janvier-2015-le-temps-dans-la-ville-durable/>
- Promotion de l'Ecocité Jardin des Maraichers
<http://www.epload.com/jdm>

Thématiques abordées

- | | | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|
| 1 Analyse des rythmes du territoire | 2 Focus sur les temps particuliers | 3 Le temps pour repenser la proximité | 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables | 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables | 6 Temps du projet | 7 Aménagements temporaires |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|

Échelle du projet

- | | | | | | |
|------|---------------|----------|--------------|------------------|--------|
| Bâti | Espace public | Quartier | Ville | Intercommunalité | Région |
|------|---------------|----------|--------------|------------------|--------|

Échelle démographique

- | | |
|----------------------|---------------------|
| Petite/Moyenne ville | Grande ville |
|----------------------|---------------------|

Stade dans le processus d'aménagement



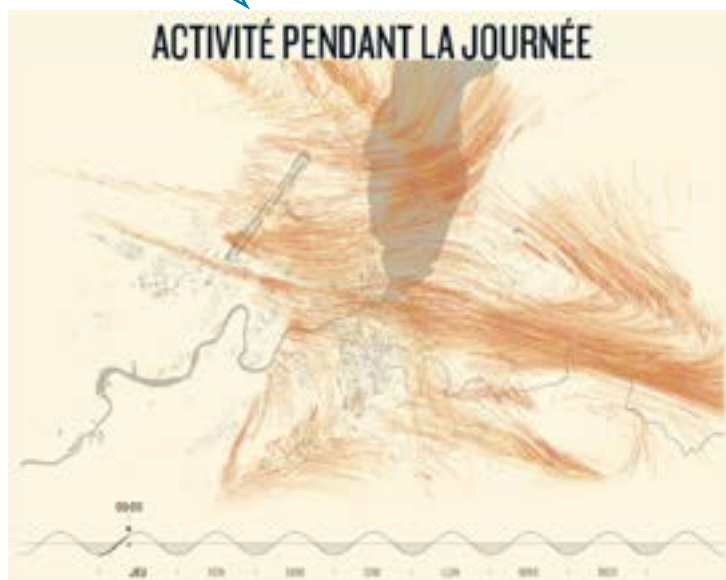
«VILLE VIVANTE» : LES DONNÉES TÉLÉPHONIQUES POUR OBSERVER LES RYTHMES

À Genève (Suisse), 2011

La ville de Genève a exploité les données téléphoniques pour sensibiliser les acteurs de la ville (élus, techniciens, habitants, visiteurs) à une nouvelle lecture du territoire à travers le prisme de la temporalité. Ainsi à Genève ce sont près de 15 millions de connexions et 2 millions d'appels par jour qui sont exploitables (par l'intermédiaire du réseau Swisscom, qui a transmis gratuitement les données anonymisées) pour réaliser une cartographie dynamique.

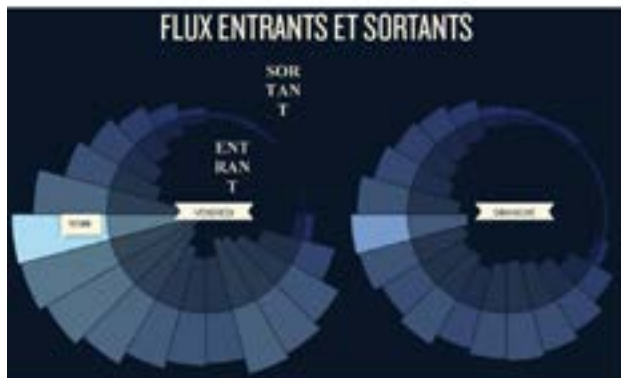
L'objectif de cette étude est de montrer l'utilisation possible des données de la téléphonie mobile pour rendre visibles les flux de déplacements, de révéler des dimensions généralement invisibles dans les représentations cartographiques traditionnelles. Les traces laissées par nos usages téléphoniques témoignent de la dynamique des mobilités et par conséquent de l'espace «vivant», tel que vécu par les individus qui l'utilisent. On peut étudier les flux dans la ville à toute heure de la journée grâce aux relais des téléphones portables qui captent leur localisation, ce qui permet de reconstituer les flux sur une ligne temporelle. La ville de Genève a vu plusieurs perspectives à cette étude :

- Analyser les flux des individus pénétrant dans la ville (de jour comme de nuit), pour faire ressortir les zones d'engorgement et d'embouteillages. Ceci permet aux pouvoirs publics d'évaluer et d'adapter les stratégies urbaines et de planification ;
- Analyser l'attractivité et les flux entre les quartiers de la ville ;
- Analyser les taux de fréquentation de certains espaces, dans une optique d'implantation d'entreprises et de commerces, mais aussi dans le but d'adapter les réseaux de mobilité de la ville.



Visualisation des traces laissées par les données mobiles

Cette étude, portée par la Ville de Genève, a été développée en lien avec des prestataires pour le traitement, l'analyse et la mise en forme des données. L'étude Ville vivante n'a pas eu d'influence directe sur des décisions urbanistiques, mais elle a permis de lancer le débat sur les données téléphoniques notamment sur leur utilité en termes d'analyse du territoire. La ville a par ailleurs communiqué sur cette étude auprès de la population.



© Ville de Genève

Exemples d'analyses possibles avec les données mobiles

Points clés

Points forts :

- Les données téléphoniques permettent des analyses du territoire variées
- Mise à disposition gratuite des données anonymes par l'opérateur pour cette expérimentation

Points de vigilance :

- Les données n'ont pas été exploitées à une échelle plus micro, ce qui aurait été intéressant pour alimenter des réflexions d'aménagement

Conditions de reproductibilité :

- Récouter les données téléphoniques anonymes de l'opérateur mobile du territoire

Pour aller plus loin

Contacts :

- Raoul SCHRUMPF, Directeur du Service du Commerce de Genève
raoul.schrumpf@etat.ge.ch, (+41)2 23 27 41 11

Sources

- Présentation de l'étude Ville vivante
<https://villevivante.ch/fr/>

Thématiques abordées

- 1 Analyse des rythmes du territoire
- 2 Focus sur les temps particuliers
- 3 Le temps pour repenser la proximité
- 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables
- 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables
- 6 Temps du projet
- 7 Aménagements temporaires

Échelle du projet

- Bâti
- Espace public
- Quartier
- Ville
- Intercommunalité**
- Région

Échelle démographique

- Petite/Moyenne ville
- Grande ville**

Stade dans le processus d'aménagement



GRAND LYON : VISUALISER ET ANALYSER LES «PULSATIONS URBAINES»

Une coopération entre le CERTU, le CETE de Lyon et l'Université Lumière Lyon 2 a permis de réaliser en 2008 une étude des pulsations urbaines du Grand Lyon. L'enjeu de l'étude était de mieux appréhender le fonctionnement d'une agglomération, et notamment l'interaction entre urbanisme et déplacements par le biais de l'approche temporelle. Pour cela, l'objectif était de représenter de manière cartographique les variations de présence des habitants sur un territoire au cours de la journée. L'idée était de ne pas décrire les déplacements, mais les lieux de présence et les occupations des personnes.

L'étude s'est appuyée sur l'enquête ménages déplacements (EMD) réalisée en 2006 sur l'aire métropolitaine lyonnaise. Ces enquêtes constituent une base de données riche sur les déplacements, à partir de pratiques individuelles puisqu'on connaît pour chaque déplacement relevé, son origine, sa destination, l'heure de départ, d'arrivée, le(s) mode(s) utilisé(s) et les activités pratiquées.

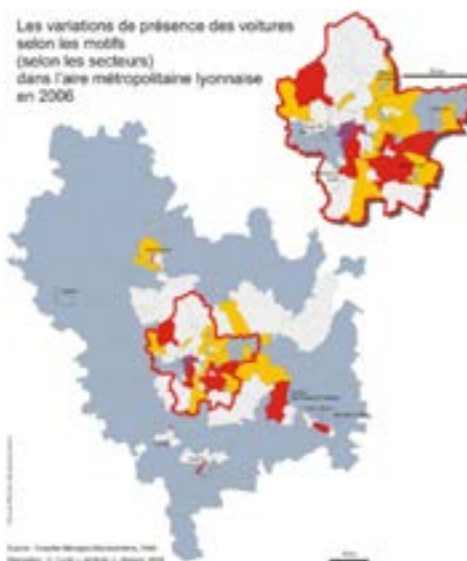
La construction de l'outil par le CEREMA a pris 1 an, en utilisant les logiciels MapInfo et Blender. Désormais, cet outil peut être appliqué à d'autres territoires : il faut compter une étude de 3 mois avec le Cerema. Le rendu de l'étude est une cartographie 3D animée qui évolue en fonction des heures de la journée, suivant les localisations et activités des résidents du Grand Lyon. Les cartes 3D, ne représentent pas le nombre de personnes présentes en un point donné en valeur

À Grand Lyon (Rhône), 2008



Lien vers la carte 3D animée : <http://mappemonde.mgm.fr/num27/fig10/fig10302.html>

absolue, mais le différentiel entre les personnes arrivées et les personnes parties. À titre d'exemple, sur un territoire de 10000 habitants et sur une tranche horaire donnée, si 300 personnes le quittent et que 500 personnes arrivent, on aura une variation positive de 200 personnes. Ce sont ces 200 personnes qui sont représentées par le graphe 3D. L'approche temporelle a permis de faire ressortir des champs d'analyses variés comme la présence et les activités des résidents, les interactions entre territoires, l'attractivité des quartiers, l'occupation de l'espace par la voiture et une typologie des territoires.



absolue, mais le différentiel entre les personnes arrivées et les personnes parties. À titre d'exemple, sur un territoire de 10000 habitants et sur une tranche horaire donnée, si 300 personnes le quittent et que 500 personnes arrivent, on aura une variation positive de 200 personnes. Ce sont ces 200 personnes qui sont représentées par le graphe 3D. L'approche temporelle a permis de faire ressortir des champs d'analyses variés comme la présence et les activités des résidents, les interactions entre territoires, l'attractivité des quartiers, l'occupation de l'espace par la voiture et une typologie des territoires.

Cette étude a par ailleurs été source d'inspiration pour d'autres territoires. C'est le cas de Saint Etienne en 2010, de Grenoble en 2010 ou de Caen Métropole en 2013, qui ont réutilisé cet outil pour étudier les pulsations urbaines. Cependant, cette étude n'a pas eu d'influence directe sur l'élaboration de documents d'urbanisme du Grand Lyon.

© CEREMA, CETE de Lyon, Université Lumière Lyon 2

Points clés

Points forts :

- Outil visuel très parlant de lecture et d'analyse des rythmes du territoire par l'approche temporelle sur des échelles précises
- L'étude utilise les enquêtes ménages déplacement (EMD), données disponibles pour un grand nombre de territoire

Points de vigilance :

- L'Enquête Ménages Déplacements peut être nuancée car elle ne contient pas toute la population
- Les Enquêtes Ménages Déplacements ne sont pas réactualisées régulièrement

Conditions de reproductibilité :

- Récouter les données Enquêtes Ménages Déplacements
- Compétences SIG nécessaires (MapInfo et Blender)

Pour aller plus loin

Contacts :

- Christophe HUREZ, Chargé d'étude Connaissance et analyse de la mobilité au CEREMA
christophe.hurez@cerema.fr, 04 72 14 31 84
- Julie PELATA, Direction technique Territoires et Ville au CEREMA
julie.pelata@cerema.fr, 04 72 74 58 29
- Karine NICOLLEAU, Direction territoriale Ouest du CEREMA
karine.nicolleau@cerema.fr, 02 40 12 84 60

Sources

- Présentation de l'étude et carte 3D animée
<http://mappemonde.mgm.fr/num27/fig10/fig10302.html>
- Fiche de présentation par le Cerema
<http://www.certu-catalogue.fr/les-pulsations-urbaines-en-telechargement-gratuit.html>
- Article de présentation
<http://www.lefcf.fr/new/articles/206-article-4.pdf>
- Présentation méthodologique
http://www.cotita.fr/IMG/pdf/10_CERTU_Pulsations_urbaines.pdf
- Pulsations Urbaines Caen Métropole
http://www.esrifrance.fr/iso_album/p33_mapbook2013.pdf
- Pulsations Urbaines Saint-Etienne
http://www.epures.com/images/pdf/transports-deplacements/EMD_2015-Pulsations-urbaines.pdf
- Pulsations urbaines Lorient
<http://www.audelor.com/index.php?id=3470>
- Étude INSEE sur le flux de population à Nantes le midi
http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=3&ref_id=19686
- Cartes dynamiques de la DRIEA
<http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/des-cartes-cinematiques-pour-visualiser-les-r2055.html>

Thématiques abordées

- 1 Analyse des rythmes du territoire
- 2 Focus sur les temps particuliers
- 3 Le temps pour repenser la proximité
- 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables
- 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables
- 6 Temps du projet
- 7 Aménagements temporaires

Échelle du projet

- Bâti
- Espace public
- Quartier
- Ville
- Intercommunalité
- Région

Échelle démographique

- Petite/Moyenne ville
- Grande ville

Stade dans le processus d'aménagement



ÉTUDE CHRONOTOPIQUE SUR LES HALLES : UNE ÉTUDE PIONNIÈRE

À Paris (Ile de France), 2002

Le projet de transformation des Halles a été initié en 2002 par la ville de Paris. Ce secteur de la capitale est caractérisé par des activités diurnes et nocturnes, hebdomadaires et saisonnières, simultanées ou alternées. Le quartier vit de jour mais également de nuit. Il compte environ 7 000 résidents et 800 000 utilisateurs en transit chaque jour dans les espaces de transport. Ancien « Ventre de Paris », les Halles ont gardé une empreinte des rythmes du marché central parisien notamment par des activités nocturnes facilitées par la proximité d'un terminal de bus nocturnes.



© Politecnico di Milano



La ville a initié une concertation conséquente avec les riverains et usagers pour pouvoir concilier les différentes pratiques de cet espace métropolitain, limiter les conflits entre résidents et habitants temporaires et adapter l'espace aux différents usagers. Le projet a suscité de vastes débats impliquant des experts, des élus et des habitants. En parallèle, la Mission prospective de la RATP a demandé à l'Aire de recherche en urbanisme des temps et de la mobilité du Politecnico di Milano de développer une approche chronotopique du quartier des Halles (janvier à juillet 2002).

© Politecnico di Milano

Cartes On/Off de 2002 sur le quartier des Halles

Une étude chronotopique a pour objectif de comprendre et d'analyser un territoire en révélant les dimensions temporelles, en articulant trois échelles et horizons temporels : l'horizon de l'histoire, les échelles du quotidien, l'horizon du projet. Des cartes «On/Off» ont notamment été développées dans ce cadre en lien avec le système d'information géographique de la ville. Il s'agissait

d'explorer les possibilités de relever et de représenter les rythmes quotidiens. La production de cartes on/off s'est limitée aux horaires des activités de rez-de-chaussée de la ville qui ont été relevés sur le terrain. Cela a permis toutefois d'observer l'offre au sein du quartier au fil de la journée et de rendre lisible une géographie momentanée et variable de l'offre urbaine, sur 24 heures.

Points clés

Points forts :

- Une recherche pionnière dans l'utilisation des systèmes d'information géographique pour étudier les rythmes urbains
- Une approche chronotopique intégrée à différentes échelles spatiales et temporelles

Points de vigilance :

- Récolte des données très lourde et nécessite des mises à jour régulières
- Les données horaires et calendaires des activités de rez-de-chaussée de la ville donnent une vision partielle des rythmes urbains tout en concourant à leur compréhension et analyse

Conditions de reproductibilité :

- De nombreuses études ont été menées depuis qui explorent différentes dimensions et exploitent les nouvelles possibilités ouvertes par un très vaste champ de données et de nouveaux outils d'analyse et de représentation
- L'étude en cours «L'exploration chronotopique d'un territoire parisien» actualise les méthodes et outils développés dans le cadre de la recherche sur les Halles

Pour aller plus loin

Contacts :

- Alain Guez, Architecte et Urbaniste
guezal@wanadoo.fr, 06 87 99 87 88

Sources

- Article sur l'étude chronotopique des Halles

https://www.academia.edu/16860385/Alain_Guez_2005_R%C3%A9am%C3%A9nagement_des_Halles._Une_interpr%C3%A9tation_chronotopique_in_Urbanisme_n340_janvier-f%C3%A9vrier_2005_pp._23-25

2

FOCUS SUR LES TEMPS PARTICULIERS

À RETENIR

- Longtemps ignorées, les spécificités de la ville la nuit sont progressivement prises en compte par les politiques publiques locales.
- D'autres temporalités sont porteuses d'enjeux en matière d'aménagement. Sur les temps «creux» que sont le dimanche ou l'été par exemple se posent des questions spécifiques d'accès aux services, de mobilité ou de recomposition des polarités urbaines.
- Reconnaître la diversité des temps et leurs singularités, c'est viser tout aussi bien les attentes de publics différents, l'apaisement de conflits d'usage, des économies d'énergie, la préservation de l'environnement, l'attractivité urbaine ou l'utilisation optimisée des bâtiments et des espaces

Ces dernières années, la nuit suscite l'attention de différents acteurs sous l'effet du développement des animations, des festivités et des loisirs nocturnes dans les villes, mais aussi des pressions, des conflits, et du travail de nuit. La mise en place de plans-lumière, la multiplication des illuminations, l'organisation d'événements urbains, l'extension des transports en soirée ou de nuit, les diverses tentatives de régulations et de médiations ainsi que la création de trames noires témoignent de l'intérêt renouvelé pour la nuit, devenue un temps privilégié d'innovation des politiques publiques locales.

Il n'en a pas toujours été ainsi : urbanistes, élus et autres acteurs de la ville se sont longtemps peu préoccupés de la nuit, ignorant les spécificités des espaces urbains nocturnes. En matière d'éclairage public, par exemple, une logique

fonctionnelle et techniciste prévalait jusqu'aux années 1990, suivant des normes et des calculs uniformisant les matériels utilisés et leur agencement dans les villes et entre les villes. Longtemps, les nuisances sonores générées par les bars ou boîtes de nuit conduisant à des plaintes de riverains se soldaient par une simple annonce de fermeture temporaire ou définitive de ces établissements par la préfecture. Si ces voies n'ont pas disparu, l'éventail des actions des politiques urbaines s'est élargi depuis une vingtaine d'années. Les acteurs locaux ont cherché :

- à mieux cerner ce temps particulier par des études (souvent sectorielles sur le travail de nuit, les transports, l'éclairage...) et des traversées nocturnes (qui permettent une approche sensible et une relecture de la ville nocturne en

conviant urbanistes, habitants, élus, etc. à suivre des itinéraires en petits groupes durant la nuit, à prendre des notes et à échanger en ateliers par la suite) ;

- à concilier les aspirations de la population et les activités nocturnes à l'aide de différents outils et dispositifs : correspondants de nuit et médiations artistiques et sociales visant à prévenir des conflits et jouer un rôle de médiation dans l'espace public nocturne ; chartes de vie nocturne, Etats généraux, conseils de la nuit visant à créer des espaces d'échange, à faciliter les relations entre les acteurs de la vie nocturne, à favoriser la recherche de solutions de façon concertée et à développer la vie festive locale de façon apaisée... ;
- à adapter le design et le mobilier urbain aux usages nocturnes : travaux sur les abribus par exemple, offrant plus de confort dans la lecture d'information, l'éclairage, leur repérage ;
- à mieux penser l'éclairage à l'échelle de la ville : l'urbanisme-lumière, à travers des schémas directeurs d'aménagement lumière (SDAL) et les plans-lumière, se développe ainsi depuis les années 1990, visant à améliorer la qualité des éclairages urbains (mises en lumière et éclairages publics) et à instaurer des réflexions à l'échelle d'une ville ou d'un quartier ; plus récemment, les trames noires pour «éteindre» dans les lieux où l'éclairage n'est pas nécessaire et réduire la pollution lumineuse.

Beaucoup reste encore à explorer et à créer pour mieux prendre en compte les singularités de la nuit, en termes de vécus, de pratiques, de valeurs et de représentations. En effet, les conflits s'accroissent entre résidents soucieux de préserver le calme de leur quartier et usagers nocturnes bruyants ; la pollution lumineuse et les dépenses énergétiques générées par les éclairages restent conséquentes ; l'augmentation du travail de nuit crée de nouvelles demandes en termes de services (transports, crèches, etc.). Les défis environnementaux, économiques et sociaux d'envergure sont nombreux.



© Concours photographique de sociologie visuelle «Vivre la nuit»

La vie nocturne comporte des enjeux spécifiques

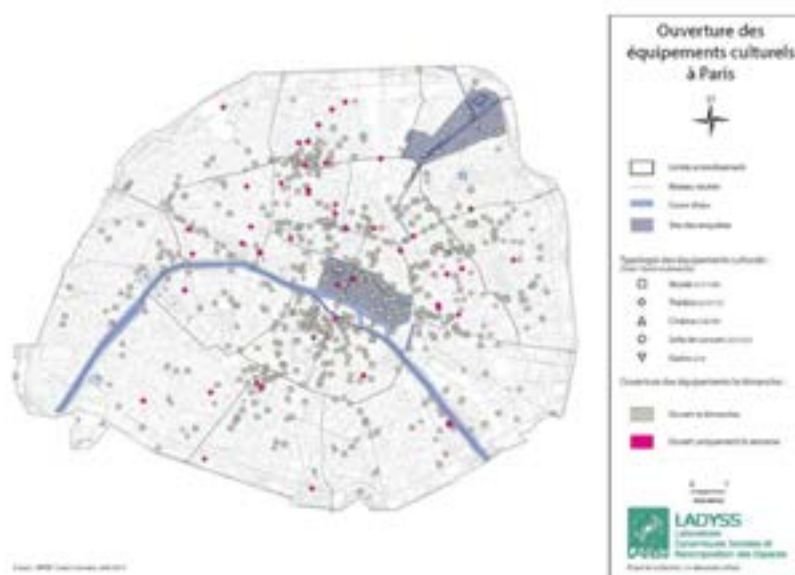
Si la nuit attire désormais l'attention des politiques publiques locales, d'autres temps particuliers restent dans l'ombre. Il s'agit surtout de temps «creux», «secondaires», traditionnellement hors du travail et de la production, comme le dimanche ou l'été, par exemple, durant lesquels l'activité urbaine est moindre. Fait significatif : alors que les débats sur l'ouverture des commerces le dimanche et le travail dominical existent depuis les années 1980 au niveau national, on observe une relative absence de questionnement sur ce qu'est une ville le dimanche, sur la façon dont les villes sont vécues ce jour-là, et sur les rythmes urbains en général. Quelques études existent néanmoins, montrant combien le dimanche est apprécié pour sa fonction de rupture du rythme hebdomadaire, que son rôle social est déterminant dans le choix des activités pratiquées, que l'offre urbaine dominicale est plus contrastée que ce qui est habituellement présenté, correspondant à des héritages historiques et culturels très prégnants, et combien l'espace public se révèle autrement...

Les périodes creuses de la ville renvoient bien souvent l'image de moments d'arrêt et sont souvent délaissées par les politiques urbaines...

alors que les villes sont loin d'être complètement désertes et continuent bien de vivre ! Les problématiques spécifiques à ces périodes méritent que l'on s'y intéresse : assurer la continuité de services publics, l'accessibilité à certains types de commerces, l'hospitalité de la ville et de ses espaces publics... Maintenir l'accès aux services publics ou aux commerces quotidiens au cœur de l'été se révèle difficile pour beaucoup de villes éloignées des bords de mer, les activités se programmant souvent en adéquation avec les rythmes scolaires, ce sur quoi ont travaillé plusieurs bureaux des temps.

Les politiques urbaines et les urbanistes ont longtemps négligé l'hétérogénéité des temps urbains, faisant comme si une heure équivalait à une autre, comme si chaque journée était identique à une autre, comme si les saisons étaient semblables entre elles... Les rythmes des espaces sont rarement considérés dans les projets urbains et les documents de la planification urbaine. Les SCoT ne tiennent pas compte des centralités mouvantes des villes dans leurs analyses et leurs propositions et l'espace apparaît de façon statique dans les cartographies, comme figé dans un temps qui n'existerait pas. Les projets des architectes ou paysagistes représentent presque toujours les espaces publics et les bâtiments lors d'une belle journée ensoleillée d'été et n'intègrent guère les variations météorologiques, saisonnières, de fréquentations...

Pourtant, il est évident que les espaces urbains ne se vivent pas de la même façon en été qu'en hiver, le jour que la nuit... Il serait utile que les urbanistes étudient la qualification des lieux selon les horaires d'ouverture des services, leur fréquentation et s'interrogent sur la cohésion de leurs rythmes. Ces éléments participent à l'accessibilité des lieux et à leur hospitalité, tout autant que leur localisation et les moyens de transport permettant d'y accéder. Penser en ce sens pourrait également amener à une meilleure conciliation des diverses activités.



Ouverture/ Fermeture des équipements culturels parisiens le dimanche (Lemarchand, 2014)

Les rythmes urbains posent d'autant plus question aujourd'hui sous l'effet des désynchronisations d'emplois du temps, de l'intensification de la concurrence interurbaine, du tourisme de masse et de la globalisation. Ces évolutions engendrent une sorte de lissage des temporalités. Faisant comme si le temps était homogène et neutre, certains discours tiennent la ville en continu, active 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, en modèle. D'ores et déjà, les paysages nocturne et dominical de l'offre de commerces et services se transforment de façon significative au risque de ressembler de plus en plus à celui des autres temps urbains.

L'alternance jour-nuit, les particularités de chaque jour, l'enchaînement des saisons, sont porteurs de sens car ils fournissent des repères, organisent les rythmes sociaux, culturels, donnent une couleur temporelle aux territoires. Il n'est pas rare que les villes sur-jouent certains tempos pour renforcer leur attractivité et réinventent, par exemple, les saisons autour d'ambiances recrées de façon folklorique : mise en scène de l'hiver (patinoires, marchés de Noël, décorations de vitrines, illuminations...) et/ou de l'été (esthétique balnéaire avec sable importé, transats, parasols, palmiers et activités ludiques), chaque saison faisant alors événement.

POUR ALLER PLUS LOIN :

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- A'URBA, 2014, «La métropole bordelaise la nuit, premiers enjeux», p. 8
- BELLAVOINE, 2005, «Les soirées à Saint-Denis, enquête auprès de Dionysiens», secteur études locales, mission Temps de la Ville, in Saint-Denis au fur et à mesure, n°45
- BOULIN, LESNARD, 2016, «Travail dominical, usages du temps et vie sociale et familiale : une analyse à partir de l'enquête Emploi du temps», in Economie et Statistique, n°486-487
- GUEZ, SUBRÉMON, 2013, «Saisons des villes», Editions Donner lieu, Paris
- GWIAZDZINSKI, 2003, «La ville 24h/24», Paris, Editions de l'Aube
- GWIAZDZINSKI, 2005, «La nuit, dernière frontière de la ville», Editions de l'Aube, Paris, 256 p.
- GWIAZDZINSKI, 2007, «Nuits d'Europe, Pour des villes accessibles et hospitalières», Belfort, Université de Technologie de Belfort-Montbéliard, 206 p.
- LEMARCHAND (dir.), 2014, «Le Dimanche à Paris en 2030 ?», Enquête sur les rythmes urbains», Paris, programme de recherche Paris 2030 financé par la Mairie de Paris
- LEMARCHAND, MALLET, PAQUOT (dir.), 2016, «En quête du dimanche», Edition Infolio
- MALLET, 2014, «Les rythmes urbains de la néolibéralisation», in Justice spatiale
- NARBONI, 1997, «La lumière urbaine, éclairer les espaces publics», in Le Moniteur
- NARBONI, 2012, «Les éclairages des villes : Vers un urbanisme nocturne», Edition Folio
- PAQUOT, 2013, «Dimanche, un jour comme les autres ?», in Esprit, p. 122-124
- TEMPO TERRITORIAL, 2010, «La ville l'été, entre rupture et continuité», in Les mardis de Tempo



FICHES D'ÉTUDES DE CAS ASSOCIÉES

LA NUIT À PARIS : ANALYSE DES ACTIVITÉS ET SERVICES NOCTURNES

PAGE 35

LES ESPACES PUBLICS DE REIMS LE DIMANCHE À REIMS

PAGE 37

CHARTRE DE LA VIE NOCTURNE : UN OUTIL POUR LIMITER LES CONFLITS TEMPORELS

PAGE 39

**LE SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT LUMIÈRE ET LE PLAN LUMIÈRE,
DES OUTILS POUR GUIDER LES USAGES NOCTURNES**

PAGE 41

PENSER LA VILLE AU RYTHME DES SAISONS

PAGE 43

Thématiques abordées

- | | | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|
| 1 Analyse des rythmes du territoire | 2 Focus sur les temps particuliers | 3 Le temps pour repenser la proximité | 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables | 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables | 6 Temps du projet | 7 Aménagements temporaires |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|

Échelle du projet

- | | | | | | |
|------|---------------|----------|--------------|------------------|--------|
| Bâti | Espace public | Quartier | Ville | Intercommunalité | Région |
|------|---------------|----------|--------------|------------------|--------|

Échelle démographique

- | | |
|----------------------|---------------------|
| Petite/Moyenne ville | Grande ville |
|----------------------|---------------------|

Stade dans le processus d'aménagement



LA NUIT À PARIS : ANALYSE DES ACTIVITÉS ET SERVICES NOCTURNES

À Paris (Ile de France), 2010



© Arnaud Frich

L'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme) a conduit une étude en 2010 sur les activités nocturnes de la ville de Paris. L'étude a duré quelques mois, se basant sur une première étude qui avait été réalisée en 2004 (commandée par le Bureau des Temps de Paris et la RATP). L'enjeu était de retracer les évolutions des activités du territoire sur ce temps spécifique, pour faire ressortir la nouvelle géographie des activités et la recomposition des centralités nocturnes. La récolte des données s'est faite sur la base des données de la Banque de Données des Commerces à Paris (actualisée tous les 3 ans), et avec la collaboration des différents acteurs (commerces, préfecture de police...). Pour chaque type d'activités, des cartes chronotopiques (ou «ON/OFF») ont été réalisées : il s'agit de représenter les commerces et services ouverts pour chaque créneau horaire défini (22h-00h30 ; 0h30-2h ; 2h-5h). Le défilement et la comparaison de ces cartes permet de faire ressortir les évolutions de l'offre nocturne au fil de la nuit. Différentes thématiques sont étudiées :

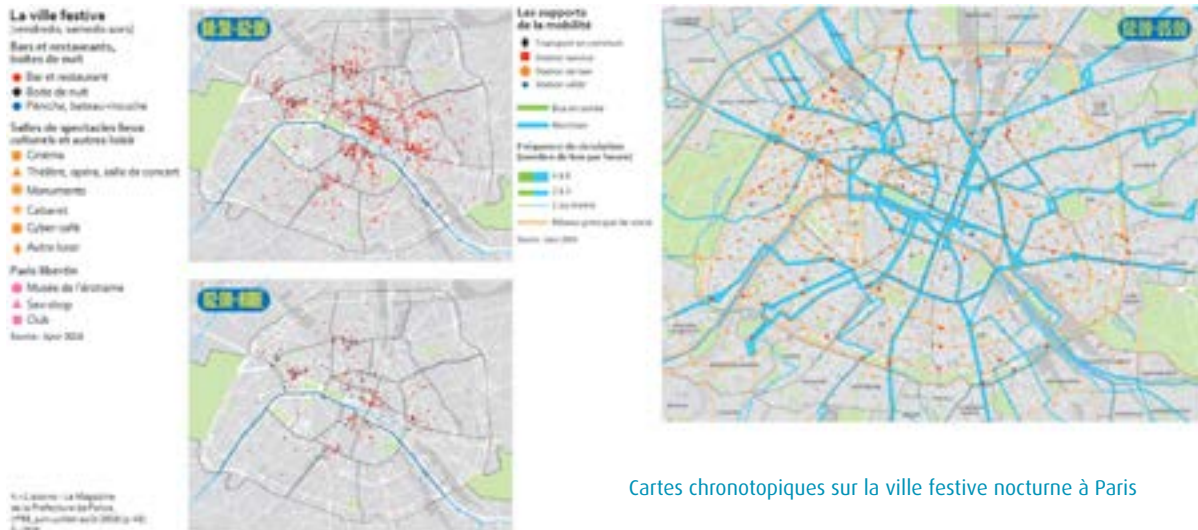
- Activités festives : Les théâtres et cinémas sont ouverts jusqu'aux alentours de 0h30, puis ce sont les restaurants, bars puis boîtes de nuits qui prennent le relais. Au fur et à mesure de la nuit, les polarités changent et évoluent en fonction de l'offre des activités festives, qui diminuent progressivement.
- Activités commerciales : supérettes, épicerie, boulangeries et kiosques. Si la majorité de ces activités s'éteignent passé minuit, une minorité reste

ouverte toute la nuit, témoignant de l'augmentation de certains usages nocturnes.

- Activités de services correspondant aux fonctions de veille de la Ville, sécuritaire et sanitaire : casernes de pompiers, commissariats de police, hôpitaux, cliniques privées et pharmacies. La majorité de ces activités sont ouvertes toute la nuit, correspondant à la fonction de ville de garde.
- L'offre de transports (métro, RER, bus et Vélib') s'adapte à ces activités nocturnes, avec un élargissement des plages horaires et une augmentation de la fréquentation des transports en commun sur ces horaires nocturnes.

Globalement l'étude met en avant que toutes ces activités sont liées les unes aux autres : elles accompagnent les usages nocturnes qui tendent à augmenter et à se diversifier. Elle peut permettre d'identifier, dans le temps et dans l'espace, les zones présentant un enjeu particulier en termes d'aménagement, d'animation ou de risque de conflits d'usages.

Cette étude était un des éléments de diagnostic des États généraux de la nuit de Paris, qui ont abouti à la mise en place d'un conseil de la Nuit à Paris en 2014 afin de permettre la concertation et la structuration de l'ensemble des acteurs parisiens de la vie nocturne. L'étude a servi de point d'appui pour orienter les politiques publiques, comme l'élargissement des horaires du réseau Noctilien.



Cartes chronotopiques sur la ville festive nocturne à Paris

Points clés

Points forts :

- Fait ressortir les polarités des activités nocturnes du territoire et permet aux réseaux de transports de s'adapter aux activités
- Permet de repérer les potentiels conflits d'usages
- L'étude a servi de point d'appui pour les politiques urbaines

Points de vigilance :

- Données très lourdes à récolter
- Une amélioration consisterait à proposer une carte «multicritères» présentant l'évolution des polarités de la vie nocturne au fil de la nuit

Conditions de reproductibilité :

- Capacité à récolter et actualiser les données
- Compétences en SIG pour la réalisation des cartes «On/Off»

Pour aller plus loin

Contacts :

- Bruno Bouvier, Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR)
Bruno.BOUVIER@apur.org, 01 42 76 81 52

Sources

- Ville de Paris, RATP, 2004, «Paris la nuit. Etude exploratoire», 110 p. et «Recueil Cartographique», 36p.
- État des lieux sur la nuit à Paris par l'APUR
http://www.apur.org/sites/default/files/documents/N8P_43_0.pdf
- Conseil de la nuit de Paris
<http://www.paris.fr/nuit>
- GWIAZDZINSKI, 2005, «La nuit, dernière frontière de la ville», Editions de l'Aube, 256 p.
- GWIAZDZINSKI, 2007, «Nuits d'Europe, Pour des villes accessibles et hospitalières», Belfort, Université de Technologie de Belfort-Montbéliard, 206 p.

Thématiques abordées

- 1 Analyse des rythmes du territoire
- 2 Focus sur les temps particuliers
- 3 Le temps pour repenser la proximité
- 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables
- 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables
- 6 Temps du projet
- 7 Aménagements temporaires

Échelle du projet

- Bâti
- Espace public
- Quartier
- Ville**
- Intercommunalité
- Région

Échelle démographique

- Petite/Moyenne ville
- Grande ville**

Stade dans le processus d'aménagement



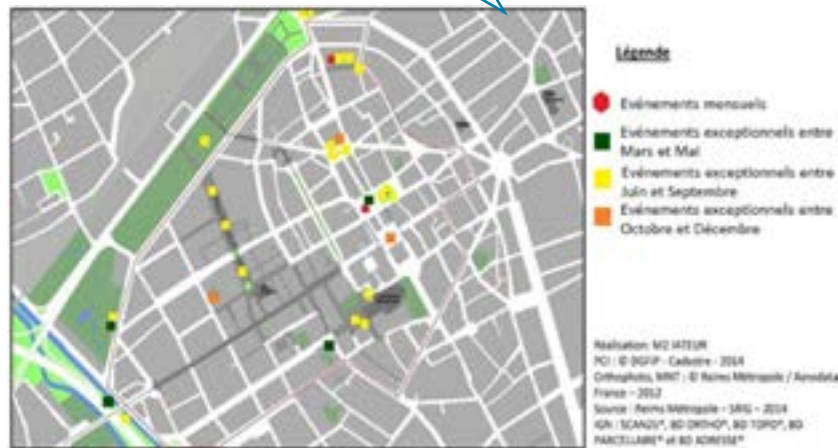
LES ESPACES PUBLICS DE REIMS LE DIMANCHE

À Reims (Marne), 2015

Le dimanche est une temporalité particulière de la semaine. Juridiquement considéré comme jour de congé obligatoire, il symbolise pour la majorité de la population un jour de repos et de lien social où l'on est déconnecté de l'emploi du temps habituel. L'évolution des modes de vie et l'accélération des rythmes quotidiens ont fait évoluer les attentes des habitants sur le dimanche : découverte de nouveaux lieux, de nouvelles pratiques culturelles, sportives et ludiques. Les espaces publics ont un rôle important à jouer le dimanche, car c'est dans ces lieux que peuvent se développer une partie des activités urbaines dominicales.

Le Master d'urbanisme URB'EA de l'IATEUR (Université de Reims), sous la direction de Sandra Mallet et Céline Burger, a réalisé en 2015 un atelier à la demande de Reims Métropole afin d'étudier les usages des espaces publics le dimanche dans le centre-ville de Reims. L'objectif de cet atelier était d'analyser comment les espaces publics structurent le centre-ville le dimanche et quels événements, services et activités y sont proposés. Cette étude temporelle a analysé les activités et les offres sur les différentes temporalités du dimanche et la diversité d'usages des espaces publics. Cet atelier a pu s'inspirer des travaux de recherche menés à Paris sur les usages de la ville le Dimanche.

Sur la base d'observations terrain et d'entretiens avec les services de Reims Métropole, des cartes chronotopiques ont pu être réalisées à l'échelle du centre-ville afin de représenter l'offre urbaine le dimanche : offre régulière (commerces, culture...) mais aussi offre événementielle (festivals, animations...). Les observations menées sur différents sites montrent qu'il existe une diversité des activités et des usages des espaces publics du centre-ville le dimanche, dépendant de l'offre commerciale, culturelle et événementielle, de la structuration des espaces, du mobilier urbain et des places de



© Master IATEUR, Reims Métropole

stationnement. L'étude identifie qu'une multitude d'acteurs influe sur les activités du dimanche : services de la ville, commerçants, associations commerçantes et non commerçantes, chambre de commerce et d'industrie, office du tourisme, résidents et usagers.

L'atelier fait ensuite des propositions d'aménagement afin de conforter les attentes et usages dominicaux des habitants, notamment :

- Rendre les espaces publics accessibles à tous et adaptables aux changements d'usages et aux temporalités ;
- Créer diverses ambiances sur un même lieu (végétalisation, points d'eau...) ;
- Travailler sur la signalétique et l'information pour les habitants et touristes ;
- Établir une charte d'ouverture dominicale avec les restaurants ;
- Proposer davantage d'animations récurrentes les dimanches (exemple bals et brocantes) et renforcer les animations déjà présentes ;
- Optimiser la répartition des services culturels sur les différents dimanches du mois et envisager une extension des horaires d'ouverture.

Étudier les espaces publics rémois sous l'angle temporel spécifique des usages du dimanche permet d'appuyer des propositions d'aménagement tenant compte de l'offre et des usages existants sur ce temps particulier.



Propositions d'aménagement issues de l'atelier



© Master IATEUR, Reims Métropole

Points clés

Points forts :

- Une analyse des espaces publics du centre-ville centrée sur les usages du dimanche

Points de vigilance :

- Lourdeur du travail de collecte des données nécessaires à l'étude (horaires des commerces et des services, activités, offre culturelle)

Conditions de reproductibilité :

- Capacité à récolter et à actualiser les données
- Intérêt des élus et services de la collectivité pour traduire cette analyse sur les temporalités dans les orientations d'aménagement des espaces publics

Pour aller plus loin

Contacts :

- Sandra MALLET, Maître de conférences en urbanisme et aménagement de l'espace
sandra.mallet@univ-reims.fr

Sources

- BURGER, MALLET (dir.), 2015, «Quels dimanches pour le centre-ville rémois ?», Atelier de Master 2 Urbanisme durable et Aménagement, IATEUR, janvier-juin 2015
- LEMARCHAND, MALLET, COHEN, et al. 2014, «Le Dimanche à Paris en 2030, Enquête sur les rythmes urbains», Paris, programme de recherche Paris 2030 financé par la Mairie de Paris

Thématiques abordées

- | | | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|
| 1 Analyse des rythmes du territoire | 2 Focus sur les temps particuliers | 3 Le temps pour repenser la proximité | 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables | 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables | 6 Temps du projet | 7 Aménagements temporaires |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|

Échelle du projet

- | | | | | | |
|------|---------------|----------|--------------|------------------|--------|
| Bâti | Espace public | Quartier | Ville | Intercommunalité | Région |
|------|---------------|----------|--------------|------------------|--------|

Échelle démographique

- | | |
|-----------------------------|--------------|
| Petite/Moyenne ville | Grande ville |
|-----------------------------|--------------|

Stade dans le processus d'aménagement



CHARTRE DE LA VIE NOCTURNE : UN OUTIL POUR LIMITER LES CONFLITS TEMPORELS

Temps particulier de la ville, la nuit accueille des usages spécifiques, avec un dynamisme à encourager mais aussi des nuisances à limiter. C'est notamment la nuit que les conflits temporels se manifestent et s'illustrent le plus entre la ville qui dort, la ville qui sort et la ville qui travaille. L'intérêt de l'approche temporelle de la nuit est de prendre en compte l'ensemble de ces usages, leur évolution afin de les accueillir et de limiter les conflits et nuisances au fil de la nuit ou au fil des saisons.

Nombreuses sont les villes en France et à l'étranger à avoir élaboré une «charte de la vie nocturne». L'élaboration de ces chartes se fait par un travail de concertation conséquent, regroupant riverains, gérants des établissements de nuit, services publics et usagers nocturnes. Les chartes visent principalement à favoriser le partage des espaces de vie nocturne, prévenir les risques et développer l'attractivité de la vie nocturne.



Des Conseils ou Comités de la nuit assurent le suivi de la charte et permettent des échanges réguliers entre les différents acteurs de la vie nocturne. La plupart des actions mises en place dans ce cadre sont des actions de gestion urbaine : actions de prévention, de médiation, d'information.

Quelques actions concernent plus directement l'aménagement urbain :

- Développement d'offres de mobilité sur des horaires élargis (extension des horaires bus/méto en fin de semaine, mise en place de lignes de nuit, travail sur la visibilité nocturne des abribus et des stations de vélos en libre-service, travail sur la localisation des stationnements de taxis, travail sur l'information sur les mobilités nocturnes ;
- Sécurisation des espaces publics urbains en renforçant leurs capacités d'usages plutôt qu'en mettant en œuvre des éléments défensifs et sans tomber dans un «urbanisme sécuritaire». Ainsi, à Brest, sur le quartier de Lambazellec et Kerourien, face à une situation d'insécurité et de dégradation lors des usages nocturnes dans les quartiers d'habitations, les ateliers Landauer ont proposé, suite à un diagnostic des usages, des aménagements d'espaces publics propices aux échanges et à la mixité des usages nocturnes : halls d'immeubles ouverts, place publique ouverte aux usages nocturnes... ;



Exemples de signalétiques nocturnes

- Mise en place d'une campagne de sensibilisation à Paris sur le «code de bonne conduite du fêtard» avec des panneaux inspirés du code de la route (pictogrammes et ton décalé) pour encourager les bonnes pratiques, mise en place d'urinoirs mobiles, ajout de poubelles pendant les soirées estivales ;
- Organisation à Rennes d'une traversée nocturne spécifiquement orientée sur les questions d'aménagement et de mobilités dans le cadre du projet urbain Rennes 2030 (septembre 2016) ;
- D'autres pistes de travail sont possibles : travail sur la signalétique nocturne, sur le mobilier urbain adapté ...

Points clés

Points forts :

- Charte : outil de connaissance et d'analyse des usages nocturnes, de gestion des conflits temporels, de dialogue entre les acteurs de la nuit
- Quelques actions concrètes en matière d'aménagement favorable aux usages nocturnes

Points de vigilance :

- La charte n'est pas contraignante et n'a pas de valeur juridique

- Trouver un équilibre entre les aménagements favorables aux usages nocturnes et les risques de détournement d'usages

Conditions de reproductibilité :

- Nécessite une concertation efficace entre les différents acteurs de la nuit
- Les aménagements nocturnes sont encore en phase d'expérimentation

Pour aller plus loin

Contacts :

- Camille JANNEL, Chargée de mission Forum Français pour la Sécurité Urbaine
jannel@ffsu.org, 01 40 64 49 00
- Thierry CHARLOIS, Chef de projet sur la politique de la nuit à Paris
thierry.charlois@paris.fr, 01 42 76 44 84
- Dora CASSAR, Coordinatrice Vie nocturne/Débits de boissons à la Direction Sécurité et Prévention de la ville de Lyon
dora.cassar@mairie-lyon.fr, 04 72 07 38 39

Sources

- FFSU, 2015, «Construire une stratégie locale de la nuit»
- FFSU, 2016, «Vie nocturne : Bilan 2015 et perspectives 2016»
- Charte de Lyon
<http://www.lyon.fr/page/cadre-de-vie/bruit/charte-pour-la-qualite-de-la-vie-nocturne.html>
- Charte de Rennes
<http://metropole.rennes.fr/renneslanuit>
- Site du Forum Français pour la Sécurité Urbaine
<http://ffsu.org/>

Thématiques abordées

- | | | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|
| 1 Analyse des rythmes du territoire | 2 Focus sur les temps particuliers | 3 Le temps pour repenser la proximité | 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables | 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables | 6 Temps du projet | 7 Aménagements temporaires |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|

Échelle du projet

- | | | | | | |
|------|---------------|----------|--------------|------------------|--------|
| Bâti | Espace public | Quartier | Ville | Intercommunalité | Région |
|------|---------------|----------|--------------|------------------|--------|

Échelle démographique

- | | |
|-----------------------------|--------------|
| Petite/Moyenne ville | Grande ville |
|-----------------------------|--------------|

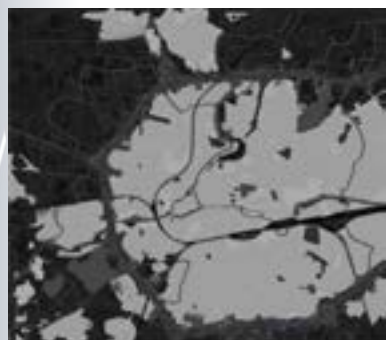
Stade dans le processus d'aménagement

- | | | | | |
|--------------------------------|--------|------------------------|-------------------------|-----------------|
| Urbanisme réglementaire | Études | Urbanisme opérationnel | Opération d'aménagement | Gestion urbaine |
|--------------------------------|--------|------------------------|-------------------------|-----------------|

LE SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT LUMIÈRE ET LE PLAN LUMIÈRE, DES OUTILS POUR GUIDER LES USAGES NOCTURNES

L'éclairage est un élément central dans l'aménagement des villes la nuit. Les villes se sont progressivement dotées d'outils pour orienter leur politique d'éclairage avec une vision d'ensemble : ce sont les plans lumières et les Schémas Directeur d'Aménagement Lumière. Les deux consistent en une analyse de la ville nocturne, un diagnostic de ses infrastructures et une proposition d'ambiance lumineuse de son paysage nocturne. Le Plan Lumière est une orientation stratégique centrée sur la mise en valeur du patrimoine par l'éclairage et pour la maintenance, tandis que le SDAL adapte l'éclairage urbain au territoire et aux usages. Le SDAL traite de l'éclairage public, de l'éclairage des bâtiments et des espaces publics, il est très transversal et a l'avantage d'être vecteur de concertation avec les usagers et habitants. Il doit être approuvé en conseil municipal. Le SDAL consiste à :

- Créer une ambiance et une identité nocturne, tenant compte des différences sociales des espaces urbains ;
- Adapter l'éclairage aux usages ;
- Améliorer l'attractivité urbaine et touristique en ciblant l'éclairage du patrimoine urbain ;
- Augmenter le confort et la sécurité des usagers.



© Ville de Rennes

Trame noire du SDAL de la ville de Rennes



© cteforum.fr

Le SDAL a pris de l'importance ces dernières années avec les enjeux environnementaux dans le cadre d'une démarche de développement durable (préservation des milieux naturels, limite des dépenses énergétiques, préservation de la nuit). La «Trame noire», terminologie introduite par Roger Narboni pour le SDAL de Rennes, s'inspire des trames verte et bleue (inscrites dans le Grenelle de l'environnement) pour l'articulation entre l'éclairage et l'obscurité. Son principe est de créer une trame volontairement non éclairée afin de produire une coupure dans la nuit et de préserver des milieux de l'éclairage public (par exemple les grands espaces naturels). La trame noire délimite des zones d'obscurité, partielles ou temporaires, et précise le mode d'éclairage de leurs liens et franchissements.

Ces différents documents interrogent le rapport entre la lumière et



© Ville de Lyon

Plan lumière de la ville de Lyon

l'obscurité en ville la nuit et témoignent d'une prise en compte progressive des spécificités du temps de la nuit dans l'aménagement urbain. Ils peuvent être élaborés et appliqués sur des villes aux échelles différentes : des grandes villes comme

Paris, Lille ou Rennes ou bien des villes moyennes comme Valenciennes, Illzach ou Montlouis sur Loire. Dans l'exemple de la ville de Rennes, le SDAL a été élaboré en interne avec une Assistance à la Maîtrise d'Ouvrage par un concepteur Lumière Conseil.

Points clés

Points forts :

- Accompagner les usages nocturnes
- Bénéfice quant aux coûts d'éclairage pour la collectivité, et bénéfice environnemental

Points de vigilance :

- La mise en œuvre du SDAL suppose la coopération avec de nombreux maîtres d'ouvrages et maîtres d'œuvres, apportant une difficulté dans la mise en place d'une politique d'éclairage d'ensemble

Conditions de reproductibilité :

- Nécessite une volonté politique de mettre en place un SDAL

Pour aller plus loin

Contacts :

- David MOIZAN, Responsable de l'Unité Eclairage Public et Signalisation Lumineuse à Rennes Métropole
d.moizan@rennesmetropole.fr, 02 23 62 23 72
- Direction de l'Eclairage Public de la ville de Lyon
04 72 10 30 30

Sources

- Rapport entre urbanisme et éclairage
<http://www.afe-eclairage.fr/docs/10194-ext.pdf>
- SDAL de la ville de Rennes
<http://metropole.rennes.fr/actualites/urbanisme-deplacements-environnement/environnement/nouvelles-lumieres-sur-la-ville/>
- Trame noire de la ville de Rennes
<http://www.concepto.fr/wp-content/uploads/2015/06/1503-Horticulture-et-paysages-Une-trame-noire-en-compl%C3%87ment-des-trames-vertes-et-bleues-Sdal-Rennes-et-Lorient.pdf>
- Plan Lumière de la ville de Lyon
<http://www.lyon.fr/page/projets-urbains/plan-lumiere.html>
- NARBONI, 1997, «La lumière urbaine, éclairer les espaces publics», in Le Moniteur
- NARBONI, 2012, «Les éclairages des villes : Vers un urbanisme nocturne», In Folio

Thématiques abordées

- 1 Analyse des rythmes du territoire
- 2 Focus sur les temps particuliers
- 3 Le temps pour repenser la proximité
- 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables
- 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables
- 6 Temps du projet
- 7 Aménagements temporaires

Échelle du projet

- Bâti
- Espace public
- Quartier
- Ville
- Intercommunalité
- Région

Échelle démographique

- Petite/Moyenne ville
- Grande ville

Stade dans le processus d'aménagement



PENSER LA VILLE AU RYTHME DES SAISONS

La plupart des projets d'aménagement ou présentations de promoteurs immobiliers représentent la ville sous ce qu'on appelle le «printemps permanent»¹ : ciel bleu et dégagé, température agréable, arbres verdoyants, etc. Ils reflètent l'absence de prise en compte de la variabilité des temporalités (hiver, pluie, week-end, nuit...) et relèvent d'un urbanisme fonctionnel figé, ne prenant pas en compte les attentes en termes d'usages multiples et variés de la ville. L'enjeu est bien de penser un urbanisme temporel qui prend en compte l'ensemble de ces temporalités qui font la vie en ville.

Les saisons influent fortement sur les «ambiances physiques»² et les usages de l'espace public : l'ensoleillement, la vitesse du vent, la température et l'hygrométrie de l'air, le niveau sonore, la quantité de lumière varient selon qu'on soit en hiver ou en été. Ces éléments «déterminent l'agrément ou l'inconfort que nous éprouvons à pratiquer l'espace urbain»². La morphologie urbaine du lieu (orientation et largeur des rues), le mobilier urbain, la végétation, le revêtement du sol vont renforcer ou atténuer la

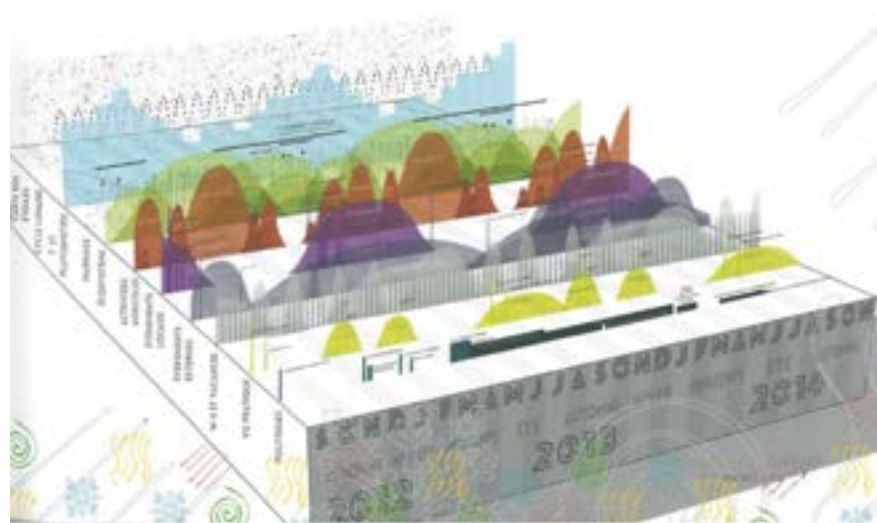


Schéma liant la saisonnalité du climat, de l'écosystème et des activités humaines

sensation de chaleur en été et encourager ou non les usages de l'espace public sur l'ensemble des saisons. Cela nécessite une connaissance physique du site afin d'analyser et d'orienter les usages au fil des saisons. Il s'agit également de faire le lien entre la saisonnalité du climat, de l'écosystème, des activités humaines (travaux, vacances), et de l'événementiel, comme le propose ce schéma de l'agence Coloco.

Certaines villes accompagnent ou renforcent les saisons urbaines par des aménagements temporaires, qui permettent des usages saisonniers et en créent de nouveaux : patinoires, marchés de Noël en hiver, installation de transats, plages, festivals en été, brocantes et vides greniers au printemps.



1 Alain Guez, Alice Sotgia, Saisonnalités de la ville et des lieux habités in Saisons en ville, Cahiers de la Métropole Bordelaise, mai 2015

2 Catherine Sémidor, Ombres et lumières in Saisons en ville Cahiers de la Métropole Bordelaise, mai 2015

Penser la variabilité des usages selon les saisons, c'est aménager les espaces publics selon les spécificités climatiques des villes et des rues avec la possibilité de les équiper d'aménagements pérennes (kiosques, ombrières, auvents...) ou temporaires mais aussi en pensant une gestion temporelle de l'organisation urbaine. Ainsi, la ville de Paris a instauré une gestion spécifique pour les sites à forte fréquentation estivale, avec des panneaux de sensibilisation, la mise en place de toilettes mobiles et le renforcement du dispositif de propreté (poubelles supplémentaires, collectes plus fréquentes).

Enfin dans les sites soumis une forte saisonnalité des usages, on pratique depuis longtemps les aménagements ou usages modulables. Ainsi, dans les stations balnéaires ou villages touristiques, les cours d'écoles peuvent être utilisées comme parkings pour accroître l'offre de stationnement durant les vacances scolaires.



© cj.valdise.fr

Points clés

Points forts :

- La prise en compte des saisons permet des usages saisonniers du territoire
- Les aménagements saisonniers renforcent l'attractivité du territoire en proposant de nouveaux usages

Conditions de reproductibilité :

- L'élaboration des aménagements saisonniers doit prendre en compte les caractéristiques climatiques du territoire

Pour aller plus loin

Contacts :

- Alain Guez, Architecte, Urbaniste, Professeur à l'ENS d'Architecture de Nancy
guezal@wanadoo.fr

Sources

- CAMBO, 2015, Dossier «Saisons en ville», in Cahiers de la Métropole bordelaise n°7
- COLOCO, CLÉMENT, «Calendrier des étoiles aux usages», in Mission 55 000 ha de nature



3

LE TEMPS POUR REPENSER LA PROXIMITÉ ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

À RETENIR

- Les vitesses de déplacement et les temps d'accès influent sur la morphologie des territoires. Ce sont des leviers pour :
 - structurer les vitesses, être un outil pour aménager le territoire ;
 - penser l'accessibilité temporelle aux aménités urbaines, un outil au service d'une proximité redéfinie ;
 - analyser les usages de l'espace dans le temps, pour comprendre le fonctionnement des territoires et conforter les différentes centralités.
- La structuration des vitesses, la polycentralité et la proximité temporelle sont les trois mailles d'un même principe : celui d'un fonctionnement urbain plus fluide et plus proche des aspirations des habitants.

L'aménagement du territoire ne peut se résumer à une approche spatiale ; il doit mieux prendre en compte la désynchronisation des rythmes sociaux, l'évolution des temporalités locales, la proximité temporelle des aménités dans les différents bassins de vie. Tout cela structure le fonctionnement des territoires et conditionne la qualité de vie des habitants.

En matière de mobilité, il s'agit d'un retournement de point de vue : abandonner la mécanique des flux des réseaux de transport pour s'intéresser aux usages de la mobilité, aux temps d'accès et à leurs conséquences sur l'organisation urbaine et sur la vie des habitants et des usagers. Aujourd'hui le dogme de la vitesse s'effrite pour laisser place à une meilleure maîtrise des vitesses et à l'optimisation de la répartition des activités, facteur de régulation et d'aménagement du territoire.

1. Les vitesses de déplacement conditionnent la forme des espaces urbanisés

L'augmentation des vitesses de déplacement, rendue possible par le progrès technique, la diffusion massive de la voiture dans la seconde partie du XX^e siècle et le développement des

infrastructures pour véhicules motorisés, a profondément changé nos mobilités et la morphologie de nos territoires. Initialement très compactes du fait des déplacements pédestres

et de la traction animale (environ 3 km/h), les villes se sont peu à peu dilatées au rythme des transports ferrés (tramway, métro, train), jusqu'à parvenir à la ville diffuse de l'automobile à 50 km/h et plus. Ce desserrement des lieux d'habitat et d'activités a profondément impacté le rythme de vie, les organisations familiales et les programmes d'activités.

Selon la conjecture de Zahavi (Zahavi, 1980), «les progrès de la vitesse, ont permis à chacun, non pas de gagner du temps, mais de pratiquer un espace plus vaste, en maintenant un budget temps de déplacement relativement stable pour l'individu», avec un coût acceptable. La vitesse et le coût des déplacements participent à la définition d'une enveloppe géographique à l'intérieur de laquelle les activités humaines quotidiennes se déploient. La communauté scientifique s'accorde pour définir une limite temporelle aux villes qui correspond à environ 1h de déplacement pendulaire par jour.

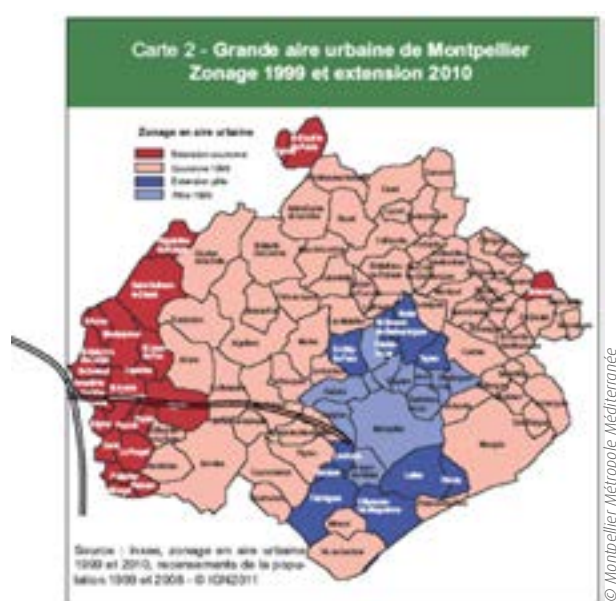
Du fait de l'augmentation des vitesses, nos aires urbaines captent aujourd'hui beaucoup plus de population et d'activités qu'auparavant. Elles sont plus étalées, mais aussi plus distendues. La vitesse et le recours à l'automobile favorisent la diffusion des activités urbaines. L'urbanisation

s'est souvent traduite par une dissociation des zones résidentielles, commerciales et économiques afin d'assurer confort et tranquillité aux habitants. Elle s'est accompagnée du développement d'infrastructures de transports rapides, chargées de compenser l'éloignement géographique.

Si nous observons les activités individuelles dans ces larges territoires de vie, et suivant en cela la time-geography du géographe T. Hägerstrand (1975), nous pouvons constater que nos parcours quotidiens s'enchevêtrent pour recomposer des territoires complexes où s'emboîtent les échelles spatiales et temporelles.

La généralisation de la vitesse a conduit à une séparation des flux ainsi qu'à une hiérarchisation des réseaux qui privilégie l'automobile au détriment des autres modes de transport. De plus, les voies rapides en ville, privilégiant la circulation, engendrent souvent des effets de coupures urbaines, qui entravent le maillage fin de proximité (Heran, 2011).

Si la vitesse et la voiture ont permis une véritable émancipation basée sur une mobilité en apparence peu coûteuse qui a favorisé en particulier l'accès à des logements moins chers dans le périurbain, ce modèle est actuellement remis en question. La réalité du coût de la mobilité quotidienne devient d'autant plus sensible avec l'incertitude liée au prix fluctuant de l'énergie, la perception du prix du stationnement et des temps passés dans les transports. L'époque actuelle effectue un calcul des coûts externes jusqu'alors «cachés» en termes de pollution et de ses effets sur le climat et sur la santé publique. Outre la pollution, les accidents et la sédentarité des modes de vie, la question du temps passé, perdu dans les transports, est une des limites posées par la société actuelle au «tout automobile» sur fond de révolution numérique. On peut aujourd'hui imaginer effectuer une activité sans avoir à se déplacer «loin». Le troc de temps passé contre un lopin de jardin à la campagne trouve ses limites. De mobilité choisie, la mobilité lointaine est de plus en plus subie et coûteuse en temps, du fait de la poursuite de la périurbanisation, de l'augmentation des congestions et des difficultés



La transformation de la nationale N109 en autoroute A750 à 130 km/h a contribué à l'extension de l'aire urbaine de Montpellier (communes en rouge foncé)

que rencontrent les collectivités pour financer de nouvelles infrastructures de transports. On atteint actuellement des limites en termes d'étalement temporel et de financement qui pourraient conduire à une décroissance de la périurbanisation. La crise du pouvoir d'achat, associée à la hausse importante des prix de l'immobilier, limite le choix résidentiel des ménages et tend à les rejeter de plus en plus loin à la recherche de logements abordables. Cette situation est accrue par un déficit de

construction de logements dans les secteurs les plus proches des pôles d'emploi, qui limite les possibilités de rapprochement entre travail et habitat. Une des priorités devrait donc être de redonner des marges de choix résidentiels aux ménages à proximité des lieux d'activités (emploi, école) même si aujourd'hui il est rare que les couples bi-actifs travaillent au même endroit et à proximité des lieux qui facilitent une bonne gestion des temps quotidiens (densité de commerces, services...).

2. Le chrono-aménagement : du bon usage du temps pour un aménagement équilibré des territoires

Pour mieux maîtriser l'aménagement du territoire, le chrono-aménagement préconise d'aller vers une meilleure cohérence entre le dimensionnement des infrastructures de transport (vitesse en particulier) et les projets d'aménagement du territoire. Il s'agit notamment d'articuler la programmation des infrastructures de transport avec une réflexion sur la régulation des processus de périurbanisation et d'étalement urbain. A Grenoble, cela s'est traduit par l'idée de maintenir un éloignement temporel entre les pôles urbains. Il s'agit également de favoriser la polycentralité et de conforter ces polarités par des aménités urbaines, en adaptant la vitesse au contexte urbain, en privilégiant une approche qui redonne tout son sens à la notion de proximité et à la ville des courtes distances.

À l'opposé de la pensée moderniste qui aménageait l'espace au profit d'une simple compression du temps en pratiquant la *tabula rasa*, le chrono-aménagement entend recomposer en douceur les territoires existants. Comment ? En poursuivant un objectif d'équilibrage des territoires de vie à différentes échelles. À l'échelle des régions, il s'applique à structurer les temps d'accès entre les différents pôles urbains, et porte une attention toute particulière à l'accessibilité aux services en zones rurales. À l'échelle des aires agglomérées, il structure le territoire en agissant sur les vitesses, il conforte les grandes polarités, plaide pour une plus grande mixité fonctionnelle, rapproche l'habitat des zones d'emploi et d'activités (santé,

espaces naturels, commerces...), assure une répartition équilibrée des grands équipements. À une échelle infra-urbaine, il équilibre les micropolarités, renforce la mixité de fonctions, adapte les voiries au contexte urbain, favorise la ville des proximités et le recours aux modes actifs. Enfin, à l'échelle des espaces publics, des bâtiments et des lieux de mobilité, il favorise le développement de services et optimise leur occupation temporelle (mutualisation, espaces de co-présence). L'avancée du chrono-aménagement tient surtout dans sa capacité à jongler avec les échelles spatiales, à penser la petite et la grande échelle en même temps, pour agir concrètement tout en inventant de nouvelles fonctions servicielles pour aider les familles à s'organiser. L'offre infrastructurelle est datée, la société évolue vers une dimension servicielle qui nécessite d'appréhender la mobilité parmi un panier de services et non pas de manière séparée des autres fonctions urbaines.

3. Structurer les vitesses d'un territoire

Avec la structuration des vitesses d'un territoire, nous passons de la connaissance à l'action. Sur ce sujet, de nouveaux outils existent pour réguler la vitesse automobile et favoriser son insertion dans le contexte urbain (zones de rencontre, zones 30, limitation de vitesses sur les rocades et liaisons interurbaines, régulation dynamique des vitesses, voiries modulables en fonction des heures ou des congestions observées). L'enjeu est moins d'aller vite que d'assurer une fiabilité de l'heure à laquelle on prévoit d'arriver. Un système de transport n'est plus forcément rapide, il faut qu'il soit fiable en termes de fonctionnalités (réduire les risques de retard et de dégradation du programme d'activités). Ces outils permettent de réguler les rythmes et de fiabiliser les temps d'accès en jouant sur le lissage des flux permettant d'éviter la formation d'heures de pointe, les situations de congestion, génératrices d'externalités négatives.

En complément, des politiques visant à rendre les temps de parcours plus performants en modes actifs et en transports en commun peuvent être mises en oeuvre (site propre bus, tram, piste cyclable, raccourcis piétons...) pour favoriser l'usage de ces modes. En revanche,

une des difficultés des politiques de régulation des vitesses, réside dans la coordination des gestionnaires de voiries pour harmoniser et assurer la gestion dynamique en temps réel des vitesses sur un territoire administrativement fragmenté. Une autre difficulté consiste à traiter non seulement les flux majoritaires mais aussi la diversité des besoins de mobilité individuelle, de plus en plus «polychrones».

Une piste d'approfondissement concerne l'intégration de la structuration des vitesses dans les documents d'urbanisme: SCoT, PLUi et PDU. Cela apporte un complément utile aux diagnostics et enrichit certaines orientations par la hiérarchisation des voies. Sur son versant opérationnel, la structuration des vitesses induit des travaux d'aménagements qui peuvent faire l'objet d'orientations d'aménagement.

La structuration des vitesses, à l'échelle métropolitaine ou d'un bassin de vie, conduit inmanquablement à s'interroger sur l'organisation spatiale des territoires urbanisés dans une logique de polycentralité et de proximité qu'elle entend favoriser.

4. La proximité entre temps d'accès aux aménités urbaines et redéfinition

Le temps peut être utilisé comme une mesure du territoire vécu par les habitants dans leurs déplacements quotidiens. On dit habiter «à 10 minutes» du centre-bourg et non «à 13 km». La perception que nous en avons sera différente entre des déplacements contraints (en grande partie pendulaires) et une mobilité choisie (liée par exemple aux loisirs). Au-delà des différents usages des modes de déplacements aux différentes échelles de territoire, c'est bien en termes d'expériences individuelles qu'il faut désormais réfléchir.

La mono-fonctionnalité de certaines zones est une des principales causes des déplacements pendulaires subis et des difficultés d'articulation

des temps quotidiens. De plus, l'accélération et la désynchronisation actuelles des modes de vie brouillent la vision d'un fonctionnement urbain unitaire. Face aux séquences temporelles qui s'accélèrent dans la vie quotidienne, nous devons nous interroger sur la manière d'analyser les territoires (métropolitains, urbains, périurbains, péri ruraux, ruraux, insulaires...) par les temps d'accès aux activités, aux lieux de consommation et aux services. L'analyse territoriale de l'INSEE (INSEE, 2016) amène une première approche régionale des temps d'accès aux commerces et services sur la base d'isochrones. C'est aussi le cas avec l'étude de l'IRDES (IRDES, 2011) et celle de l'AURIF (AURIF, 2011) qui articulent les niveaux de services et leurs temps d'accès

acceptables en présentant une classification par niveaux de service. Ces méthodes ont l'intérêt d'exprimer une géographie temporelle même si elles ne prennent pas en compte la diversité des pérégrinations quotidiennes, ni la réalité de l'accès aux services (horaires d'ouverture, temps d'attente, formalités à distance...).

La planification des territoires des «courtes distances» s'exprime selon différentes formes telles que «la ville de la pantoufle» (Madec, 2008) ou encore le Plan général d'urbanisme de Portland. La «ville de la pantoufle» s'intéresse à ce que nous pouvons trouver «en bas notre immeuble» ou à proximité. Concernant Portland, le plan est basé sur une analyse approfondie des conditions de vie dans les divers quartiers de la ville dans l'objectif de réduire les inégalités sociales. Il trouve son expression temporelle dans une carte intitulée «20-minute neighborhood concept analysis» axée sur les temps d'accès à différentes aménités du quotidien qui conduit à la reconnaissance de micro-bassins de vie.

Le Bureau des temps de Rennes s'est inspiré de cette approche pour développer une cartographie des temps d'accès à pied aux aménités du quotidien, qui conditionne en partie l'attractivité des différents secteurs de la ville et de la métropole. Les temps d'accès peuvent être déclinés ou ajustés à des besoins ou des populations spécifiques, comme cela a pu être fait, à Rennes également, pour promouvoir un urbanisme favorable au vieillissement. Cette approche par les temps d'accès a également contribué à orienter les décisions d'ouverture à l'urbanisation dans les communes de la «ville archipel».

Pour une proximité redéfinie

Cependant, la proximité ne s'entend pas uniquement de manière spatiale ou en temps d'accès à une offre physique. Elle s'entend plus largement dans l'espace-temps, dans l'enchaînement de nos occupations :

- Les services peuvent aller vers les demandeurs (permanences administratives ou sociales, commerces ambulants ou saisonniers, procédures dématérialisées...);



Cercles d'accessibilité piétonne aux équipements du quotidien

- L'accessibilité temporelle peut être organisée à l'échelle d'un réseau (coordination des horaires d'ouverture des piscines, médiathèques...);
- Cette nouvelle proximité peut s'appuyer sur une programmation mixte des espaces publics et des bâtiments pour favoriser l'articulation des échelles d'espaces-temps quotidiens. Une optimisation de l'occupation temporelle a été approchée dans le PLU de Dijon ou encore dans le diagnostic du PLU de Niort. La polyfonctionnalité programmatique trouve une expression intéressante avec les Community Schools Néerlandaises ou le pôle éducatif Molière des Mureaux qui accueillent des usages autres que scolaires durant la pause méridienne, en soirée et les jours où il n'y a pas classe;
- La proximité peut également se situer sur nos trajets de mobilité quotidiens, en positionnant les services au plus près des trajets des individus.

© Concours étudiant (La Recherche, l'Ademe et Generali) sur «Objectif Ville Durable - inventer la cité de demain», Hamm, Barros, Bey



Les gares dites servicielles ne s'y sont pas trompées en proposant de nouveaux services sur le trajet des voyageurs. Passer d'un train de banlieue au métro nécessite de traverser le centre commercial de la gare Saint-Lazare. Demain, suivant l'exemple de la ville de Curitiba au Brésil qui avait implanté des services publics au cœur même de ses nœuds de transport, des services de plus en plus ciblés pourront répondre aux besoins là où les voyageurs passent du temps. Les travaux du Grand Lyon sur la gare servicielle vont dans ce sens. Pour ce faire, il

importe d'identifier les lieux de changement de vitesse et de rupture propices au développement d'une offre de services..

Et pour aller plus loin, pourquoi ne pas activer des lieux de lenteur ? Les aménagements urbains paysagers sont autant de possibilités offertes à un flâneur baudelairien contemporain pour prendre son temps et imaginer de nouvelles solutions à sa vie devenue trépidante.

5. Renforcer la polycentralité et favoriser l'émergence de centralités multiples par les politiques temporelles

La seconde partie du XX^e siècle a promu une organisation géographique hiérarchisée de polarités décroissantes. Les dernières décennies nous ont apporté une vision différente avec des territoires urbains plus «diffus» pour reprendre les termes de l'urbaniste Bernardo Secchi, au fonctionnement parfois déstructuré, nécessitant un changement de paradigme dans leur compréhension.

Au regard des politiques temporelles, qu'est-ce qu'une centralité urbaine ? L'accélération des modes de vie conduit à des rythmes sociaux foisonnants. Or les polarités que nous observons dans notre quotidien fonctionnent comme des attracteurs à l'intensité variable dans le temps selon des rythmes quotidiens, hebdomadaires ou encore saisonniers. La compréhension de la polycentralité peut-elle permettre d'éviter la périurbanisation désordonnée autour d'un centre unique, et limiter les déplacements subis ? Entrer dans la compréhension fine du fonctionnement des territoires par les usages de l'espace dans le temps, et non plus par les espaces eux-mêmes, pourrait permettre de renforcer cette notion.

Si la centralité se définissait hier par la réunion de fonctions urbaines réduites généralement aux lieux de pouvoir, de culte et d'échanges, elle semble prendre aujourd'hui des formes multiples. Or la production de la ville s'accompagne encore d'une pensée magique qui croit créer une centralité en accompagnant l'aménagement d'une place de services et de commerces. C'est bien plus dans l'emboîtement des échelles et l'articulation des usages que se constituent aujourd'hui les centralités. Nous observons tous comment, à certains moments de la journée ou de la semaine, une aire de jeux pour enfants, le mail fermé d'un centre commercial, un espace naturel, peuvent devenir très attractifs et former des polarités socialement reconnues. Il convient dès lors d'approfondir la compréhension de ce qui constitue une centralité contemporaine, du réseau qu'elles peuvent créer entre-elles sur un territoire donné et de l'articulation des échelles spatiales et temporelles qu'elles opèrent. Cela nécessite le développement d'une méthodologie d'analyse qui reste à faire.

POUR ALLER PLUS LOIN :

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- CAUVIN, GWIAZDZINSKI, KLEIN, 2015, «Offre spatio-temporelle de services urbains au public», Strasbourg
- CHABRIER, CHLASTACZ, DEMANGEON, PENNEC, SAINT-YVES, 2016, «La vitesse, effets, bienfaits, méfaits, numéro spécial dédié à Marc WIEL», Transports Publics, n°495
- GODILLON, LESTEVEN, MALLET, 2015, dossier «Géographie(s) de la lenteur», in Carnets de Géographes n°8
- HAGERSTRAND, 1975, «Space time and human conditions» in KARLQVIST, et al, Dynamic Allocation of Urban Space, pp. 3-12
- HERAN, 2011, La ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain, Paris, Economica, collection Méthodes et approches, 218p.
- INSEE et CGET, 2016, L'accès aux services, une question de densité des territoires, Insee Première n°1579
- IRDES, 2011, Distances et temps d'accès aux soins en France métropolitaine, in Questions d'économie de la santé n°164
- KADDOURI (dir.), 2014, «Etat des lieux des représentations dynamiques des temporalités des territoires», PUCA
- LE BRETON, 2007, «Empêchements de mobilités et conséquences sociales», IVM, intervention à la journée de l'Espace Services Publics, in Saint-Denis au fur et à mesure n°50, Saint-Denis
- MADEC, 2008, «La ville en pantoufles», in ecologiK, n°05
- MANGENAY, 2011, «Mesurer l'accessibilité à l'offre de proximité», in Les cahiers de l'IAU, n°157, pp.24-29
- MONOMAKOFF, 2010, «La construction d'indicateurs spatio-temporels d'accessibilité à des équipements et services», in Actes des Temporelles, Tempo Territorial
- MARZLOFF, 2011, «Pourquoi la ville sera servicielle ?», in Chronos
- MIT Portugal, 2010, «Visualiser les zones encombrées, Traffic in Lisbon», City Motion Project
- Ville de Saint-Denis, 2003, «Recours aux soins, urgences médicales», groupe de travail partenarial, direction de la promotion de la santé, in Saint-Denis au fur et à mesure n°41, p. 44
- ZAHAVI, 1980, «The Umot model», Department of transport, Washington DC

**FICHES D'ÉTUDES DE CAS ASSOCIÉES****CHRONOAMÉNAGEMENT À GRENOBLE : INTÉGRATION DE L'APPROCHE TEMPORELLE
DANS UN DOCUMENT D'URBANISME**

PAGE 53

ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE AUX SERVICES ET COMMERCE À L'ÉCHELLE DE RENNES MÉTROPOLE

PAGE 55

ÉTUDE DES TEMPS D'ACCÈS AUX SERVICES À L'ÉCHELLE NATIONALE

PAGE 57

LES AMÉNAGEMENTS MULTIMODAUX SUR LES VOIES RAPIDES

PAGE 59

LES GARES SERVICIELLES : REPENSER LA GARE COMME UN LIEU D'USAGES

PAGE 61

Thématiques abordées

- 1 Analyse des rythmes du territoire
- 2 Focus sur les temps particuliers
- 3 Le temps pour repenser la proximité
- 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables
- 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables
- 6 Temps du projet
- 7 Aménagements temporaires

Échelle du projet

- Bâti
- Espace public
- Quartier
- Ville
- Intercommunalité
- Région

Échelle démographique

- Petite/Moyenne ville
- Grande ville

Stade dans le processus d'aménagement

- Urbanisme réglementaire
- Études
- Opération d'aménagement
- Urbanisme opérationnel
- Gestion urbaine

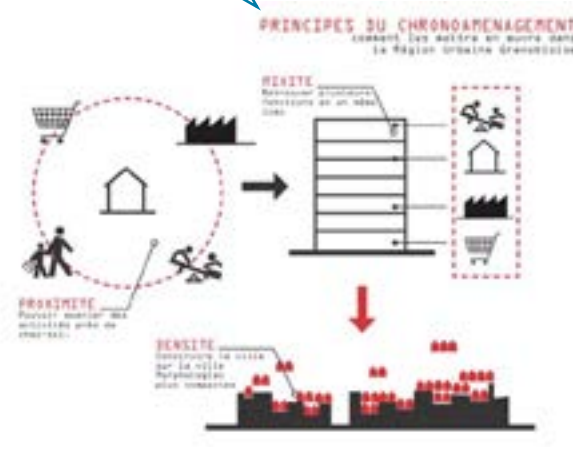
CHRONOAMÉNAGEMENT À GRENOBLE : INTÉGRATION DE L'APPROCHE TEMPORELLE DANS UN DOCUMENT D'URBANISME

À Grenoble (Isère), 2004

À Grenoble, l'étalement urbain et la périurbanisation sont des enjeux majeurs dus à la présence d'autoroutes avoisinant ou traversant la métropole. L'augmentation de la mobilité et de la vitesse permise par ces autoroutes entraîne un étalement urbain, avec des lieux d'habitations de plus en plus isolés des fonctions urbaines. La vitesse n'a pas permis de gagner du temps mais de l'espace. Dans la vallée, d'importantes congestions persistent sur les autoroutes qui convergent vers le cœur de l'agglomération grenobloise. Les temps d'accès subissent de grandes variations entre les heures de pointes et les heures creuses. Pour limiter l'étalement urbain, le territoire grenoblois a fait émerger un concept répondant à ces problématiques : le chronoaménagement.

Le chronoaménagement vise à prendre en compte le temps dans l'aménagement du territoire, et à faire de la vitesse de déplacement un levier des politiques publiques. L'objectif est de tendre vers une maîtrise des vitesses, afin d'inciter les ménages et les acteurs économiques à privilégier la proximité dans leurs choix de localisation et ainsi maîtriser la périurbanisation et conforter l'offre d'emploi et de services dans l'ensemble des pôles du territoire. Le chronoaménagement contribue dès lors à répondre à des enjeux précis : conforter les pôles urbains ; maîtriser le processus de périurbanisation ; limiter la fragmentation sociale et fonctionnelle du territoire ; réduire les atteintes à l'environnement (pollution et étalement urbain) ; fiabiliser les temps d'accès, aux heures pleines comme aux heures creuses.

Le chronoaménagement est une composante de la stratégie d'articulation entre urbanisme et déplacements et, plus largement, de mise en cohérence des politiques d'habitat, de développement économique et de mobilités exposée dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), qui comporte notamment une



© Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise

carte des distances-temps souhaitables entre les territoires. Toutefois, la traduction du concept de chronoaménagement dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) s'est heurtée aux limites juridiques de l'outil SCoT car celui-ci ne peut pas définir la vitesse de circulation sur une infrastructure routière existante. Il peut par contre définir des principes de conception des infrastructures pour guider les projets de création ou de réaménagement des grands axes routiers en lien avec la stratégie globale d'aménagement du territoire. En conséquence, le DOO du SCoT de la région grenobloise intègre des orientations et des recommandations sur l'aménagement multimodal des autoroutes et grandes voiries sur la base d'une vitesse de référence à 70 km/h intégrant la création de voies réservées pour les transports collectifs et le covoiturage ainsi qu'un redimensionnement des «bandes de roulement» et des échangeurs pour produire un objet autoroutier plus compact, moins consommateur d'espace. Ce volet du DOO a suscité un vif débat avec certains acteurs locaux portant principalement sur l'opportunité d'une limitation permanente des vitesses de circulations.

Le nombreux séminaires et publications sur le chronoaménagement qui ont eu lieu depuis le milieu des années 2000, ainsi que l'intégration de ce concept dans le PADD et les orientations du SCoT ont largement permis sa diffusion à l'échelle locale et nationale.



© SCoT de Grenoble

Cela a facilité la mise en œuvre d'innovations dans la conception des autoroutes telles que la Voie Spécialisée Partagée, mise en service à titre expérimental en 2007 sur l'autoroute A48, qui permet la circulation des lignes régulières de car express sur une bande d'arrêt d'urgence réaménagée à l'entrée Nord-Ouest de l'agglomération grenobloise, avec le souhait de l'étendre au covoiturage. Parallèlement, les signataires du protocole d'accord relatif au projet d'aménagement à 2x3 voies de l'autoroute

A480 dans la traversée de l'agglomération grenobloise (AREA - concessionnaire autoroutier - Etat, le Département et la Métropole) « conviennent de l'intérêt d'une vitesse limitée à 70 km/h » dans la partie la plus urbaine.

En conclusion, agir sur la vitesse permet de repenser les notions de proximité, de densité et de mixité fonctionnelle. Même si son application reste mitigée, le concept du chronoaménagement démontre que l'articulation entre l'approche temporelle et l'urbanisme est une réflexion intéressante et à encourager.

Points clés

Points forts :

- Le chronoaménagement tend à répondre aux enjeux d'étalement urbain et environnementaux
- Le chronoaménagement pose une première pierre dans l'intégration de l'approche temporelle dans des documents d'urbanisme

Points de vigilance :

- Le concept a nourri des controverses politiques au niveau métropolitain et départemental, limitant son application. La coordination des différents échelons territoriaux est difficile à mettre en œuvre

Conditions de reproductibilité :

- Bénéficier d'un portage politique important pour intégrer le chronoaménagement dans les règlements des documents d'urbanisme et les opérations d'aménagement

Pour aller plus loin

Contacts :

- Gabriel Jourdan, Chargé d'étude déplacement et urbanisme à l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise
gabriel.jourdan@aurg.asso.fr, 04 76 28 86 00
- Philippe Auger, Directeur de l'Établissement Public du SCOT de Grenoble
philippe.auger@scot-region-grenoble.org, 04 76 28 86 39

Sources

- CERTU, 2009, «Chronoaménagement et autoroute autrement : la proximité au secours du territoire», 199p.
- JOURDAN, AURG, Chronoaménagement à Grenoble
<http://www.aurg.org/publication/schema-de-coherence-territoriale-de-la-region-urbaine-grenobloise/le-chrono-amenagement>
http://scot-region-grenoble.org/wp-content/uploads/2015/05/CR_5fsc.pdf
- PFLIEGER, 2006, «Apaiser les autoroutes pour rétrécir la ville Grenoble et les illusions du Chronoaménagement», in Flux, n° 66-67, pp. 137-139
- Présentation du Chronoaménagement
<http://asulgv.free.fr/IMG/pdf/PlaqChronoAmgt.pdf>
- Article collaboratif entre le CEREMA et l'AURG
<http://www.certu-catalogue.fr/chronoamenagement-et-autoroute-autrement.html>
- Présentation de la Voie Spécialisée Partagée
<http://www.transport-intelligent.net/sti-en-france/article/la-voie-specialisee-partagee-vsp>

Thématiques abordées

- 1 Analyse des rythmes du territoire
- 2 Focus sur les temps particuliers
- 3 Le temps pour repenser la proximité
- 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables
- 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables
- 6 Temps du projet
- 7 Aménagements temporaires

Échelle du projet

- Bâti
- Espace public
- Quartier
- Ville
- Intercommunalité
- Région

Échelle démographique

- Petite/Moyenne ville
- Grande ville

Stade dans le processus d'aménagement



ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE AUX SERVICES ET COMMERCES À L'ÉCHELLE DE RENNES MÉTROPOLE

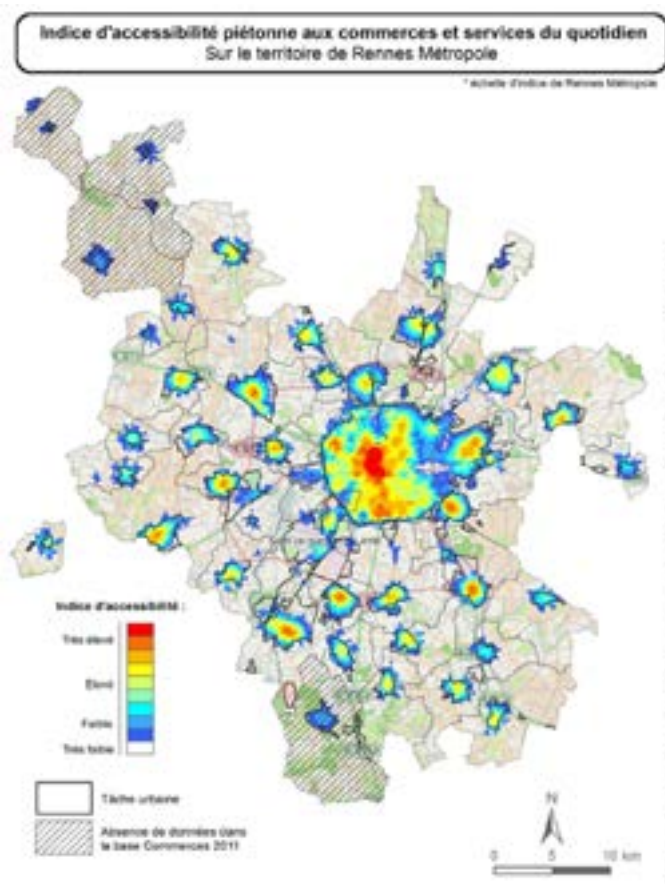
Le Bureau des Temps de Rennes Métropole a réalisé en 2014 une étude sur les temps d'accès piétons à l'échelle métropolitaine, en s'inspirant d'une étude similaire menée à Portland (États-Unis). L'objectif de l'étude est de proposer une représentation cartographique des temps d'accès à pied aux commerces et services du quotidien comme indicateurs de qualité de vie et d'attractivité. L'enjeu est d'intégrer les temps d'accès piétons dans l'aménagement du territoire.

Sur la base d'un travail étudiant (atelier Master 2 SIGAT de Rennes 2 puis stage), la réalisation a été poursuivie en interne en lien avec les services en charge de l'urbanisme et de la mobilité.

Analyse multicritères :

Dans un premier temps, les commerces et services du quotidien ont été sélectionnés (sur la base d'études de l'INSEE notamment), géolocalisés sur le territoire (bases de données SIG de la collectivité), et classés selon une typologie: commerces et services « locomotives » du quotidien (boulangerie, petite alimentation, mais aussi école...), polarités commerciales, équipements, accès aux transports en commun. Les temps d'accès à ces services et commerces du quotidien sont ensuite représentés par des isochrones indiquant la proximité en temps d'accès, sur la base des cheminements réels. Une pondération est ensuite affectée à tout point du territoire en fonction des temps d'accès et de la typologie de commerces et services. La somme des pondérations en chaque point permet de calculer un indice d'accessibilité piétonne aux commerces et services du quotidien à l'échelle de Rennes Métropole. Cet indice se traduit par un gradient de couleur pour distinguer les différents niveaux d'accessibilité piétonne. L'indice est plus élevé sur les centre-bourgs (accès proche à une diversité de commerces et services) et moins élevé sur les périphéries (accès à une offre partielle et/ou éloignée). Cet indice a ensuite été croisé avec les données de densité de

À Rennes Métropole (Ille-et-Vilaine), 2014



population. On observe une corrélation partielle entre temps d'accès aux commerces et services et densité de population. Cette étude donne une lecture du territoire vécu des habitants à travers les temps d'accès piétons.

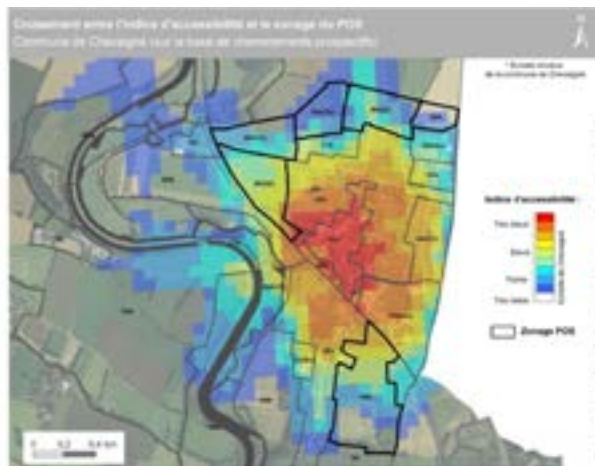
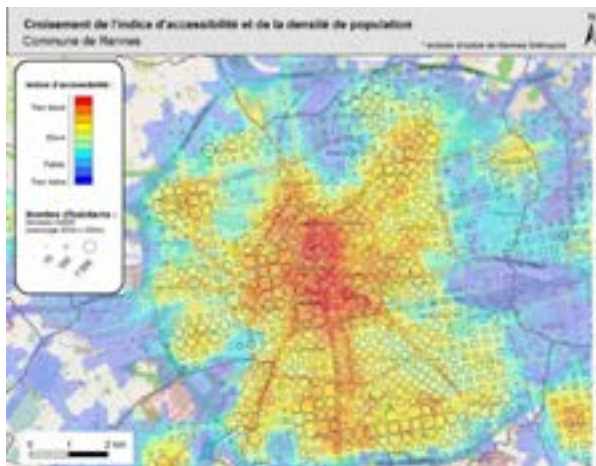
Intégrer les temps d'accès dans les documents d'urbanisme :

Cette représentation cartographique multicritère peut servir d'aide à la décision en matière de planification. Ainsi dans le cadre de l'élaboration du PLU d'une des

communes de la métropole, la réalisation d'une telle carte a contribué à établir des priorités entre les différentes zones à urbaniser inscrites dans l'ancien POS de la commune.

Dans le cadre de l'élaboration du projet urbain de Rennes, les élus ont retenu l'approche par les temps

d'accès comme un élément de qualité de vie et d'égal accès à la ville. Ainsi une analyse approfondie des temps d'accès aux espaces verts et de promenade a permis de fixer un objectif à l'horizon Rennes 2030 : offrir aux Rennais un accès en 5 minutes à un espace vert.



Croiser les temps d'accès et la densité de population ou les zones à urbaniser

Points clés

Points forts :

- Clé de lecture simple et synthétique pour le territoire, outil de communication et de sensibilisation auprès des élus et des habitants

Points de vigilance :

- Certains facteurs n'ont pas été pris en compte dans l'étude : approche sensible des trajets (dénivelés, sécurité, qualité...), horaires et attractivité des commerces et services, ...

- Le recueil et la mise à jour des données reste très lourde

Conditions de reproductibilité :

- Suppose l'existence d'une base de données sur les commerces et services du territoire.
- Nécessite des compétences SIG (ArcGis Network Analyst et Spatial Analyst)

Pour aller plus loin

Contacts :

- Catherine DAMERON, chargée de mission au Bureau des temps de Rennes Métropole
c.dameron@rennesmetropole.fr

Sources

- Ville de Portland, 2012, «20-Minute Neighborhoods Analysis: Background Report and Analysis», Area Summaries, Oregon, États-Unis
- DAMERON, 2015, «Cartographie des temps d'accès à pied aux aménités du quotidien dans l'agglomération rennaise», in Cartes et Géomatique n°225, Temps, Art et Cartographie
- Projet urbain Rennes 2030, en cours d'élaboration

Thématiques abordées

- 1 Analyse des rythmes du territoire
- 2 Focus sur les temps particuliers
- 3 Le temps pour repenser la proximité
- 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables
- 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables
- 6 Temps du projet
- 7 Aménagements temporaires

Échelle du projet

- Bâti
- Espace public
- Quartier
- Ville
- Intercommunalité
- Région**

Échelle démographique

- Petite/Moyenne ville
- Grande ville**

Stade dans le processus d'aménagement



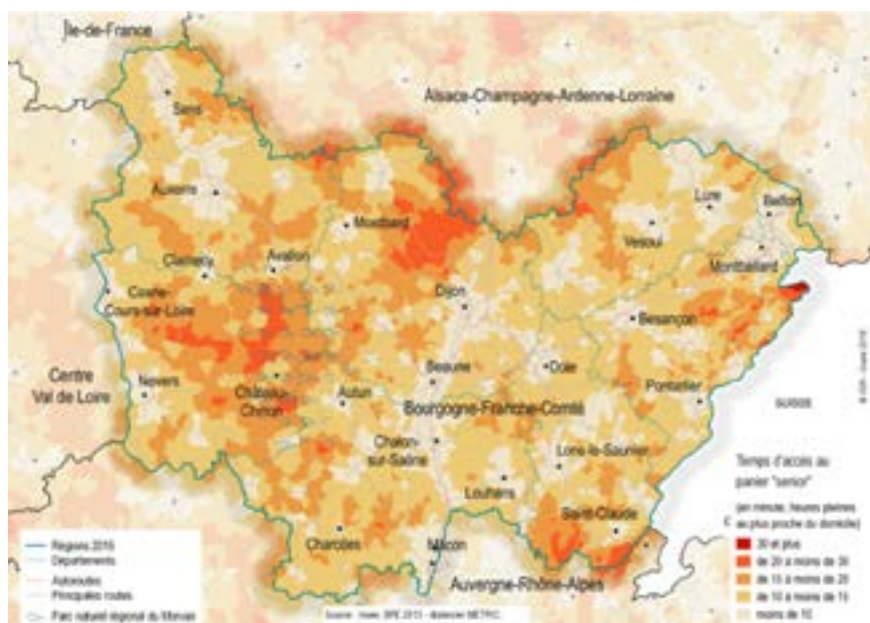
ÉTUDE DES TEMPS D'ACCÈS AUX SERVICES À L'ÉCHELLE NATIONALE

En France, 2016

Les conditions d'accès des habitants aux services de proximité constituent un enjeu des politiques territoriales ainsi qu'un indicateur de qualité de vie et d'attractivité. En 2016, l'INSEE en collaboration avec le Commissariat Général à l'Égalité des Territoires (CGET) a produit une étude à l'échelle nationale sur les temps d'accès routiers moyens aux services des habitants, afin de mesurer la disparité entre les territoires. L'enjeu est de proposer une nouvelle clé de lecture du territoire à travers les temps d'accès routiers.

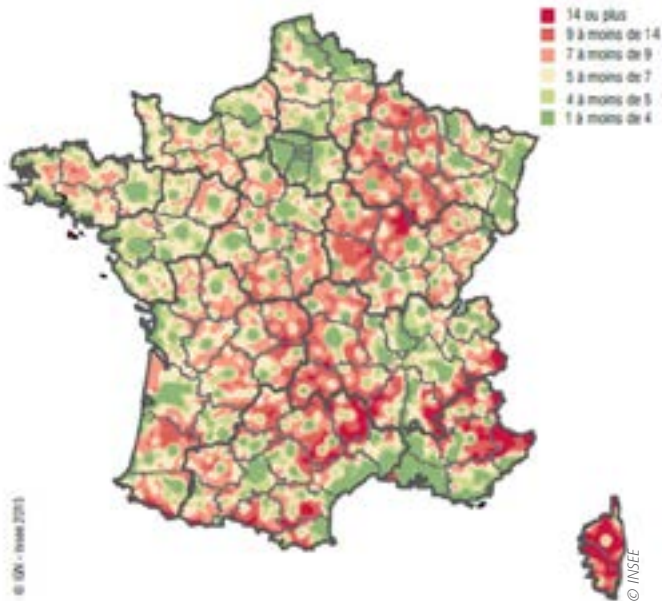
Les services ciblés dans l'étude sont des équipements ou services considérés comme essentiels dans la vie courante. Ce «panier de la vie courante» regroupe à la fois des commerces (boulangeries, supermarchés...), des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées), des services de soins de première nécessité, des services pour les personnes âgées ou les jeunes enfants

Pour la réalisation de cette étude, qui a duré 1 mois, l'INSEE a utilisé un outil développé en interne, le distancier Métrici qui calcule les temps d'accès moyens en voiture entre 2 points du territoire. L'étude observe que les temps d'accès routiers aux services dépendent fortement de la densité de population des communes. Par exemple en Île-de-France, la quasi-totalité de la population accède aux principaux services de la vie courante en moins de 7 minutes. En revanche, seule la moitié des habitants de Corse bénéficient des mêmes conditions d'accès. Le relief et la répartition du peuplement expliquent cette desserte plus difficile. L'étude distingue également l'importance des pôles urbains. En effet dans ces derniers, les temps de trajet

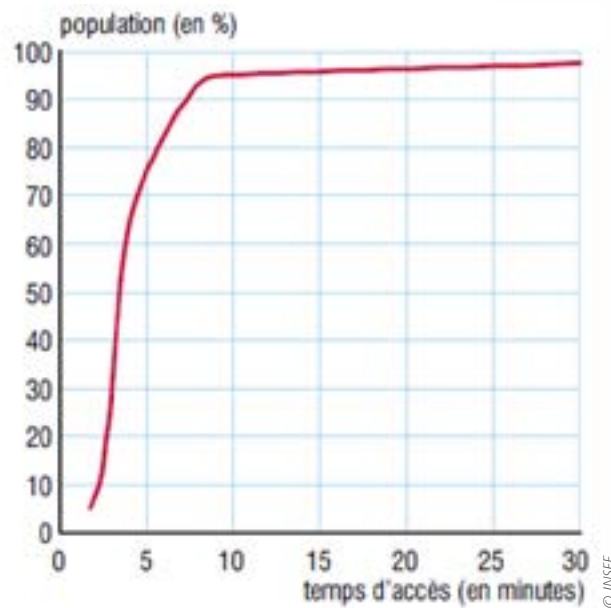


médians aux services de la vie courante avoisinent en moyenne 4 minutes et ce, quel que soit le degré de densité de la commune.

Les temps de trajets routiers, qui sont le reflet du «territoire vécu» par les habitants, mettent en évidence les disparités d'accessibilité aux services, entre les régions et au sein des régions. L'INSEE a fait la même étude à une échelle plus précise pour chaque région de France métropolitaine. Cette analyse par les temps d'accès disponible pour chacune des régions peut servir d'aide à la décision pour l'implantation de nouveaux services.



Temps d'accès routier moyens à l'échelle nationale (en minutes)



95% de la population française est à moins de 10min des services

Points clés

Points forts :

- Étude basée sur les temps d'accès aux commerces et services
- Permet de déceler les espaces les plus enclavés et les disparités entre les territoires

Points de vigilance :

- Tous les facteurs ne sont pas pris en compte dans le temps d'accès routier (heure creuse, heure de

pointe) ni dans la réalité de l'accès aux services (variété de l'offre, qualité, délais d'attentes...)

- L'étude se fonde sur un accès routier qui exclut les déplacements ferroviaires

Conditions de reproductibilité :

- Avoir une base de données permettant une étude poussée, comme ici avec la Base Permanente des Équipements de l'INSEE

Pour aller plus loin

Contacts :

- David Lévy, Pôle Analyse territoriale INSEE
david.levy@insee.fr, 04 91 17 58 15

Sources

- Présentation de l'étude INSEE
http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref_id=ip1579

Thématiques abordées

- 1 Analyse des rythmes du territoire
- 2 Focus sur les temps particuliers
- 3 Le temps pour repenser la proximité
- 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables
- 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables
- 6 Temps du projet
- 7 Aménagements temporaires

Échelle du projet

- Bâti
- Espace public
- Quartier
- Ville
- Intercommunalité
- Région

Échelle démographique

- Petite/Moyenne ville
- Grande ville

Stade dans le processus d'aménagement



LES AMÉNAGEMENTS MULTIMODAUX SUR LES VOIES RAPIDES

En Ile-de-France, 2015

Les congestions automobiles, notamment en heures de pointe sur les grands axes, génèrent des pertes de temps, une forte variabilité des temps de parcours et des impacts négatifs sur l'environnement. Alors que les voitures sont occupées en moyenne par 1,2 personnes, une solution pour diminuer les congestions est de lutter contre «l'autosolisme». Pour cela, des expérimentations émergent pour mettre en place des voies dédiées au covoiturage et aux transports en commun. Réserver une voie à ces modes de transports permet que la circulation y soit plus fluide et des temps de parcours plus fiables. Ces modes de déplacement seront dès lors plus attractifs que la voiture en «autosoliste» qui restera pénalisée par la congestion des autres voies.

Le projet de création de voies dédiées sur les axes express d'Ile-de-France illustre ce procédé. Inscrite dans le programme du Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France, la création de voies dédiées a été mise en place en 2015. Le projet s'est appuyé sur une étude, cofinancée par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), la Région Île-de-France et l'État (DRIEA) sur le partage multimodal des autoroutes et voies rapides. L'étude a identifié onze axes express multimodaux pouvant faire l'objet d'un aménagement, du fait du nombre d'utilisateurs de bus susceptibles de bénéficier de l'aménagement, de l'amélioration potentielle des temps de parcours et du coût de construction. Le projet a vocation à être réalisé d'ici 2020, pour un coût prévisionnel total de 65 millions d'euros.

Un premier aménagement de voie dédiée a été réalisé sur l'autoroute A6 au sud de Paris, avec une voie réservée aux transports en commun et taxis en heure de pointe



le matin (de 7h à 10h), réduisant et fiabilisant les temps d'accès. La voie dédiée est exploitée par la Direction des Routes d'Ile-de-France (DiRiF), son coût de construction de 3 millions d'euros a été financé à parts égales entre l'État et la Région Ile-de-France. Cette affectation temporaire de voie est rendue possible par un affichage dynamique. Les modalités de contrôle automatique (contrôle vidéo) sont en cours d'élaboration, afin de remplacer efficacement le contrôle humain effectué par les policiers. Pour l'instant la voie n'est pas réservée aux véhicules de covoiturage en raison des difficultés et modalités de contrôle.

Autre approche, la «Voie Spécialisée Partagée» sur l'A48 à Grenoble (cf. Fiche chronoaménagement) autorise les bus à rouler sur la bande d'arrêt d'urgence en cas d'embouteillages. Le coût de cet aménagement, incluant l'équipement informatique et la création de refuges tous les 500 mètres pour les véhicules en panne, s'élève à 6,2 millions d'euros, à comparer à 25 et 30 millions d'euros pour la construction d'une nouvelle voie d'autoroute. Des évaluations environnementales et financières ont été menées sur plusieurs voies dédiées en France, en Europe et aux États-Unis, mais elles restent à poursuivre et à consolider. L'impact sur la congestion et sur la pollution semble plus net lorsque l'aménagement revient à augmenter la capacité de trafic. Un référentiel technique est en cours d'élaboration par la Direction de la



© transports.blog.lemonde.fr

Circulation Routière, avec l'objectif de faire évoluer la réglementation afin de stabiliser ce type de dispositif.

La création de voies dédiées peut être articulée avec la création de pôles d'échanges multimodaux. Ces derniers sont des aménagements de type parc relais en liaison avec des transports collectifs (arrêts TER, tramway, bus urbains, bus interurbains) et favorisant le stationnement pour covoiturage. Ainsi, l'aire de Saint-Quentin-Fallavier à proximité de l'autoroute A43 comporte un accès aux transports en commun, un pôle d'échanges (lignes départementales, interdépartementales, lignes urbaines et transport à la demande), un dépose minute et un abri à vélos. Ce pôle d'échange multimodal fonctionne bien car il propose une ligne de transport en commun cadencée et directe vers Lyon.



La création de voies spécialisées et de pôles d'échanges multimodaux sur les grands axes autoroutiers permet d'agir sur les temps d'accès des modes de transports. Ils favorisent la transition souhaitée de l'utilisation de la voiture individuelle vers les modes de transports plus collectifs.

Points clés

Points forts :

- L'avantage comparatif en temps d'accès des transports en commun et du covoiturage, comparé à la voiture, les rend plus attractifs

Points de vigilance :

- Modalités de contrôle pour faire respecter l'affectation des voies

- Si la création de voies dédiées fluidifie le trafic global, cela ne risque-t-il pas d'encourager l'utilisation de la voiture ?

Conditions de reproductibilité :

- Avoir un nombre suffisant de voies pour pouvoir en dédier une aux transports collectifs

Pour aller plus loin

Contacts :

- Dominique Berthon, Responsable du Département de Modernisation du Réseau Est à DRIEA-DiRIF
dominique.berthon@developpement-durable.gouv.fr
- Adrien Horrenberger, Assistant au responsable de territoire Sud Val-de-Marne STIF
adrien.horrenberger@stif.info, 01 53 59 14 05

Sources

- Rapport des expérimentations effectuées en France et à l'international en termes de voies dédiées et d'aires multimodales
<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1099003.pdf>
- Projet de création des voies dédiées aux transports en commun et taxis sur les axes express en Ile-de-France
<http://www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/des-voies-dediees-aux-bus-sur-les-autoroutes-et-a572.html>
- Évaluation environnementale et financière des voies dédiées en France et à l'international
<http://www.lagazettedescommunes.com/449041/voies-reservees-sur-lautoroute-quels-gains-financiers-et-environnementaux/?abo=1>

Thématiques abordées

- | | | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|
| 1 Analyse des rythmes du territoire | 2 Focus sur les temps particuliers | 3 Le temps pour repenser la proximité | 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables | 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables | 6 Temps du projet | 7 Aménagements temporaires |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|

Échelle du projet

Bâti | Espace public | Quartier | Ville | Intercommunalité | Région

Échelle démographique

Petite/Moyenne ville | Grande ville

Stade dans le processus d'aménagement



LES GARES SERVICIELLES : REPENSER LA GARE COMME UN LIEU D'USAGES

Les gares symbolisent la porte d'entrée et de sortie des villes et génèrent des flux importants (700 000 visiteurs quotidiens par jour pour la gare du Nord). Or les gares ont longtemps été considérées uniquement comme des lieux de passage fonctionnels où l'on ne reste pas, au point de parler de «non-lieux» (Marc Augé). Avec l'évolution des temps sociaux et l'augmentation des mobilités, celles-ci sont devenues des éléments essentiels dans la chaîne des déplacements. Elles sont des lieux de centralité qui accueillent une grande diversité de profils d'usagers (voyageurs, touristes, travailleurs, étudiants, riverains...) et un grand nombre de services et commerces.

L'aménagement serviciel des gares est une solution pour les faire passer de lieux fonctionnels à des lieux d'usages, afin d'y passer du temps d'attente choisi plutôt que subi. Développer les services et activités permet de transformer ces lieux en espaces publics. Les usagers, en utilisant les services proposés en gare, évitent les ruptures et les «pérégrinations zigzagantes» et ainsi réduisent les temps de parcours dans la journée. Ils diminuent leur temps contraint et augmentent leur temps libre.

En pratique l'aménagement serviciel peut prendre plusieurs formes : services et commerces de proximité,

espaces de travail ou de



Espace de travail à la gare Liège-Guillemins (Belgique)

© lameuse.be



© challenges.fr

télétravail, activités sportives, services pour la petite enfance, marchés, événements culturels ou festifs. Différents niveaux de besoins ont été identifiés, auxquels les gares servicielles peuvent répondre : les besoins primaires (sécurité, accessibilité, information, accès à des sanitaires), l'optimisation du temps (informations lisibles et fiables), les besoins secondaires (se restaurer, avoir à disposition des services), les besoins du quotidien (se détendre, se cultiver) et les besoins récréatifs et culturels (pôle espace de détente, de bien-être et d'échange). La ville de Curitiba au Brésil avait été précurseur en créant dans les années 1970 un réseau de Bus à haut niveau de service où les stations nœuds de réseaux accueillait des services publics. Mettre des services sur le parcours des usagers est un principe maîtrisé par le commerce et la restauration rapide. Il convient maintenant de développer des offres intégrant des réponses aux principaux besoins des personnes.

Les services peuvent être adaptés en fonction des lieux : une gare centrale accueille plus de voyageurs et touristes tandis qu'une gare périurbaine accueille essentiellement des riverains et «navetteurs» n'ayant pas les mêmes besoins et attentes. Tous ces aménagements peuvent être conçus selon le principe de la réversibilité, en adaptant des espaces modulables et amovibles pour permettre une évolution des usages. L'aménagement serviciel évolue dans l'optique de dessiner les gares de demain.

En 2015, La Métropole de Lyon a organisé Gare Remix, un événement créatif et collaboratif réunissant des usagers de tous horizons pour transformer la gare de Lyon Saint Paul, sur trois jours. L'atelier d'innovation ouverte avait pour objectif de cerner les attentes des usagers quant à l'avenir possible de l'espace gare. Cette approche sensible de l'espace urbain apporte un éclairage nouveau sur les pôles d'échanges et ouvre des perspectives pour de nouveaux usages de ces espaces. Elle revisite également les nouvelles manières de construire l'action publique avec et pour les usagers.



L'évènement Gare Remix à la gare Lyon Saint-Paul

© Grand Lyon

Points clés

Points forts :

Les aménagements serviciels s'adaptent aux besoins des usagers : confort, temps de déplacements, ...

La SNCF Gares et Connexion est également sensibilisée à cette approche

Permet de redynamiser les gares péri-urbaines ou rurales

Points de vigilance :

La taille et la capacité des gares ne permettent pas toujours la création de services adaptés aux usagers

La gare servicielle ne doit pas devenir uniquement un lieu de consommation mais apporter des services utiles aux usagers

Conditions de reproductibilité :

Nécessité de réaliser une concertation approfondie avec les usagers pour l'élaboration des aménagements serviciels

Travailler la gouvernance amont entre Région (AOT), SNCF, collectivités et producteurs de services

Pour aller plus loin

Contacts :

Lucie Verchere, Mission Temps et services innovants, Direction de la Prospective et du Dialogue Public à la Métropole de Lyon

lverchere@grandlyon.com, 04 26 99 39 91

Sources

Rapport de S.Popova sur les aménagements serviciels en gare

<http://www.city-popova.com/wp-content/uploads/2013/03/Services-en-gares-Mode-de-compatibilit%C3%A9.pdf>

Site de l'évènement Gare Remix

<http://garemixsaintpaul.grandlyon.com/>

KELLER, VERCHERE, 2015, «Gare Remix, Décryptage et éléments de bilan», Grand Lyon

Rapport du CEREMA sur les crèches en gare en France

http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/3a_creches-en-gare_A2C_cle7542a3.pdf

Atelier du Conseil de développement du Grand Lyon sur les gares servicielles

http://temps.millenaire3.com/content/download/7638/145723/version/3/file/Contribution%20poles%20echanges_VF.pdf



LES LEVIERSTEMPORELS DE L'AMÉNAGEMENT



4

POUR DES ESPACES PUBLICS POLYVALENTS ET ADAPTABLES

À RETENIR

- Dans l'espace public cohabitent une grande variété de publics de différents âges avec leurs propres représentations, usages, rythmes... et une grande diversité d'activités quotidiennes, hebdomadaires, et saisonnières.
- Pour répondre à cette «polychronie», il est nécessaire de développer la capacité des espaces publics à s'adapter ponctuellement aux diverses pratiques simultanées ou successives, à accueillir leur cohabitation et résoudre les possibles conflits d'usages.
- Ce chapitre propose des outils pour gérer la polyvalence, éviter l'uniformisation, favoriser l'évolutivité des lieux.

«Espaces communs de pratiques» (Levy, Lussault, 2003), lieux physiques «de passage et de rassemblement à l'usage de tous» (Paquot, 2009), les espaces publics sont par nature des espaces ouverts, capables d'accueillir toutes les populations et de recevoir une diversité d'activités au fil du temps. Ils sont des lieux de rassemblement dont la pluralité d'usages et d'usagers est inhérente. Ils deviennent le terrain de cohabitations et de confrontations : les tensions et conflits allant de pair avec les joies du «vivre ensemble».

Comment permettre les multiples appropriations temporaires physiques, symboliques, nécessaires à chacun, tout en ménageant la permanence du commun ? Comment gérer la cohabitation ? Dans ce chapitre, l'accent sera mis d'une part sur la polyvalence et la polychronie des espaces publics comme réponse à la diversité des usages et d'autre part sur une lecture temporelle comme clé d'entrée pour comprendre et anticiper leur aménagement et utilisations multiples, avant d'examiner différents leviers d'action.

1. Les espaces publics, entre cohabitation et sélection des usages

Les images dominantes qui qualifient l'espace public sont souvent paradoxales : d'un côté l'espace public est considéré comme un espace partagé, «espace de mixité, de rencontre, de convivialité», et de l'autre comme un espace ordonné et sécuritaire, «apaisé, propre et sûr».

On constate par exemple que les énoncés de «convivialité, mixité et vivre ensemble» qui accompagnent les usages relatifs à l'évènementiel visent à attirer certaines catégories socio-culturelles et à en exclure d'autres. Par exemple, les différentes appropriations de l'espace public

sont parfois difficiles à faire coexister entre le riverain (extension du chez soi), les sans-abris (constitution du chez soi), le groupe festif ou «manifestif» (appropriation exclusive), la collectivité (préservation du pour tous).

Dans la pratique, la production de ces espaces obéit principalement à des impératifs d'interdiction de toute appropriation matérielle qui rendent également difficile leur appropriation symbolique. Il convient par exemple d'empêcher des usages (s'asseoir, jouer, s'arrêter, flâner, se

rassembler, stationner) ou des types d'usagers «indésirables» : automobilistes, sans domicile fixe, skateboarders...

Bien qu'il soit difficile de ménager les libertés fondamentales et la sécurité, il est nécessaire de dépasser nos peurs urbaines et nos désirs de se prémunir par anticipation des conflits ou tensions. L'approche temporelle de l'espace public permet d'anticiper certaines des difficultés afin de garantir la permanence du commun, caractère inhérent aux espaces publics mais parfois mis à mal.

2. Analyser les usages temporels de l'espace public

L'approche temporelle permet de repérer et de comprendre les usages (leurs imbrications, les conflits générés, les potentialités), d'analyser les situations, et d'appréhender les multiples temporalités (sociales, économiques...) qui constituent le bouillonnement des lieux. En mettant l'utilisateur au centre de la réflexion, **les grilles d'analyse temporelle** permettent d'appréhender la complexité des pratiques ainsi que les réalités spatio-temporelles des processus, mais aussi d'ordonner et de séquencer les multiples événements pour que chacun d'entre eux trouve sa place.

Pour comprendre les pratiques individuelles et collectives d'un espace, il est nécessaire de combiner différentes grilles d'analyses qui peuvent être construites à partir des questions suivantes :

- Comment l'espace public fonctionne-t-il ? Quelle est l'offre territoriale (offre de services, offre de mobilité, attracteurs) en fonction des différentes temporalités ? Quelle est la demande (désirs, besoins...) ? Comment fonctionne le système (flux, fréquentation...) ? Quels sont les décalages et dysfonctionnements ? Quelles sont les spécificités sur certaines temporalités (nuit, week-end, été/hiver...) ?
- Pour qui l'espace public est-il pensé ? Quels seront les usagers ? en précisant catégorie socio-culturelle, groupe social (sédentaires, retraités, ados scolarisés, inactifs,), genre,

tranche d'âge, fréquence (résident, temporaire, pendulaire, touriste), espèces (humain, canard, pigeon, chien, mouette...), groupe (seul, petit groupe, grande assemblée), modes de déplacement (voiture, bus, vélo, tram) ;

- Quels sont les usages et pratiques de l'espace public ? Où se localisent ces usages en fonction des équipements, des attracteurs et des morphologies ? Quelles sont les modalités d'accessibilité des activités (libre, sur rendez-vous, ciblée, nécessitant une transaction économique) ?
- Quand et selon quels rythmes fonctionnent les espaces publics ? Rythmes quotidiens, hebdomadaires, saisonniers, variabilité d'occupation, d'usages, de flux, etc.

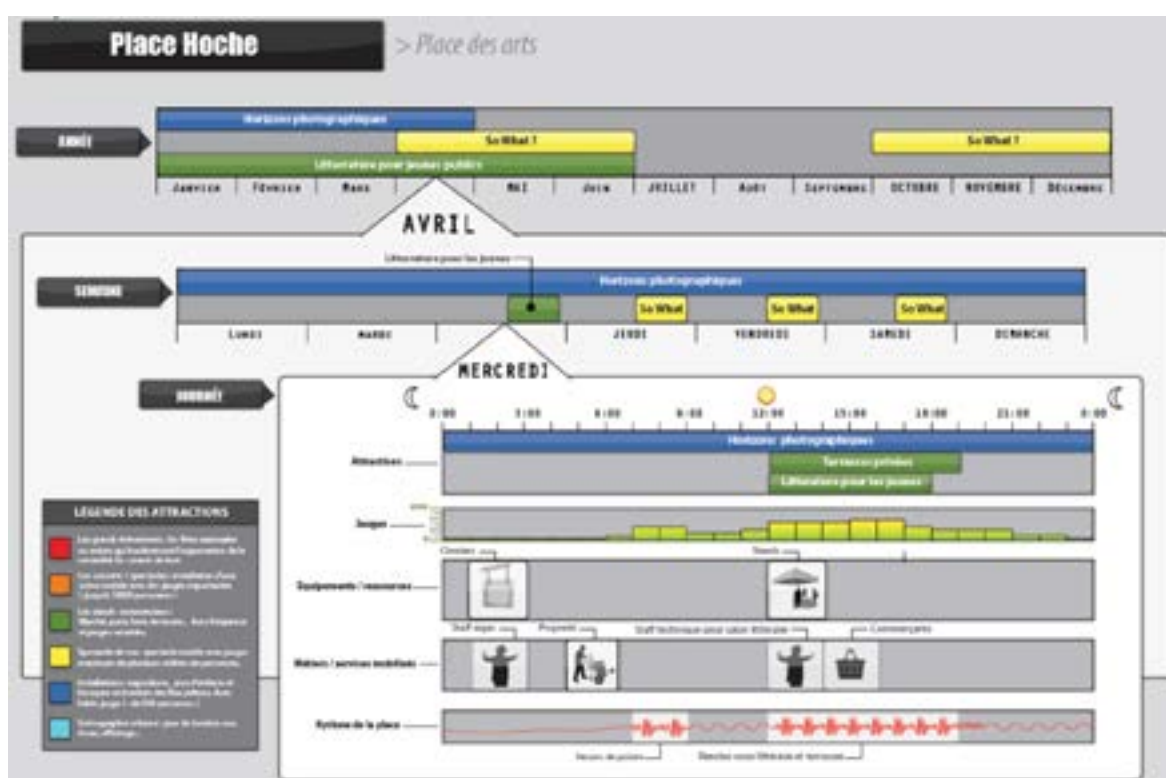
La grille temporelle permet d'organiser et de séquencer les études d'usages en fonction du temps, comme cela a pu être fait pour l'étude des places à Rennes ou pour la place de la République à Paris. Cette grille d'analyse s'appuie sur divers outils de recueil de matériaux et de représentations empruntant à plusieurs disciplines :

- Les cartes chronographiques (cartes On/Off des ouvertures/fermetures de différents lieux au fil du temps, cartographie des usages de l'espace au fil du temps, suivant différentes variables et méthodes, cartes des distances/temps, isochrones...)



- L'arpentage (traversée nocturne, parcours périphérique, forage urbain...);
- Le diagnostic partagé, l'immersion et l'observation des pratiques;
- Les entretiens avec les usagers; l'analyse des guides horaires, le suivi quotidien d'usagers ou encore le protocole de suivi GPS d'un groupe focus d'usagers du territoire...

La combinaison de ces méthodes permet une compréhension fine des usages d'un espace analysé afin ensuite d'intégrer la complexité temporelle d'usages et d'activités dans les choix d'aménagement et de gestion. Souvent, cette richesse d'analyse se heurte à des difficultés techniques pour accéder aux sources et d'autre part à un manque de financement pour développer de telles études.



Analyse temporelle des usages de l'une des places du centre-ville de Rennes

© APS/What time is it - Ville de Rennes

3. A la recherche d'une polyvalence des espaces publics

À partir de l'analyse temporelle des espaces publics, l'enjeu est d'affirmer la polyvalence des lieux, après des décennies d'aménagement zoné et monofonctionnel, en diversifiant les possibilités d'appropriation sociale des lieux selon les temporalités.

3.1. La polyvalence à affirmer

Les espaces publics offrent une grande diversité d'activités au fil du temps, que ce soit à l'échelle

de la journée, de la semaine, des saisons ou de l'année. Les publics de tous les âges se succèdent ou cohabitent dans le temps court, avec plus ou moins de facilité.

Penser et développer la **polyvalence** urbaine est un défi permanent pour des espaces publics représentant intrinsèquement un **bien commun**, socle de la ville partagée, accessible, ouverte et accueillante. Au-delà de l'aspect démocratique de la polyvalence, gage d'un droit de Cité pour

tous, c'est aussi une polyvalence d'activités qui est recherchée pour une ville davantage multifonctionnelle. Cette polyvalence peut être abordée sous différents angles. Il peut s'agir de rendre possible les multiples appropriations individuelles (physiques et symboliques) d'un même lieu par les habitants ou les populations de passage. Elle peut relever aussi d'une organisation spatiale, entre superposition et coprésence de différentes activités pour différents publics ou différentes générations. Elle peut enfin naître dans la programmation et l'évolutivité temporelle des espaces pour des usages présents mais aussi futurs, qui ne sont d'ailleurs pas toujours identifiés au moment de l'aménagement.

L'enjeu est d'améliorer le confort d'usage, de veiller à l'adéquation entre le dimensionnement des espaces et leurs usages, de répondre à la demande de nature en ville, de permettre que de nouvelles pratiques se développent sur l'espace public (sport, culture, événementiel...)

3.2. Principes d'action

La polyvalence des espaces publics relève donc d'une certaine articulation entre matérialité urbaine, flux et emploi du temps. Elle nécessite de prendre en compte quelques principes d'actions :

- Des règles : règles d'usage, processus de régulation des fréquentations, accès différenciés, encadrement des flux...
- Des processus de contrôle : vidéosurveillance, gestion de police, autocontrôle...
- Des organisations spatiales : des équipements mobiliers (fixes, mobiles, aménagements modulables, équipements spécifiques), une gestion par la lumière (détecteur de mouvement, variation d'intensité, colorisation), des éléments d'embellissement, de prévention situationnelle, des espaces dédiés ou au contraire non affectés.
- Des dispositifs de gestion, d'accompagnement, de médiation : coproduction et gestion partenariale, implication des résidents, chartes locales des usages, code de la rue,

correspondants de nuit, conciliation des agendas des services, calendrier des usages temporaires (commerciaux, événementiels, associatifs, etc.)

Si l'espace public se compose de nombreux éléments matériels, symboliques, réglementaires, plusieurs outils permettent plus particulièrement d'agir sur les temporalités et la polyvalence des usages.

Le **mobilier** fixe (banc, lampadaire, jeux, etc.) contribue à identifier un espace public en concourant à son confort, à «l'accueil» des lieux et permet des usages sur différentes temporalités (repos, sport, promenade...). De manière complémentaire, le mobilier urbain peut être pensé comme mobile dans l'espace et le temps. Flexible et/ou réversible, nécessitant un espace de stockage et de l'entretien hors de ses moments de déploiement, il est un outil de programmation temporelle des espaces publics en tant que «[qu']acteur du changement d'usages [...] Les pots de fleurs que l'on déplace pour déplier les terrasses sur une place le temps d'un été peuvent également baliser un parking enneigé en hiver ou cadrer un ciné-site le temps d'une soirée» (FNAU, 2014). Le mobilier (privé comme public) sert de marqueur rythmique des usages, à l'image des restaurants spontanés qui s'organisent chaque soir dans les pays d'Asie et en particulier à Bangkok où les tables sont mises de côté dans la journée et déployées le soir pour accueillir les passants. L'apparition/disparition de ces éléments matériels démultiplie les possibles et stimule une urbanité rythmée et surprenante.

De la même manière, le **végétal** permet de jouer sur des temporalités différenciées, des respirations dans le contexte d'une urbanisation galopante et d'une ville accélérée. Éléments d'ambiance, régulateurs thermiques, objets paysagers, les espaces verts tendent à diminuer avec l'augmentation de la population. Ils sont pourtant des vecteurs d'usages et de confort tout en scandant les saisons à l'image des plantations en pleine terre des jardins partagés. Ils sont aussi des éléments de ralentissement comme dans les parcs et jardins, invitant à des activités de repos, de jeu et de flânerie. Les espaces verts



modifient les ambiances, disséminés qu'ils peuvent être dans les espaces publics sous forme de bacs (éventuellement mobiles) ou de murs végétalisés, parfois plantés par les habitants eux-mêmes par exemple en pied d'arbre. Ils contribuent souvent à l'appropriation des espaces publics par les habitants.

Au-delà, plusieurs outils permettent de jouer sur les temporalités d'usages. Parmi eux, on peut citer les bornes escamotables, le type de revêtement, les éléments modulaires, la signalétique localisée voire temporaire, la taille respective et la délimitation des différentes zones fonctionnelles (trottoirs, terrasses...). La prise en compte des usages dans les cahiers des charges d'aménagements, en laissant la porte ouverte à des réponses originales, peut également y contribuer. On peut également citer les chartes d'usages et les calendriers des usages de l'espace public pour organiser leur succession en fonction du jour et de la nuit, de la densité des flux automobiles, des événements, de la vie d'un quartier ou d'une ville. Nous appelons ici à une gestion temporelle des usages dans l'espace public.

3.3. Des terrains d'action

Dans les espaces publics, le principe d'organisation différenciée des usages dans le temps peut se déployer à plusieurs échelles et sur différents types de lieux.

La rue constitue l'espace public par excellence. Ses enjeux varient selon le contexte. La tendance actuelle est à la diminution de la place de la voiture en ville au profit des autres modes (piétons, vélos...) et la réponse temporelle y a sa place par une gestion des usages et des accès en fonction des heures, des jours voire des semaines dans l'objectif d'un meilleur partage de la voirie (et cela dans le sillage des zones 30 et zones apaisées). À Barcelone, par exemple, les zones de livraison et les voies de bus peuvent être utilisées pour le stationnement à certaines heures de la nuit et le week-end. Cette logique temporelle d'organisation de la rue renvoie aussi à la possibilité de programmer des opérations ponctuelles (journée sans voiture, «la rue aux enfants», fête des voisins, braderies), régulières

(Paris-Respire les dimanches) ou plus pérennes comme les «rues de jeux» des pays nordiques (souvent en impasse, qui assurent à la fois la desserte des logements et des espaces de détente pour les enfants).



© Jérôme Laferrère

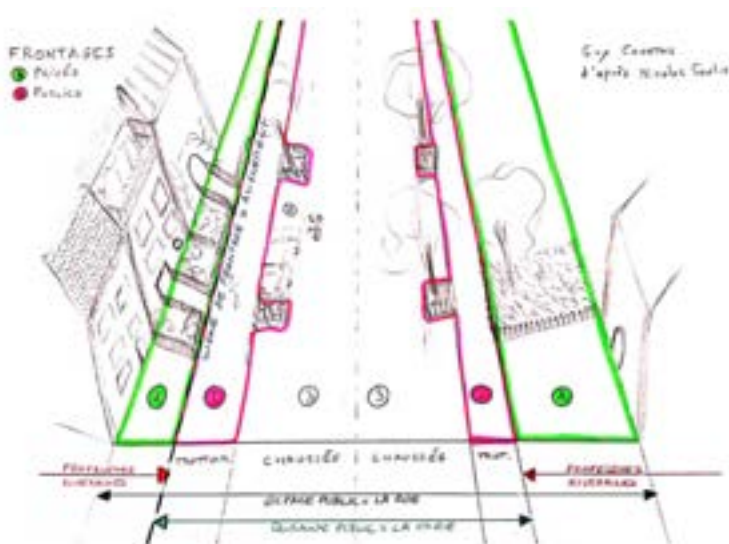
Installation du Jardin éphémère Gamelin à Montréal

La place publique est un espace emblématique de la diversité des usages possibles mais elle questionne sur les modalités d'aménagement les rendant possibles. Pour permettre une grande diversité d'usages d'une place, vaut-il mieux proposer un espace «neutre», ouvert à toutes les appropriations possibles, ou déjà orienter, susciter les usages par des aménagements plus ou moins légers et modulables ? Certains contextes nécessitent d'encourager des usages dans des quartiers peu attractifs par l'installation d'équipements orientant fortement les pratiques (jeux d'enfants, assises, marquage au sol, interdiction...). À l'inverse, l'aménagement le plus neutre (respect du nivellement, peu de matériaux et d'éléments techniques) libère un espace ouvert à différents usages, et crée un espace fédérateur de la ville. Le réaménagement de la place de la République à Paris, par exemple, fait de l'espace public le réceptacle d'événements planifiés par le bureau d'animation.

4. Une pensée élargie de l'espace public comme bien commun

Pour favoriser la mutabilité et la polyvalence, il est intéressant d'envisager les élargissements possibles de la notion même d'espace public sur ses franges et continuités (physiques ou d'usages). Cela peut passer par l'intégration des espaces ouverts contigus, comme les espaces intermédiaires (espaces extérieurs entre l'espace public et le bâti, publics ou privés) ainsi que des espaces naturels publics (forêt, rivière, fleuve, coulée verte, square). Cela peut également se traduire par l'intégration des espaces d'usages collectifs contigus, comme les espaces en accès libre en bordure des commerces et des services («quasi public»). Considérer l'espace public dans son rôle de liant spatial entre les fonctions de la ville, permet des dilatations horizontales, mais aussi verticales (réseaux souterrains à Montréal, réseaux en étages à Hong Kong, réseaux de déplacement dans les gares).

Cet élargissement ou dilatation des espaces publics, intégrant des usages aujourd'hui laissés à la marge qui pourtant participent de la vie urbaine, en appelle à un urbanisme plus participatif. L'espace public, en tant que «bien commun» est le terrain d'action privilégié de l'urbanisme participatif et de l'association des habitants et usagers à la fabrique de la ville. Ils doivent être reconnus comme des experts de la maîtrise d'usage par leur appropriation et connaissance des lieux pour orienter les aménagements à venir. Quel que soit le terme utilisé, entre «urbanisme tactique»³, «urbanisme participatif», expérimentations collectives ou



Aménagement des frontages, espaces intermédiaires entre public et privé

© Guy Coombs d'après Nicolas Guilé

aménagements temporaires, il s'agit de mettre l'humain et ses usages au cœur du projet. Par ces approches expérimentales, modestes, itératives et interactives, il est possible de donner du sens à l'aménagement en comprenant les pulsations sociales des lieux, mais aussi de renforcer le sentiment d'appartenance à une ville par le partage d'idées et d'en accompagner la marche vers une plus grande proximité avec les attentes et besoins ordinaires. Ces démarches participatives s'inscrivent aussi comme un temps spécifique, une nouvelle étape dans la temporalité du projet urbain.

³ Impulsé en 2005 à San Francisco par le collectif Rebar et théorisé ensuite par l'urbaniste américain Mike Lydon, l'urbanisme tactique repose sur trois principes : l'intervention à petite échelle, le court terme et le low-cost.



POUR ALLER PLUS LOIN :

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ANDRES, LAUREN, 2011, «Planification et mutabilité urbaine : une conciliation impossible», in ANDRES, ZEPF, Enjeux de la planification territoriale en Europe, Editions Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, pp. 217-231
- BOUTLEUX, 2014, «Faire la ville autrement : urbanisme tactique et participation citoyenne», Audiar, Rennes
- DE FAUP, 2015, «L'architecture évolutive 1 : le temps long», in Blog du groupe Chronos.org, publié le 10/11/2015
- European 12, 2011, «La ville adaptable, insérer les rythmes urbains»
- FNAU, 2014, «Pour des espaces publics ordinaires de qualité», in Points FNAU
- GWIAZDZINSKI, 2007, «Redistribution des cartes dans la ville malléable», in Espace, Population, Sociétés, n°2007-3
- LEVY, LUSSAULT (dir.), 2003, «Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés», Paris, Belin
- MALLET, 2014, «Les rythmes urbains de la néolibéralisation», in Justice spatiale n°6
- MALLET (dir.), 2014, «Quelle(s) temporalité(s) prendre en compte dans un projet urbain durable ?», PUCA
- NACTO, 2013, «Urban Street Design Guide», New York, 192 p.
- PAQUOT, 2009, «L'espace public», Paris, La découverte
- PRADEL, 2013, «Rythmes événementiels et aménagement des espaces publics à Paris, Montréal, Bruxelles», in Loisir et Société, n°36, pp. 78-93
- SOULIER, 2012, «Reconquérir les rues. Exemples à travers le monde et pistes d'action», Paris
- TERNEL, HAYDN, 2005, «Temporary Urban Spaces : Concepts for the Use of City Spaces», Bâle

**FICHES D'ÉTUDES DE CAS ASSOCIÉES****RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE DE LA RÉPUBLIQUE : LES USAGES MIS EN AVANT**

PAGE 72

**ÉTUDE DES PLACES DU CENTRE-VILLE DE RENNES : PRÉMICES
D'UN URBANISME DU MOUVEMENT**

PAGE 74

AMÉNAGEMENT D'UNE PLACE TEMPORAIRE : LA PLACE LIMOILOU

PAGE 76

PONT JEAN JACQUES BOSC : D'UN LIEU DE CIRCULATION À L'ESPACE POLYVALENT

PAGE 78

CHARTRE D'USAGES DE LA PLACE DU MARCHÉ SAINTE CATHERINE

PAGE 80



Thématiques abordées

- 1 Analyse des rythmes du territoire
- 2 Focus sur les temps particuliers
- 3 Le temps pour repenser la proximité
- 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables
- 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables
- 6 Temps du projet
- 7 Aménagements temporaires

Échelle du projet

Bâti | **Espace public** | Quartier | Ville | Intercommunalité | Région

Échelle démographique

Petite/Moyenne ville | **Grande ville**

Stade dans le processus d'aménagement



RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE DE LA RÉPUBLIQUE : LES USAGES MIS EN AVANT

À Paris (Ile de France), 2008

La place de la République de Paris est une place emblématique de la capitale: lieu de rassemblement, de circulation et d'usages variés.

En 2008, la ville de Paris a engagé des réflexions pour le réaménagement de la place afin de répondre à son état de dégradation. Le diagnostic, réalisé de 2008 à 2010, s'est appuyé sur une concertation approfondie (ateliers de concertations, marches urbaines) et une étude d'usages du lieu. Les objectifs du réaménagement étaient de donner plus de place aux piétons, d'améliorer leurs traversées, de réduire les risques d'accidents entre véhicules motorisés, vélos et piétons, de limiter le stationnement, d'améliorer l'accès au métro, de valoriser le patrimoine architectural et de développer l'offre culturelle et événementielle. Le réaménagement de la place, confié aux architectes urbanistes Trévelo & Viger-Kohler, a notamment consisté à unifier l'espace en un unique plateau piétonnier, au sol continu, rattaché à la partie Nord de la place, à renouveler le mobilier et l'éclairage et à installer des terrasses et un miroir d'eau. L'absence de barrières et d'interdictions renforce l'image d'une place de loisirs et de rencontres. Les usages sont désormais très variés (sport, détente, repas, évènements, déambulation, etc.)

Dans cet exemple, la coexistence entre les différents usages est rendue possible sans spécialisation ou «zoning» de l'espace, mais plutôt par une organisation spatio-temporelle qui tient compte de la possibilité



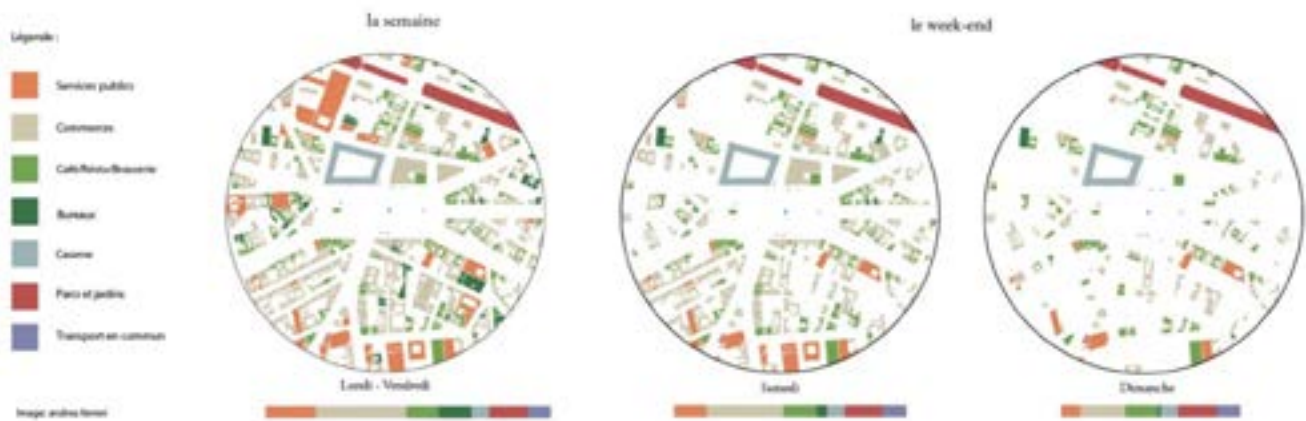
© Trévelo & Viger-Kohler architectes urbanistes

d'existence et d'évolution des usages. Un espace «générique» et «neutre» complètement accessible aux piétons est une réponse efficace à la demande de polyvalence des espaces collectifs. La cohabitation des usages s'organise autour d'un calendrier de coordination entre la mairie, les arrondissements et la Préfecture. La gestion événementielle est coordonnée par le Bureau d'animation de la Ville de Paris, qui a été associé au diagnostic de la place afin d'intégrer les contraintes spécifiques aux pratiques événementielles, avec la rédaction d'un document d'exploitation spécifique pour ces moments d'exception.

Une étude d'observation chronotopique, réalisée par Andrea Ferreri deux ans après le réaménagement, a permis de distinguer trois «temps d'usages» : le temps des activités, lié aux flux domicile-travail, où la place devient un «grand boulevard» traversé de flux ; le temps libre (pause déjeuner, WE, jours fériés, après l'école), où la place est vécue comme un moment de pause avec des bancs et gradins surpeuplés ; et le temps programmé des événements (manifestations, fête de la musique...). Un chronotope des usages a permis de comprendre les relations entre la place et ses usages en fonction des temporalités des commerces et services avoisinants.



© Architecte Andrea Ferreri



Etude chronotopique de la Place de la République par A.Ferreri

© Architecte Andrea Ferreri

Points clés

Points forts :

- Un espace neutre et ouvert pour favoriser une diversité d'usages
- Une gestion coordonnée de l'évènementiel

Points de vigilance :

- La surprogrammation événementielle peut entraîner des conflits d'usages avec les usages quotidiens, notamment de flux de passage.

Conditions de reproductibilité :

- Etude d'usages et concertation approfondie afin de centrer l'aménagement sur les usages

Pour aller plus loin

Contacts :

- Frédérique Martin-Bassi, Chargée de mission à la Direction de la Voirie et des Déplacements de Paris, 01 40 28 75 30
- Andrea Ferreri, Architecte
arch.andrea.ferreri@gmail.com, 04 65 59 56 79

Sources

- Actualités et suivi du réaménagement de la Place de la République
http://www.mairie03.paris.fr/mairie03/jsp/site/Portal.jsp?page_id=548
- Illustrations des différents usages de la Place République
<http://republique.tvk.fr/>



Thématiques abordées

- | | | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|
| 1 Analyse des rythmes du territoire | 2 Focus sur les temps particuliers | 3 Le temps pour repenser la proximité | 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables | 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables | 6 Temps du projet | 7 Aménagements temporaires |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|

Échelle du projet

Bâti | **Espace public** | Quartier | **Ville** | Intercommunalité | Région

Échelle démographique

Petite/Moyenne ville | **Grande ville**

Stade dans le processus d'aménagement



ÉTUDE DES PLACES DU CENTRE-VILLE DE RENNES : PRÉMICES D'UN URBANISME DU MOUVEMENT

À Rennes (Ille et Vilaine), 2008

La ville de Rennes a initié en 2008 une étude «d'aménagement de programmation spatiotemporelle» des places du centre-ville qui comprend un diagnostic et des propositions d'aménagement. L'enjeu était de prendre en compte la diversification et la multiplication des usages au centre-ville dans un contexte de saturation des activités sur les espaces publics. L'étude, qui a duré un an, a permis la collaboration entre la ville de Rennes, le cabinet d'architecture AP5 et le bureau de prospection What Time Is It (anthropologue).

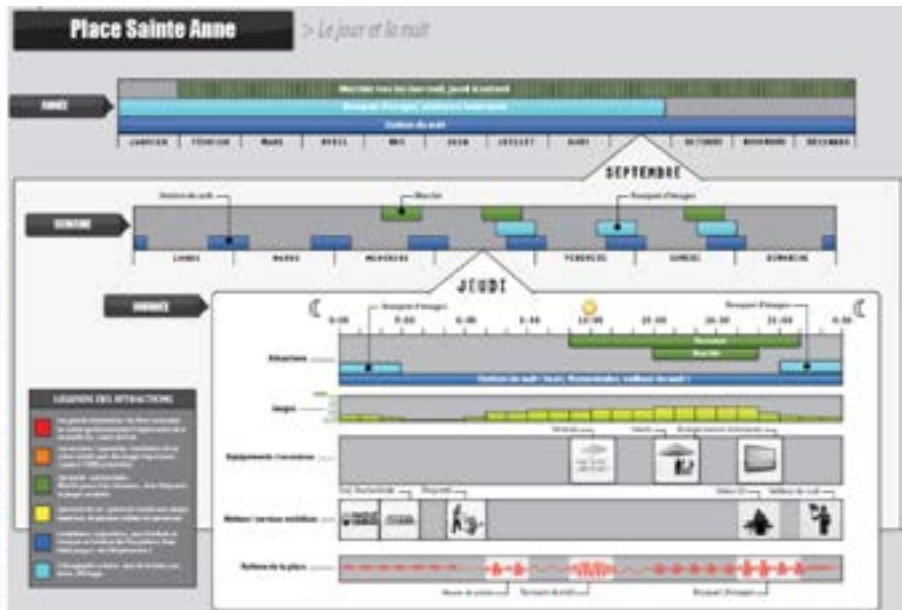
L'approche temporelle est omniprésente dans le diagnostic, elle sert de grille d'analyse des activités en fonction des temporalités (jour, semaine, mois et année) pour chaque place du centre-ville de Rennes. Ces données ont été présentées sous forme de frises chronologiques pour chacune des places en indiquant les temps forts et attractions à l'échelle de l'année, de la semaine et de la journée. Une autre présentation dynamique des flux piétons a également été développée (visualisation dynamique disponible en ligne sur le site de AP5, cité en sources). Les données ont été récoltées grâce à des observations terrains, des entretiens et des enquêtes. L'étude analyse également la cohérence entre les activités des places à l'échelle de l'année. Sur la base de ce diagnostic, des propositions d'aménagement pour les places ont été faites pour répondre à des objectifs précis :

- Développer les polarités du centre-ville ;
- Permettre la diversité des usages tout en limitant les conflits temporels ;
- Proposer des temps forts et des temps calmes ;
- Adapter l'offre événementielle pour toucher une grande variété de publics (par exemple, sortir du calendrier étudiant pour proposer des activités).

Concrètement, les propositions d'aménagement des places passent par :

- La flexibilité de la circulation : fermeture provisoire des voies, extension de l'espace piéton pour redessiner la place ;
- L'éclairage : il permet de jouer sur les zones d'ombres et les zones d'attractivité pour orienter les usages ;
- Les aménagements éphémères : ils permettent de dynamiser une place tout en évitant de cristalliser les usages, que cela soit de l'évènementiel ou des services (exemple kiosques mobiles) ;
- Les mobiliers urbains déplaçables : ils dirigent les flux et ajoutent une esthétique à la place ;
- Les agents d'ambiance et concierges de quartier : ils informent et aident les flux à se diriger, ils limitent également les conflits d'usages.

L'étude des places du centre-ville de Rennes est riche car elle comprend un diagnostic complet des places et des propositions d'aménagement qui ont été établies à travers une approche temporelle. Elle démontre qu'associer le temps et l'aménagement est essentiel dans le réaménagement des espaces publics. L'étude n'a pas eu de suites directes d'aménagement mais elle a permis de faire une typologie des places en fonction de leur capacité, de leurs usages et des activités.



Calendrier d'usages d'une place, selon les différentes temporalités de la journée, de la semaine et de l'année

© APS/What time is it - Ville de Rennes

Points clés

Points forts :

- Une forte intégration de l'approche temporelle (diagnostic et propositions d'aménagement)

Points de vigilance :

- L'analyse des données étant vaste, il a fallu associer tous les services gestionnaires de la ville

- Récolte des données très lourde à réaliser

Conditions de reproductibilité :

- Capacité et moyens de récolter les données nécessaires à l'étude des places

Pour aller plus loin

Contacts :

- Kim Dao Varieras, Responsable mission Vallée de la Vilaine à Rennes Métropole
k.daovarieras@rennesmetropole.fr, 02 99 86 62 38

Sources

- Synthèse de l'étude des places de Rennes
<http://www.ap5.fr/?Programmation-des-places-du-centre>

Thématiques abordées

- 1 Analyse des rythmes du territoire
- 2 Focus sur les temps particuliers
- 3 Le temps pour repenser la proximité
- 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables
- 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables
- 6 Temps du projet
- 7 Aménagements temporaires

Échelle du projet

- Bâti
- Espace public
- Quartier
- Ville
- Intercommunalité
- Région

Échelle démographique

- Petite/Moyenne ville
- Grande ville

Stade dans le processus d'aménagement



AMÉNAGEMENT D'UNE PLACE TEMPORAIRE : LA PLACE LIMOILOU

À la ville de Québec (Québec), 2015

Ce projet s'inscrit sur un site de 1 800m², correspondant à l'intersection de deux axes urbains majeurs, essentiellement ouvert à la circulation automobile et manquant d'une certaine pluralité d'usages. La ville de Québec a initié un projet d'aménagement d'une place éphémère, appelée Place Limoilou, en réponse à la volonté de transformation exprimée par les habitants, en collaboration avec le Conseil de quartier du Vieux-Limoilou et avec la Société de développement commercial de la 3^{ème} Avenue-Limoilou. Le but de cette opération est de proposer et d'installer des aménagements temporaires, de laisser les habitants et usagers de la place se les approprier, pour ensuite décider si la place temporaire doit devenir permanente ou non. Ces aménagements temporaires ont également un intérêt financier : ils sont moins onéreux qu'un réaménagement définitif de la place qui pourrait ne pas répondre aux attentes des habitants. Le réaménagement est soutenu par ailleurs par les commerçants afin de rendre plus attractif le quartier en diversifiant ses usages.

L'aménagement de la Place Limoilou s'inscrit dans un cadre temporel plus large : l'idée est de ne pas finaliser le projet dès la conception, d'intégrer un temps d'appropriation et de réinterrogation du projet, afin de pouvoir le finaliser à travers une démarche participative. Les habitants sont sollicités concernant les aspects généraux du projet, mais pas sur le design des aménagements temporaires.

L'aménagement de cette place temporaire, confié à l'agence de design urbain Groupe A / Annexe U, s'est déroulé de Juin jusqu'à Septembre en 2015 et 2016. En dégagant des espaces piétons en lieu et place des circulations motorisées, ces aménagements permettent l'arrêt, l'assise et le repos par du mobilier d'assise, proposant des espaces de détente et des terrasses, traçant des cheminements et des marquages artistiques au sol. On y trouve également bancs publics, estrade, minigolf, kiosque, bibliothèque en libre-service et tables avec parasols. Le tout est animé par des activités culturelles et événementielles planifiées et organisés par «Limoilou en vrac», un organisme à but non lucratif. En 2015, la ville de Québec a donné un mandat externe pour concevoir et aménager la place ainsi que pour l'animer, le coût total des aménagements temporaires de la place s'est élevé à 100 000\$. En 2016, la ville a fait le concept de la place en interne ainsi qu'une partie des aménagements, réduisant de moitié le coût des aménagements temporaires.



© architecturequebec.com

Une enquête a ensuite été réalisée auprès des riverains à la demande de la ville au sujet de l'appropriation et de la satisfaction de ces aménagements. L'échantillon de l'enquête comportait 220 répondants en 2015, 450 en 2016, habitant tous près de la Place Limoilou. L'enquête démontre une acceptation et un jugement positif quasiment unanime sur le dispositif, à l'exception des nuisances provoquées sur les livraisons des commerces pendant les événements, et les problèmes de report de circulation dans les rues avoisinant la place.

La Place Limoilou sert de projet-pilote pour l'implantation éventuelle d'espaces semblables en d'autres endroits de la ville (projets SPOT, et Jardins Gamelin). Elle vise à tester une

géométrie de rue en créant un aménagement flexible permettant les fermetures de rues en période estivale par exemple. La place permanente Limoilou sera réalisée en 2017.

Dans la même veine, l'association de professionnels du transport urbain (NACTO), aux États-Unis s'est intéressée à l'aménagement urbain temporaire comme outil transitionnel dans l'optique d'un réaménagement permanent des espaces publics. Ils ont publié un guide disponible en anglais et en ligne présentant les leviers pour réaliser un aménagement temporaire d'une place publique.



© Jean Carès

Points clés

Points forts :

- Le réaménagement temporaire de la place a permis de réinterroger les usages, la géométrie des rues en vue d'un réaménagement permanent et de garantir une démarche participative
- Les aménagements temporaires permettent de tester l'appropriation par les habitants

Points de vigilance :

- L'aménagement définitif de la place devra veiller à limiter les nuisances constatées avec l'aménagement temporaire (livraisons, circulation)

- La gestion des aménagements de la place (gestion interne ou externe, retrait du mobilier urbain la nuit, nécessité ou non d'une animation continue...) reste expérimentale

Conditions de reproductibilité :

- Les délais de conception, élaboration, consultation doivent être suffisants pour créer cet aménagement temporaire
- Définir si le financement est public à l'avance

Pour aller plus loin

Contacts :

- Caroline Houde, Chef d'équipe-urbaniste à la ville de Québec
caroline.houde@ville.quebec.qc.ca, (001 418) 641 6101

Sources

- Présentation et point technique de l'aménagement temporaire
<http://www.architectureduquebec.com/blogue/plaza-limoilou>
- Autres aménagements temporaires québécois
<http://www.architectureduquebec.com/blogue/le-spot-1>
<http://www.architectureduquebec.com/blogue/jardins-gamelin-inauguration>
- Limoilou en vrac
<http://limoilouenvrac.com/>
- Guide pratique du NACTO pour la création de places publiques temporaires
<http://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/interim-design-strategies/interim-public-plazas/>

Thématiques abordées

- | | | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|
| 1 Analyse des rythmes du territoire | 2 Focus sur les temps particuliers | 3 Le temps pour repenser la proximité | 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables | 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables | 6 Temps du projet | 7 Aménagements temporaires |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|

Échelle du projet

Bâti | **Espace public** | Quartier | Ville | Intercommunalité | Région

Échelle démographique

Petite/Moyenne ville | **Grande ville**

Stade dans le processus d'aménagement



PONT JEAN JACQUES BOSC : D'UN LIEU DE CIRCULATION À L'ESPACE POLYVALENT

À Bordeaux (Gironde), 2013



© OMA - Rem Koolhaas, Clément Blanchet Architecture

En 2013, la Communauté Urbaine de Bordeaux a lancé le projet de construction du pont Jean Jacques Bosc, afin de créer un espace de circulation entre les plaines de Garonne et Euratlantique, projet urbain de Bordeaux 2030. Le pont a une longueur de 549 m et une largeur de 44m pour une surface de 24000m². Les travaux commenceront en 2017, pour une mise en service en 2020, avec un coût de construction prévisionnel de 121 millions d'euros (110 millions de construction TTC et 11 millions de rémunération). Le projet a été conçu par Clément Blanchet, alors Associé et Directeur d'OMA (fondé par Rem Koolhaas), et est actuellement en construction suivi par EGIS France et WSP.

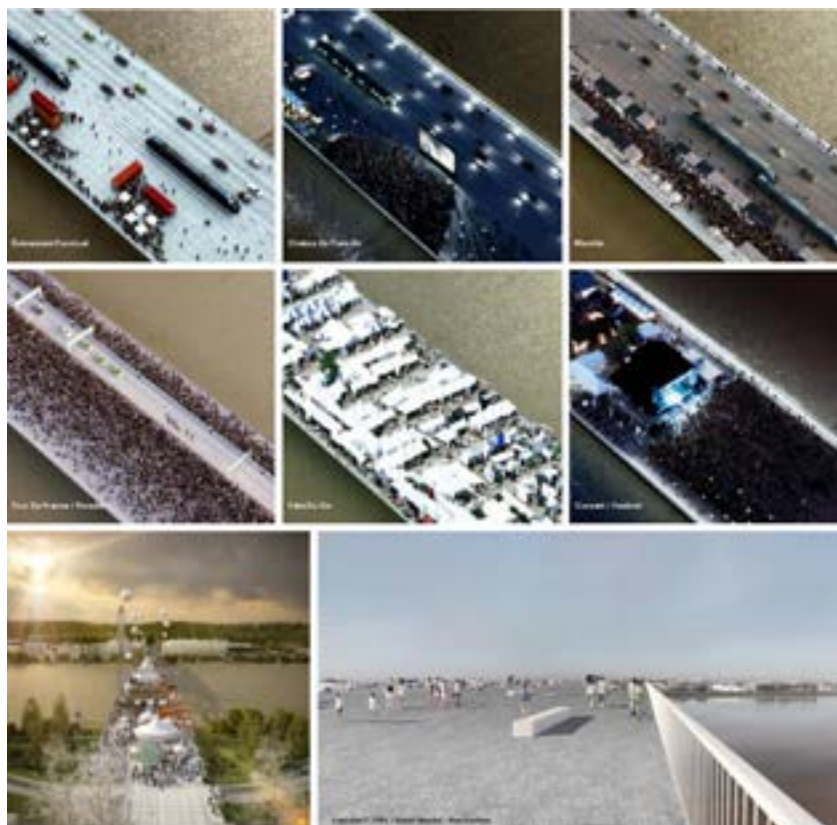
«Plus qu'un geste architectural, j'ai souhaité que cet ouvrage véhicule un acte social fort en offrant un espace public supplémentaire à l'agglomération. Son profil généreux illustre d'ailleurs la recherche d'équilibre entre les piétons et les voitures. Je me suis également interrogé sur les usages. J'ai donc envisagé à ce titre plusieurs scénarii d'utilisation. J'espère d'ailleurs que ce pont pourra être le support d'une programmation unique et qu'il permettra de magnifier l'ordinaire. Sous cet angle, il ne s'agit plus d'une performance structurelle, mais plutôt d'une plateforme urbaine qui s'étend au-dessus de la Garonne.» - Citation de Clément Blanchet

La singularité du projet réside dans la conception de l'ouvrage. Au souhait initial de la Communauté Urbaine de Bordeaux de créer un pont urbain, l'équipe

d'architectes a répondu en présentant un pont évolutif en fonction des activités et usages autres que la circulation et le passage. Pour cela, ils ont proposé une extension du pont sur sa largeur pour offrir un espace de 10m réservé aux piétons. Cet élargissement n'a pas entraîné de surcoût par rapport au prix prévisionnel puisque les architectes ont choisi une forme simple du pont pour amoindrir les coûts de construction. L'intérêt est de générer des usages variés sur le pont à différentes temporalités : jour, nuit, week end, saisons. Cette initiative a permis de créer la demande de la part des usagers.

- Activités festives
- Activités économiques
- Activités sportives
- Foires
- Expositions
- Marchés
- Cinéma en plein air
- Concerts
- ...

En fonction des usages, les différentes voies restent ouvertes à la circulation (tram et voiture) ou au contraire toutes sont utilisées. Au lieu de penser le pont comme un espace de circulation où le piéton n'a pas sa place, le projet tend à prouver qu'une appropriation des espaces de circulation est possible.



Le pont Jean Jacques Bosc, adapté à une diversité d'usages au fil du temps

© OMA Rem Koolhaas, Clément Blanchet Architecture

Points clés

Points forts :

- Le pont «urbain» créé met en avant les usages dédiés aux piétons sur différentes temporalités

Points de vigilance :

- Dans plusieurs cas, toutes les voies sont dédiées aux usages, empêchant toute voie de circulation

Conditions de reproductibilité :

- La forme simple du pont a permis de créer l'extension prévue pour les piétons

Pour aller plus loin

Contacts :

- Clément Blanchet Architecture
contact@clementblanchet.com, 01 42 03 44 41

Sources

- Présentation du projet du pont Jean Jacques Bosc
<http://www.bordeaux-metropole.fr/Grands-projets/Grands-equipements/Pont-Jean-Jacques-Bosc>
- Design et principes du projet par l'Office for Metropolitan Architecture
<http://oma.eu/projects/jean-jacques-bosc-bridge>
- Interview de Clément Blanchet par UrbaNews
<https://www.urbanews.fr/2013/12/19/37674-clement-blanchet-interview-exclusive/>

Thématiques abordées

- | | | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|
| 1 Analyse des rythmes du territoire | 2 Focus sur les temps particuliers | 3 Le temps pour repenser la proximité | 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables | 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables | 6 Temps du projet | 7 Aménagements temporaires |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|

Échelle du projet

Bâti | **Espace public** | Quartier | Ville | Intercommunalité | Région

Échelle démographique

Petite/Moyenne ville | **Grande ville**

Stade dans le processus d'aménagement



CHARTRE DES USAGES DE LA PLACE DU MARCHÉ SAINTE CATHERINE

À Paris (Ile de France), 2006

Sur cette place attractive du quartier du Marais, le développement des restaurants a entraîné une plus forte fréquentation, générant des problèmes de voisinage et des conflits d'usages. La Mairie du 4^{ème} arrondissement a donc souhaité en 2006 initier une démarche participative sur les usages de la place à différentes temporalités. Une charte des usages de la place est donc née après une année d'échanges au sein d'un groupe de travail constitué des représentants des associations, du Conseil de Quartier, des habitants, des commerçants volontaires et des services concernés de la Ville de Paris.

Cette charte s'inscrit dans la volonté d'amélioration des espaces publics sur le plan des usages et du fonctionnement, du paysage, de l'architecture, et du cadre de vie. La charte des usages vise à limiter voire supprimer les conflits temporels en particulier entre les activités économiques du lieu et les habitants. Pour cela, la 1^{ère} étape consistait à mener une analyse des usages de la place pour faire ressortir les usages et besoins différenciés en fonction des temporalités : sur la journée (livraisons, commerces, vie nocturne) et sur l'année (animations ponctuelles ou régulières, illuminations...). Sur cette base, la charte a pu proposer des actions, qui en lien avec ces usages temporels, visent notamment à régler :

- **Le partage des espaces et des temps de la place.** Les commerçants et restaurateurs doivent avoir des installations amovibles en terrasse (présentes uniquement à leurs horaires d'ouverture), des stationnements pour deux roues ont été imaginés pour éviter le stationnement illicite gênant, la collecte des déchets et le nettoyage se font à des horaires adaptés aux autres usages de la place ;



© Conseil de la Charte des Usages Place Ste Catherine

- **Les nuisances sonores de la place.** Les horaires d'ouverture et de fermeture des commerces et restaurants sont fixés dans la charte, ainsi que les horaires des animations sur l'espace public. Sur les temps d'ouverture, différents dispositifs sont prévus pour limiter les nuisances sonores (moteurs coupés pendant les livraisons, mobilier peu sonore...).

La charte des usages est un élément de réponse à la problématique de conflits d'usages sur les espaces publics, elle vise à permettre la cohabitation d'usages variés de l'espace sur différentes temporalités.



© www.lemarais.fr



Points clés

Points forts :

- Diagnostic d'usages permettant de mettre en avant les conflits temporels d'un lieu
- La charte permet d'aborder collectivement ces conflits d'usages de la place et de les limiter

Points de vigilance :

- La charte est globalement respectée, néanmoins elle n'est qu'incitative et non contraignante. Les conflits (emplacement des terrasses, nuisances sonores) restent donc récurrents

Conditions de reproductibilité :

- Nécessite une forte volonté des acteurs (habitants, usagers, commerçants, politiques)
- Importance d'articuler les intérêts de chaque acteur et l'intérêt commun

Pour aller plus loin

Contacts :

- Conseil de la Charte des usages de la Place Sainte Catherine
conseilplacestecatherine@parisplacestecatherine.com

Sources

- Guide méthodologique d'élaboration de la Charte des usages
<http://www.bruitparif.fr/sites/forum-des-acteurs.bruitparif.fr/files/ressources/Ville%20de%20Paris%20-%20Guide%20m%C3%A9thodologique%20d'%C3%A9laboration%20Chartes%20locales%20des%20usages%20de%20la%20rue%20-%202010.pdf>
- Charte des usages de la place du marché Ste Catherine
<http://www.bruitparif.fr/sites/forum-des-acteurs.bruitparif.fr/files/ressources/Ville%20de%20Paris%20-%20Charte%20des%20usages%20de%20la%20place%20du%20March%C3%A9%20Sainte-Catherine%20-%202007.pdf>
- Conseil de la Charte des usages
<http://www.parisplacestecatherine.com/>
- Charte des usages des ports de la Gare et de Bercy
http://www.haropaports.com/sites/haropa/files/charteusagesgarebercy_2016_v11.pdf



5

POUR DES BÂTIS POLYVALENTS ET ADAPTABLES

À RETENIR

- Les bâtis ne sont pas des espaces figés pour une fonction unique et il existe différentes manières d'accueillir des usages aux temporalités multiples.
- Le bâti, forme réelle et présente, est à envisager comme un potentiel capable d'accepter l'incertitude : ce qui n'était pas initialement planifié dans un bâtiment peut aussi faire l'objet d'inventions et de nouveaux projets, en particulier avec les acteurs concernés.

Les constructions ne sont pas uniquement des espaces bâtis pensés pour une seule fonction mais aussi des espaces capables de s'adapter. De quelles adaptations parlons-nous ? Elles sont multiples et peuvent être liées à des fonctions qui ont évolué avec le temps, des usages qui ont lieu simultanément et qui nécessitent une gestion particulière, ou encore des constructions qui sont restructurées. Ce chapitre montre la richesse du bâti lorsque l'adaptation à des usages et des temporalités multiples a été anticipée ou souhaitée. Il s'agit de penser le bâtiment en mouvement.

Un bâtiment ne forme pas seulement un espace géographique, un lieu autonome mais est fortement lié au moment où il est pris en compte. Polyvalence et mutualisation du bâti posent concrètement la question du rapport entre espace et temps. Ces deux notions ont peu de lien dans la pensée urbaine occidentale alors que l'utilisation des espaces est liée aux emplois du temps et que leurs liens pourraient être mieux valorisés de manière permanente et différenciée.

Les espaces bâtis sont majoritairement construits pour accueillir des programmes précis, prévus par avance et pensés sur le long terme. Rares sont les opérations nouvelles où la polyvalence et la mutualisation des espaces sont pensées en amont, et ce malgré des préoccupations croissantes chez les commanditaires. Penser qu'un espace peut recevoir plusieurs usages à des temporalités variées présente de nombreux avantages, dont celui d'une économie dans la construction ou dans la gestion par une optimisation future de l'occupation de l'espace.

Polyvalence et mutualisation se complètent. La polyvalence d'un bâti signifie l'existence de plusieurs usages dans un même espace de manière simultanée ou successive. Elle peut être programmée dès l'origine ou ne pas être prévue.

La mutualisation du bâti, quant à elle, concerne le regroupement de moyens afin d'optimiser l'espace : occuper une école durant les vacances scolaires, partager les parkings privés selon les emplois du temps des occupants, ou encore partager un même espace de réunion entre différentes entreprises.

Ces diverses actions s'intègrent dans un processus plus large qui est celui de la mutabilité architecturale, c'est à dire la capacité d'un bâtiment à accueillir le changement, à favoriser les possibles. L'enjeu d'une réversibilité des usages à moyen ou long terme tient à cette mutabilité.

Plusieurs cas de figure se dessinent dans la relation entre l'espace bâti et les temporalités. Nous proposons quatre cas pour rendre possible une réversibilité ou une polychronie des espaces :

- 1- les espaces bâtis qui n'accueillent plus les fonctions pour lesquelles ils ont été conçus ;
- 2- les espaces bâtis qui peuvent être mutualisés dans des temporalités prédéfinies ;
- 3- des constructions temporaires pour répondre à des besoins urgents ;
- 4- les constructions pensées structurellement pour pouvoir évoluer selon les besoins.

1. Les espaces bâtis qui n'accueillent plus la fonction pour laquelle ils ont été réalisés

Il s'agit là d'un cas de figure classique : des espaces bâtis qui, pour de multiples raisons, ont perdu leur fonction première et pour lesquels il est alors nécessaire de retrouver une nouvelle occupation et de les faire évoluer vers une autre organisation spatiale. Il est intéressant de remarquer que la plupart des bâtiments hérités du passé reçoivent aujourd'hui des fonctions pour lesquelles ils n'étaient pas destinés, depuis le local artisanal faubourien reconverti en logement jusqu'au palais aristocratique abritant des services administratifs. Dans tous les cas, il ne s'agit plus seulement de réhabilitations ou de mises en conformité, mais de nouveaux projets, qui nécessitent de requestionner les lieux et de reformuler un programme. Ce sont de véritables «actes de création».

Les échelles de ces opérations sont diverses et répondent à une logique patrimoniale, économique ou environnementale car «un bâtiment n'est pas un objet statique mais un projet en mouvement» (B. Latour, 2006). Les analyses en coût global tendent à démontrer la durabilité et l'intérêt économique de telles reconversions. À Paris, à titre d'exemple, l'enjeu est de transformer 250 000 m² de bureaux en logements. Qu'elle se situe sur un temps court



L'ancien magasin Printemps de Poitiers transformé en logements

ou un temps long, une nouvelle affectation est détentrice de dynamique et le recyclage est stimulateur de nouveaux usages : «le durable c'est le transformable» (Portzamparc, 2012).

1.1 Reconversions à temps et coûts réduits

Accueillir une nouvelle fonction pour un nouveau temps long constitue le cas classique de la réhabilitation. Le bâtiment fait alors l'objet d'une reconversion plus ou moins lourde pour accueillir un nouveau programme. La mondialisation a accru ce phénomène : pour des raisons économiques, les industries se délocalisent et laissent des friches de plus en plus conséquentes.



La transformation de ces vastes bâtiments est un défi économique important que peu d'acteurs privés ou de collectivités peuvent relever. L'enjeu est pourtant écologique et social. Pour contourner l'obstacle, de nouvelles réhabilitations se voulant plus économiques ont vu le jour. La «méthode» des architectes Lacaton-Vassal sur le Palais de Tokyo est intéressante sur le rapport temps / coût : ils ont préservé la structure brute et réalisé des économies sur le second œuvre. Ce type de projet nécessite des maîtres d'ouvrages conciliants sur des finitions «brutes» et bricolées, au sens noble du terme, c'est-à-dire arrangées avec les moyens du bord. Les qualités spatiales et l'ouverture de l'espace sont un autre levier pour réaliser des économies financières et de temps de projet. Le Palais de Tokyo est conçu comme un «contenant ouvert, qui fabrique la flexibilité d'usages», en référence au Fun palace de Cedric Price.

1.2. Nouvel usage sur un temps court (l'éphémère)

Les constructions qui perdent leur premier usage attendent parfois de nombreuses années avant d'accueillir de nouvelles fonctions car les réhabilitations sont longues et lourdes.

Cette attente peut correspondre au temps d'émergence d'autres possibles, et être l'occasion de créer de nouvelles énergies à travers une utilisation temporaire de l'espace sur un temps intermédiaire. Les halles Alstom sur l'île de Nantes forment un bel exemple d'une transformation qui a accueilli des activités multiples jusqu'à réorienter le projet urbain de leur quartier d'implantation. Cette nouvelle vie sur un temps court modifie le regard sur le lieu, ré-impulse une énergie qui peut dépasser l'échelle du bâtiment. Cette approche est bien connue au Royaume-Uni. En 1988, l'organisation du Glasgow Garden Festival a donné un nouveau souffle à la ville en recyclant des friches industrielles. La promotion d'un tel événement lui donna la possibilité d'attirer des touristes et des entrepreneurs susceptibles de prendre en charge l'aménagement pérenne du site. Depuis la crise de 2008, des promoteurs britanniques transforment de manière événementielle ou artistique des lieux désaffectés. L'impact est immédiat, modifie la perception du lieu et engendre une valorisation foncière du quartier par la suite.

2. Les espaces bâtis qui peuvent être mutualisés selon les temporalités

Les espaces sont «polychrones», c'est-à-dire qu'ils peuvent accueillir des usages variés selon les temporalités. Pourtant, cette dimension est peu prise en compte en Occident, où notre mode de pensée est linéaire, avec un rationalisme dominant qui cloisonne les espaces et le temps. Nous pensons les espaces avec des fonctions précises, plutôt qu'un même espace qui puisse accueillir des usages variés se succédant dans le temps.

Le constat est que maints équipements sont sous-utilisés une grande partie de la journée ou lors de longues périodes pendant l'année comme les parkings des centres commerciaux, les universités, les écoles... Les nouveaux rythmes des villes nécessitent de nouveaux aménagements : l'espace bâti peut y répondre s'il est conçu dans cette optique.

L'idée est d'optimiser l'utilisation des espaces. Les espaces polychrones sont justement des espaces capables de s'adapter graduellement aux changements ou qui peuvent accueillir des usages pluriels dans la même unité de temps. Ils nécessitent en revanche d'autres modes de gestion, car «la forte polychronie des lieux peut être propice aux discordances, voire aux conflits» (Mallet, 2013).

Quels sont les avantages d'une mutualisation ? D'abord, la complémentarité des fonctions et des équipements ; ensuite la possibilité d'implanter des activités au plus près des besoins ou dans des lieux emblématiques ; enfin les économies en termes de gestion, de personnel et de consommations énergétiques.

Deux typologies de mutualisation des espaces apparaissent. Certains espaces sont programmés dès leur construction pour accueillir plusieurs usages, tels que les méga-bâtiments comprenant bureaux, hôtel, magasins... Ils permettent une optimisation des espaces communs si les normes le permettent. Ces constructions s'accompagnent d'une gestion particulière – qui peut être prise en compte dès l'amont de la construction - à la fois

pour mieux concevoir les espaces en fonction de leurs usages futurs mais aussi pour partager les frais au prorata des espaces utilisés par chacun (pôle éducatif Molière aux Mureaux). Les espaces peuvent également recevoir d'autres usages dans les temps vacants. Par exemple, l'accueil d'activités associatives en soirée dans certains locaux scolaires à Paris.

3. Des bâtiments temporaires pour répondre à l'urgence

Face à l'incapacité de répondre à la demande de logements, des bâtiments temporaires sont construits pour accueillir les familles les plus démunies. Le bâtiment s'adapte à la temporalité de l'urgence. L'urgence prend une autre envergure avec la crise migratoire et les populations de plus en plus nombreuses qui se déplacent. Sans être la seule solution, la construction temporaire dans des situations d'urgence nécessite par définition des modes constructifs économiques et rapides à mettre en œuvre. L'architecture modulaire (modules à assembler, containers à réaménager...) forme une réponse tout comme des réhabilitations minimales basées sur l'économie et le recyclage.

Elle est entendable dans des situations de crises majeures (catastrophes naturelles ou de guerre) mais nécessite d'être mûrement réfléchi lorsqu'il s'agit d'un accueil de longue durée où la dignité des personnes est en jeu.

Ici la problématique est multidimensionnelle car il s'agit de loger au meilleur coût et dans la décence un grand nombre de personnes (ce qui nécessite des infrastructures et équipements sanitaires non négligeables). Le village pour 25 familles, réalisé par Adoma à Saint-Denis

constitue un exemple de cette problématique avec des constructions modulaires en bois construites pour 10 ans sur un terrain prêté par l'État. Ce projet temporaire est pensé comme un projet pérenne valorisant les relations entre espaces privés et espaces collectifs et dont les éléments pourront être réutilisés sur d'autres sites par la suite (Durand-Stathopoulos, 2009).

Le recours à l'architecture temporaire touche d'autres situations qui vont de la base-vie de chantier à la classe provisoire. Le temporaire se transforme parfois en durable, alors que les installations ne sont pas prévues pour durer, à l'image des préfabriqués parfois en place depuis vingt ans. Cela pose la question de la qualité de ces bâtiments en terme d'insertion urbaine et architecturale, en termes de conditions d'occupation (confort thermique, acoustique...) mais aussi en termes d'image qu'ils peuvent renvoyer et donc du ressenti vécu par les occupants (sentiment de dévalorisation, de précarisation pérenne). Comment ces installations temporaires peuvent-elles intégrer ces différentes questions tout comme les critères de performance thermique ou énergétique ?

4. Les constructions pensées structurellement pour pouvoir évoluer selon les besoins

Ce dernier cas de figure illustre la mutabilité, c'est à dire «la capacité d'un espace à accueillir le changement» (Durand, 2015). Un bâtiment ne peut pas anticiper toutes les vies qu'il accueillera. C'est pourquoi il est du devoir du maître d'ouvrage ou du maître d'œuvre d'envisager des

reconversions faciles et économiques. Certaines transformations sont parfois trop coûteuses et ne peuvent intéresser que certains investisseurs. Les Magasins Généraux à Pantin, anciens entrepôts de la Chambre du Commerce et de l'Industrie et exemple d'architecture «brutaliste», ont

attendu plus de 30 ans pour être transformés par l'une des plus grandes agences de publicité du moment. La taille du bâtiment (41 000 m²) et le coût du projet en sont les principales raisons alors même que la structure en poteaux - poutres des bâtiments les rendait plutôt évolutifs.

La transformation des bâtiments gagnerait à être facilitée et évaluée dès leur conception. La question de la structure y devient essentielle avec l'emploi de poteaux-poutres libérant les façades de toute contrainte, et le recours à de grandes portées pour libérer cette fois l'organisation intérieure des constructions. La filiale «Linkcity» du constructeur français Bouygues a pour objectif de réfléchir à la flexibilité des futurs logements à construire mais en 2016, chacune de leurs propositions semble coûter trop cher pour être réalisée.

D'autres principes comme ceux expérimentés par l'agence Elemental au Chili (Aravena architecte, désormais Pritzker 2016) envisagent des espaces en creux, entre deux constructions afin de recevoir une éventuelle extension. Cette agence définit son architecture comme incrémentale, se réalisant au fur et à mesure

dans le temps en fonction des besoins et des possibilités financières des habitants. Lucien et Simone Kroll sont aussi de fervents défenseurs de l'architecture «incrémentale» qui se construit avec les habitants pour s'adapter aux besoins selon les temps de la vie. Il s'agit d'une dimension devenue incontournable dans une société de plus en plus mobile où les familles vivent à géométrie variable (divorces, vieillissement, recompositions...). Pour prendre l'exemple du vieillissement, plusieurs questions se posent (Françoise Hélène Jourda) : comment adapter un logement à la présence d'un assistant de vie ? Comment accueillir ses parents âgés chez soi ? Que faire de l'espace libéré quand on se retrouve seul ? La flexibilité des constructions est aussi une nécessité environnementale à l'heure où le secteur du bâtiment est l'un des plus polluants de la planète. Penser la mutabilité des espaces, c'est construire le présent autant que le futur.

S'engager dans une architecture impermanente, c'est accepter qu'un bâtiment ne soit pas fait pour durer, mais au contraire pour évoluer et comme le défend Cedric Price, architecte britannique (1934-2003). Dès lors le temps devient la quatrième dimension à prendre en compte dans la conception d'un bâtiment.



Réfléchir à de nouveaux standards pour permettre la réversibilité

POUR ALLER PLUS LOIN :

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUE

- BOUCHAIN, 2013, «Simon et Lucien Kroll, une architecture habitée», Actes Sud, 360 p.
- BISHOP, , WILLIAMS, 2012, «The temporary city», London, Routledge
- BOULIN, 2010, «Prospective d'équipements et services : les enjeux temporels», in Cahiers de l'IAUidf n°157
- BOULIN, 2011, «Des écoles ouvertes sur le quartier», in Territoires, n°516
- CARBONI, COLOMBET, RAMBERT (dir.), 2015, «Un bâtiment, combien de vies ? La transformation comme acte de création», in Cité de l'architecture & du patrimoine, Silvana Editoriale
- CASTANY, 2013, «Lucien Kroll, architecte incrémental», in Tracé n° 07
- DE FAUP, 2015, «l'architecture évolutive 1 : le temps long», in Blog du groupe Chronos.org, publié le 10/11/2015
- DE FAUP, 2015, «l'architecture évolutive 2 : le temps court», in Blog du groupe Chronos.org, publié le 10/12/2015
- DURAND, STATHOPOULOS, 2009, Atelier 25 logements, Saint Denis
- DURAND, 2012, «Du bon usage de la mutabilité», in Observatoire des processus architecturaux et urbains innovants en Europe, Gollion (Suisse), Editions Infolio
- DURAND, 2012, «La mutabilité en urbanisme, une rupture méthodologique ?», in Urbanisme, n°383
- DURAND, 2015, «De la mutabilité urbaine, une démarche ouverte pour fabriquer la ville», thèse sous la direction de T.PAQUOT, Institut d'Urbanisme de Paris
- FING, 2016, Projet Softplace : systèmes et stratégies des lieux partagés, <http://www.fing.org/?SoftPlace>
- LATOUR, 2006, «Nous n'avons jamais été modernes : essai d'anthropologie symétrique», Paris, la Découverte
- LERAY, 2016, «Réversibilité : de la théorie à la pratique» in Chroniques d'architectures, en ligne
- MAKI, FUMIHIKO, 1964, «Investigations in collective form», School of architecture, Washington University
- MORELLI (dir.), 2015, «Temporalités : logement pour durer ou logement durable ?», PUCA
- PAQUOT, 2015, «Désastres urbains : les villes meurent aussi», Paris, la Découverte
- PERIÁÑEZ, MANUEL, 1993, «Le logement évolutif, mythes et réalité», 144 p.
- PRICE, 1984, «The Square Book (une architecture flexible)», in Architectural Association Publication
- ROWE, KOETTER, COLIN, FRED, 1993, «Collage City», Supplémentaires, Centre Georges Pompidou, Paris



FICHES D'ÉTUDES DE CAS ASSOCIÉES

PÔLE ÉDUCATIF MOLIÈRE : UNE MUTUALISATION DES ÉQUIPEMENTS

PAGE 89

LES TOURS BLACK SWAN : UNE RÉVERSIBILITÉ PROGRAMMÉE

PAGE 91

LE PROJET QUINTA MONROY : L'ÉVOLUTIVITÉ POSSIBLE DES LOGEMENTS SOCIAUX

PAGE 93

**LE CENTRE DE MOBILITÉ ET DE SERVICES DE L'UNION : UN PARKING MUTUALISÉ
ENTRE ENTREPRISES ET HABITANTS**

PAGE 95

**LES HALLES ALSTOM À NANTES : UN PROCESSUS POUR UTILISER LES ESPACES
VACANTS DE MANIÈRE TEMPORAIRE**

PAGE 97

Thématiques abordées

- | | | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|
| 1 Analyse des rythmes du territoire | 2 Focus sur les temps particuliers | 3 Le temps pour repenser la proximité | 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables | 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables | 6 Temps du projet | 7 Aménagements temporaires |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|

Échelle du projet

- | | | | | | |
|-------------|---------------|----------|-------|------------------|--------|
| Bâti | Espace public | Quartier | Ville | Intercommunalité | Région |
|-------------|---------------|----------|-------|------------------|--------|

Échelle démographique

- | | |
|-----------------------------|--------------|
| Petite/Moyenne ville | Grande ville |
|-----------------------------|--------------|

Stade dans le processus d'aménagement



PÔLE ÉDUCATIF MOLIÈRE : UNE MUTUALISATION DES ÉQUIPEMENTS

Aux Mureaux (Yvelines), 2014

Les quartiers sud des Mureaux (Yvelines) forment un vaste grand ensemble de 15 000 habitants, en pleine recomposition urbaine dans le cadre d'un projet débuté fin 2006. Le projet intègre une réflexion temporelle sur trois points principaux :

- Un équipement polyvalent aux horaires étendus. Le projet du pôle éducatif Molière regroupe et mutualise différents équipements de la collectivité : école maternelle et élémentaire, crèche multi-accueil, restaurant scolaire, centre de loisirs, mais aussi des bureaux à partager, une ludothèque, une salle multimédia, une salle polyvalente et une salle d'activités sportives. Ce sont en tout sept bâtiments qui composent le pôle éducatif (totalisant 4 500 m² utiles), répartis autour d'une rue intérieure entièrement sécurisée aux horaires de fonctionnement de l'école. Le projet crée une nouvelle polarité sur le territoire et s'intègre dans le quartier par ses différentes activités. Le site est pensé pour fonctionner tous les jours de l'année, de 7h à 23h (pour l'instant fermé le dimanche) : fonctionnement des différentes structures en journée puis ouverture à des usages et publics multiples en soirée, le week-end et pendant les vacances. Grâce à des accès multiples et autonomes, différents usages peuvent se développer en simultanément dans les différents espaces. Cette polyvalence et le partage des espaces de circulation sont autant d'occasion de rencontres et de lien social.
- Mutualisation des équipements. 40% de la surface totale de l'équipement sont des espaces partagés, soit tous les espaces sauf la crèche et les salles de classe. Ainsi, les activités du centre social (cours d'alphabétisation, permanences juridiques...) et du centre d'arts manuels ont pu déployer leurs activités au pôle Molière en dehors des heures de classe. Cette optimisation des espaces permet une économie foncière et une économie financière substantielle,



© Ville des Mureaux amc-archi.com

estimée à 23 M€ HT (pour un budget de 17M€), grâce à la mutualisation des espaces de circulation, sanitaires, annexes techniques... Les conditions pour rendre possible cette mutualisation sont de prévoir une très bonne isolation et des espaces de rangement très généreux. Le planning des différents sites du pôle est géré par la direction du pôle éducatif. La mutualisation permet également des économies d'échelle sur les frais de gestion (chauffage..).

- Évolutivité du bâti : la conception du pôle éducatif intègre une réflexion sur l'évolution du bâti sur le temps court (modularité) et long (réversibilité). Sur le court terme, les équipements sont modulables selon les usages et les besoins. Par exemple le restaurant scolaire peut se transformer en 1h30 en salle d'exposition, de conférence, de cinéma ou de concert. Cette modularité a toutefois des limites et les architectes du projet ont pu montrer qu'une utilisation uniquement de cloisons amovibles risquerait d'entraîner un bâtiment sans âme, doté d'une moins bonne isolation phonique, pour un coût au final plus élevé. Sur le long terme, tous les bâtiments ont été réalisés de manière à pouvoir accueillir la construction d'un étage supplémentaire, si des besoins d'extension ou d'évolution apparaissent, et les salles du périscolaires peuvent accueillir des salles de classe en cas d'augmentation des effectifs.

La réflexion temporelle est omniprésente dans le pôle éducatif Molière, et permet une plus grande intensité d'utilisation pour un coût optimisé. Ouvert en 2014, le pôle a eu des retours positifs de la part de ceux qui gèrent les équipements et des usagers.



Des locaux polyvalents et évolutifs

© Ville des Mureaux

Points clés

Points forts :

- L'approche temporelle est omniprésente dans la conception du projet
- Le projet permet une mutualisation des équipements et une évolutivité des bâtis
- Un portage politique est nécessaire pour concrétiser le projet, pour le pôle Molière il a été porté par la ville (maire)

Points de vigilance :

- La mutualisation des équipements peut entraîner des surcoûts lors de la construction, dans la prévision de tous les usages possibles (surcoût estimé à 5% du coût total)

- La mutualisation des équipements nécessite un règlement intérieur pleinement accepté et appliqué par tous les usagers institutionnels et associatifs
- La mutualisation des équipements doit répondre à des normes spécifiques (notamment pour la sécurité des enfants)

Conditions de reproductibilité :

- Le pôle Molière est un équipement neuf, mais la démarche peut aussi s'appliquer sur des équipements existants
- La mutualisation demande une gestion fine des plannings, à intégrer dans les coûts de fonctionnement

Pour aller plus loin

Contacts :

- Elona Kristo, Chef de projet Pôle éducatif Molière, Ville des Mureaux
ekristo@mairie-lesmureaux.fr, 01 30 91 36 47
- Estelle Rouillé, Directrice du Pôle éducatif Molière
erouille@mairie-lesmureaux.fr, 01 30 91 29 65

Sources

- Présentation du Pôle éducatif Molière
<http://www.aurba.org/Publications/Syntheses/Projet-urbain/Le-pole-educatif-Moliere-aux-Mureaux>
- Site du Pôle éducatif
<http://www.lesmureaux.fr/index.php/P%C3%B4le-Moli%C3%A8re?idpage=10286&afficheMenuContextuel=true>
- Vidéo de visite 3D du Pôle éducatif
<https://www.youtube.com/watch?v=nIBnGuAWD9Q>

Thématiques abordées

- 1** Analyse des rythmes du territoire
- 2** Focus sur les temps particuliers
- 3** Le temps pour repenser la proximité
- 4** Pour des espaces publics polyvalents et adaptables
- 5** Pour des bâtis polyvalents et adaptables
- 6** Temps du projet
- 7** Aménagements temporaires

Échelle du projet

- Bâti
- Espace public
- Quartier
- Ville
- Intercommunalité
- Région

Échelle démographique

- Petite/Moyenne ville
- Grande ville

Stade dans le processus d'aménagement



LES TOURS BLACK SWAN : UNE RÉVERSIBILITÉ PROGRAMMÉE

À Strasbourg (Bas-Rhin), 2017

La réversibilité du bâti est une préoccupation récente qui a tendance à se développer dans l'inconscient collectif des urbanistes et architectes. En effet les traditionnels immeubles ou bâtis monofonctionnels peuvent laisser apparaître des limites : difficultés de commercialisation, quartiers de bureaux «morts» le soir et le week-end, difficulté à faire évoluer le bâti vers de nouveaux usages. La réversibilité permet de s'adapter aux besoins et aux demandes sur le court, moyen et long terme. Elle permet également une économie sur le long terme, car si l'immeuble a besoin de changer de destination, une rénovation profonde n'est pas nécessaire. La réversibilité permet de s'inscrire dans le temps long, d'anticiper et de s'adapter aux futurs usages, qui peuvent être encore inconnus aujourd'hui, et d'ajuster la conception et la construction du bâti à ces différentes temporalités.



© Anne Démians Architecte

Le promoteur immobilier et maître d'ouvrage Icade a fait de la réversibilité la marque du projet des Tours Black Swan sur la presqu'île Malraux à Strasbourg, mis en œuvre par l'architecte Anne Démians. Le projet est composé de trois tours identiques (surface habitable de

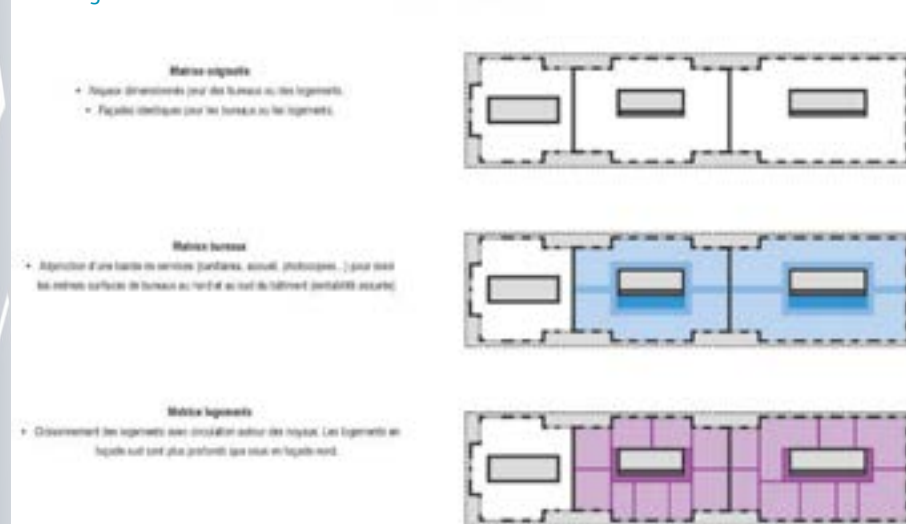
28000 m², budget global de 55 millions d'euros) qui accueilleront au démarrage des bureaux, commerces, hôtel, logements et résidence étudiante. La réversibilité est rendue possible ici par des trames uniques de construction distribuées au sein des trois tours, conçues pour accompagner facilement la réversibilité en fonction de l'évolution des usages. Les éléments intangibles

des tours sont les noyaux structurels (murs porteurs, escaliers, ascenseurs), les dalles en béton armé, les façades et les gardes corps. Les éléments réversibles sont principalement les cloisons, qui modifient et structurent l'espace intérieur en fonction de leur destination.

La réversibilité du bâti vient également questionner les documents d'urbanisme, comme le permis de construire, qui donne une destination précise à un bâti. La réversibilité, en changeant la destination du bâti, n'est plus conforme au permis de construire. La question est de savoir

Une même structure de base pour des usages différents et évolutifs

Une matrice évolutive



© Anne Démians Architecte

s'il y a besoin d'instaurer un nouveau permis de construire pour immeuble à destination indéterminée ou bien "réversible". De même, le plan d'urbanisme peut être réinterrogé.



Points clés

Points forts :

- Le projet s'inscrit dans le temps long en prévoyant sa réversibilité pour s'adapter aux usages
- Le projet des tours Black Swan prouve qu'il est possible d'appliquer une réversibilité sur des constructions conséquentes

Points de vigilance :

- En tant que projet novateur, les études préalables au projet (faisabilité, normes) ont été expérimentales et plus difficiles à réaliser que sur un projet classique

Conditions de reproductibilité :

- Faire attention au surcoût de construction que peut entraîner la réversibilité. Sur le projet Black Swan, les surcoûts sont rentabilisés par les locations, mais sur des projets à plus petite échelle il y a un risque éventuel de coûts supplémentaires

Pour aller plus loin

Contacts :

- Julien Syras, Architecte dans l'Agence Anne Démians
j.syras@annedemians.com, 01 42 47 95 90

Sources

- DE FAUP, 2015, «l'architecture évolutive 1 : le temps long», in Chronos
- Présentation technique des tours
<http://chroniques-architecture.com/reversibilite-de-la-theorie-a-la-pratique/>
<http://www.lemondialdubatiment.com/a-strasbourg-trois-immeubles-mixtes-sinscrivent-dans-les-caracteristiques-locales/>
- Film de promotion des Tours par Icade
<http://3blackswans.icade-immobilier-neuf.com/>

Thématiques abordées

- 1 Analyse des rythmes du territoire
- 2 Focus sur les temps particuliers
- 3 Le temps pour repenser la proximité
- 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables
- 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables
- 6 Temps du projet
- 7 Aménagements temporaires

Échelle du projet

- Bâti
- Espace public
- Quartier
- Ville
- Intercommunalité
- Région

Échelle démographique

- Petite/Moyenne ville
- Grande ville

Stade dans le processus d'aménagement



LE PROJET QUINTA MONROY : L'ÉVOLUTIVITÉ POSSIBLE DES LOGEMENTS SOCIAUX

A Iquique (Chili), 2004

L'opération de Quinta Monroy au Chili est le reflet d'un projet flexible pouvant s'adapter à l'évolution des familles selon leurs possibilités financières et leurs besoins. Le Chili, comme de nombreux pays d'Amérique latine, est confronté à la question des constructions informelles et autoconstruites. Pour répondre à la crise du logement, l'Etat du Chili a alors décidé de réduire les surfaces des logements et de les construire dans des zones où le foncier est extrêmement bas, cela a engendré une production massive de logements qui a posé d'autres problèmes. Face à ces questions, l'agence d'architecture Elemental (fondée par l'architecte Alejandro Aravena, prix Pritzker 2016) a proposé une alternative d'habitat évolutif, s'appuyant sur les faibles capacités financières des familles tout en leur proposant la possibilité dans le temps de construire plus grand.

Il s'agit d'un projet lancé par le gouvernement, dans le cadre du Programa Estatal de Chile Barrio, qui sur le site de Quinta Monroy à Iquique a consisté à construire 93 logements sociaux sur un site de 5 700 m², auparavant occupé illégalement pendant 30 ans par une centaine de familles très pauvres, habitant dans de mauvaises conditions. Le projet fut le premier cas concret de l'agence Elemental qui a ensuite reproduit le modèle. L'objectif était de reloger les familles sur le site en leur garantissant de meilleures conditions de vie. Le groupe Elemental a alors travaillé sur la relation entre le coût et l'évolutivité des logements. Le projet a consisté à construire une surface minimum de 36 m², moyenne des logements au Chili, possédant tous la même structure : une largeur de 3 m, une profondeur de 12 m. Chaque bloc est séparé de son voisin par un vide. Ce vide peut être comblé dans le temps selon les projets de vie et les logements peuvent être extensibles jusqu'à 70 m². Les



Structure de base des logements et extension

familles choisissent les extensions selon leurs moyens et leurs besoins (avec un coût inférieur à 85 \$/m² par rapport au coût du bâti d'origine de 400 \$/m²) : chaque maison a coûté 8 700 \$. Le coût de construction fut la seconde contrainte : l'architecture rigide et répétitive à l'origine du projet s'est transformée en une architecture modulable, riche dont l'évolution du logement revient aux mains des familles avec la possibilité d'auto-construire. Il s'agit d'un habitat progressif, un logement incrémental que les habitants fabriquent au fur et à mesure. Elemental insiste sur le fait qu'une architecture incrémentale doit être cadrée et dessinée afin de demeurer dans un lieu qui ne soit pas chaotique. Ainsi de nombreux ateliers avec les habitants ont eu lieu pour imaginer le futur de leurs maisons en sachant que la suite du projet se ferait dans un second temps.

Par ce procédé, le projet structure et laisse la possibilité de personnalisation et d'extension du logement en fonction des habitants: il s'agit d'une manière de conforter un habitat autoconstruit et participatif tout en étant cadré. Elemental a réussi à répondre avec ce

projet à des enjeux urbanistiques (densité, évolutivité du bâti, occupation informelle du territoire) et financiers tout en ouvrant le champ des possibles sur la capacité de faire émerger des programmes variés. Le bâti est en constante évolution, n'est plus figé dès sa conception et révèle une faculté à prendre le temps comme paramètre constitutif du projet.



© Elemental

Points clés

Points forts :

- L'évolutivité du bâti en fonction des besoins des habitants est pensée en amont, et rendue possible par la structure architecturale et urbaine du projet.
- Le projet répond à des enjeux urbanistiques et financiers récurrents

Points de vigilance :

- Les différentes extensions réalisées ne sont pas soumises à une réglementation forte et peuvent

nuire à la cohérence architecturale du quartier (au gré des extensions futures)

- Le projet évolutif nécessite un accompagnement social, architectural sous forme d'ateliers pour sensibiliser les habitants

Conditions de reproductibilité :

- Une capacité à auto-construire
- Un règlement architectural souple et cadré

Pour aller plus loin

Contacts :

- Anne Durand, Architecte Urbaniste
contact@ad-atelier.fr

Sources

- ARAVENA, 2012, «Elemental: Incremental Housing and Participatory Design», Manual, Hatje-Cantz
- ARAVENA, LACOBELLI, 2012, «Elemental, manual de vivienda incremental y diseño participativo», Hatje-Cantz
- Présentation du quartier Quinta Monroy
www.bazed.fr/wp-content/uploads/2015/10/evolutivite-quinta-monroy.pdf
- Reportage sur le quartier Quinta Monroy (en espagnol)
<https://vimeo.com/794950>
- Site du cabinet Elemental
<http://www.elementalchile.cl/>

Thématiques abordées

1 Analyse des rythmes du territoire

2 Focus sur les temps particuliers

3 Le temps pour repenser la proximité

4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables

5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables

6 Temps du projet

7 Aménagements temporaires

Échelle du projet

Bâti

Espace public

Quartier

Ville

Intercommunalité

Région

Échelle démographique

Petite/Moyenne ville

Grande ville

Stade dans le processus d'aménagement

Urbanisme réglementaire

Urbanisme opérationnel

Études

Opération d'aménagement

Gestion urbaine

LE CENTRE DE MOBILITÉ ET DE SERVICES DE L'UNION : UN PARKING MUTUALISÉ ENTRE ENTREPRISES ET HABITANTS

À Roubaix, Tourcoing, Wattrelos (Nord), 2015

L'Union est un site de 80 hectares anciennement industriel à cheval entre trois communes (Roubaix, Tourcoing, Wattrelos), dans la métropole lilloise. Aujourd'hui c'est un quartier en cours de requalification par la création d'un Eco quartier ayant vocation à accueillir 3 000 habitants et 6 000 salariés d'ici 2025, au travers d'une concession d'aménagement attribuée à la SEM Ville Renouvelée et la SPL Euralille par la métropole européenne de Lille depuis 2006. Le groupement mené par l'agence OBRA assure les missions d'urbaniste coordonnateur de l'Union depuis l'été 2016, à la suite du travail mené par l'agence Reichen et Robert & Associés. C'est dans ce contexte qu'a ouvert en 2015 le Centre de Mobilité et de Services de la Tossée : un bâtiment regroupant un parking mutualisé (pour les logements et l'activité économique) et à terme, des lieux de services à la mobilité et des commerces ou services de proximité (espace info, espace offre vélo et véhicules partagés, relais, conciergerie de quartier...).

Le projet, piloté par la SEM Ville Renouvelée, aménageur de la ZAC, a été réalisé par le cabinet d'architectes TANK. Le coût du parking mutualisé, d'une capacité de 380 places, a été estimé à 5,7 millions d'euros HT. Les recettes

viennent des recettes d'exploitation du parking (courte et longue durée) : 9% payé par les utilisateurs mais aussi des loyers éventuels des surfaces de services et de commerces, et d'une participation des constructeurs en contrepartie de l'exemption de réaliser des places (3%). Le projet se caractérise par trois éléments temporels :

- La mutualisation du stationnement entre salariés et habitants, au lieu d'avoir un parking pour chaque bâtiment.
- Le foisonnement du stationnement. C'est le fait de profiter de la mutualisation pour faire moins de places que d'usagers potentiels en partant du principe que tout le monde ne stationne pas en même temps. C'est un droit au stationnement en lieu et place de la pleine propriété, suivant les principes de l'économie de la fonctionnalité.
- La mutabilité ou la réversibilité du bâti. C'est le fait de prévoir un potentiel d'évolution du bâtiment dès sa conception initiale. Ainsi, le parking mutualisé a été conçu (hauteur sous plafond, localisation des rampes d'accès,...) de manière à pouvoir être transformé en bâtiment de bureaux sans qu'il soit touché au gros œuvre, afin de répondre à l'évolution des besoins

Par ailleurs, il est prévu que le Centre de Mobilité et de Services accueille des services à la mobilité ou de proximité ainsi que des commerces. L'objectif est de profiter des flux générés par le parking pour proposer



© TANK Architectes



© SEM Ville Renouvelée

des services de type conciergerie de quartier (point colis, pressing, point poste,...) générant un gain de temps notamment pour les actifs qui peuvent difficilement faire ces démarches en dehors de leurs horaires de travail.

Ce n'est pas l'approche temporelle qui a guidé le projet mais une logique de développement durable. Ces deux approches se rejoignent pour inviter à la mutualisation et la réversibilité des espaces bâtis.



© Ruches d'Entreprises

Points clés

Points forts :

- Le stationnement profite à la vie du quartier, au lieu d'être monofonctionnel
- L'ouvrage en superstructure peut également être le support d'énergies renouvelables et être porteur de qualité architecturale, ce qui permet une bonne insertion urbaine
- Réduire le nombre de places de stationnement sans pour autant réduire la réponse aux besoins

Points de vigilance :

- Le foisonnement empêche d'attribuer les places et donc de les vendre. Les recettes (hors

subventions publiques) se font essentiellement sur l'exploitation du parking et donc avec un retour sur investissement plus long

- La réversibilité du bâtiment représente un surcoût d'environ 15% et est dépendante de l'évolution des normes
- La mutualisation est encore difficile à faire reconnaître au niveau du permis de construire

Conditions de reproductibilité :

- Nécessite un marché du stationnement plutôt élevé pour fonctionner sans subvention publique
- Une structure de portage financier peut être un plus

Pour aller plus loin

Contacts :

- Damien DELVART, Chef de projet Union
ddelvart@semvr.fr, 03 20 11 88 58

Sources

- Présentation du projet sur le site du cabinet d'architecture Tank
<http://www.tank.fr/#!/projet/3>
- Site de l'Union
www.lunion.org
- Vidéo de la construction de la Ruche
https://www.youtube.com/watch?time_continue=69&v=a9SRXvt50TU
- Livret Déplacement et Mobilité présentant le projet
http://www.lunion.org/fileadmin/user_upload/5-RESSOURCES/web-livret-Union-23595.pdf

Thématiques abordées

- 1 Analyse des rythmes du territoire
- 2 Focus sur les temps particuliers
- 3 Le temps pour repenser la proximité
- 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables
- 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables
- 6 Temps du projet
- 7 Aménagements temporaires

Échelle du projet

- Bâti
- Espace public
- Quartier
- Ville
- Intercommunalité
- Région

Échelle démographique

- Petite/Moyenne ville
- Grande ville

Stade dans le processus d'aménagement



LES HALLES ALSTOM À NANTES : UN PROCESSUS POUR UTILISER LES ESPACES VACANTS DE MANIÈRE TEMPORAIRE

À Nantes (Loire Atlantique), 2003

Depuis la fermeture des chantiers navals en 1987 et l'abandon de plusieurs hectares d'entrepôts et d'espaces industriels, l'île de Nantes n'en finit pas de se transformer. Les enjeux, pour un territoire d'une telle envergure, sont d'imaginer un futur, tout en respectant la mémoire et l'histoire du site. C'est l'Atelier de l'île dirigé par Alexandre Chemetoff qui va dessiner le Plan-guide de l'île de Nantes, un projet évolutif qui valorise les multiples temporalités de la ville tout en s'appuyant sur trois lignes directrices spatialisées : retrouver la Loire, structurer l'espace autour des espaces publics, accepter l'héritage.



© dhu-nantes.fr

Dans cette ligne directrice, le processus de transformation des Halles Alstom, qui occupent 6 hectares au cœur de l'île, constitue un projet emblématique. Les halles étaient d'abord vouées à la démolition jusqu'à ce qu'Alexandre Chemetoff visite les lieux et décide d'en conserver une partie afin qu'Alstom reste sur site et que le reste soit racheté par la collectivité pour y inventer un projet. La dimension du projet implique évidemment une transformation par phase.

Entre 2003 et 2011, une quarantaine d'entreprises et d'associations s'installe sur le site, dont la Samoa. Ces occupations transitoires vont provoquer des rencontres et le développement de projets collectifs à l'image de la naissance du quartier de la création, désormais cœur économique de l'île de Nantes.

En 2002, Nantes Métropole acquiert le site industriel. Laurent Théry, directeur de la Samoa, choisit alors de profiter de cette période de transition pour ne pas laisser vide ce lieu et d'y accueillir de nombreuses initiatives.



© SAMOA Nantes



© Anne Durand

Dernière phase, Les Halles Alstom font désormais l'objet d'une réhabilitation lourde de 26 000m² pour l'accueil d'ici 2017 de 5 structures dont l'École Supérieure des Beaux-Arts de Nantes Métropole (ESBANM), un pôle universitaire dédié aux cultures numériques, un hôtel d'entreprises, la cantine numérique (espace d'échanges et de mise en relation), les acteurs du pôle d'animation économique, des restaurants.

Le projet naît ainsi du lieu et non du programme. Le bâtiment joue le rôle de réceptacle auquel les occupants

devront s'adapter. Le cas Alstom est aussi exemplaire de la capacité d'acteurs publics à avoir investi sur le temps court : cela a nécessité une prise de risque et beaucoup de volonté de la part du politique pour gérer l'accueil de structures sur un temps court avec des loyers bas (50 à 110 €/m²). La Samoa gérait les baux et a préféré apporter de l'activité, de la vie plutôt que des recettes.

Le projet des Halles Alstom a donné le ton à d'autres types de réhabilitation sur l'île et en particulier le Karting et Solilab devenues des pépinières d'entreprises sur le modèle des Halles.

Dans ces projets, la temporalité courte est désormais acceptée comme une possibilité de mise en valeur économique et sociale créant de nouveaux liens sociaux. Il s'agit de cas mettant en exergue la mutabilité comme « capacité de la ville à accueillir le changement et à favoriser les possibles » (Durand, 2015).



Points clés

Points forts :

- Un processus pragmatique avec des acteurs souhaitant inventer un projet en créant les conditions avec le temps sans connaître la forme finale

Conditions de reproductibilité :

- S'appuyer sur des modèles de baux précaires à loyers bas

Pour aller plus loin

Contacts :

- Anne Durand, Architecte Urbaniste
contact@ad-atelier.fr
- Lénaïc Le Bars, Chef de projets Responsable communication et concertation du Pôle Urbain
lenaic.lebars@samoia-nantes.fr
- David Polinière, Chef de projets coordinateur développement
david.poliniere@samoia-nantes.fr

Sources

- MASBOUNGI, GRAVELAINE, AYRAULT (dir.), 2003, «Nantes, la Loire dessine le projet», Paris, Éditions de la Villette
- MASBOUNGI (dir), 2007, «Aucun territoire n'est désespéré», Yves Lion, Grand Prix de l'urbanisme, Marseille, Éditions Parenthèses
- MASBOUNGI (dir), 2010, «La ville est une figure libre», Laurent Théry, Grand Prix de l'urbanisme, Marseille, Éditions Parenthèses
- THERY, 2003, «Construire une maîtrise d'ouvrage urbaine» in MASBOUNGI (dir.), Nantes, la Loire dessine le projet, Paris, Éditions de la Villette
- DURAND, 2015, «De la mutabilité urbaine, une démarche ouverte pour fabriquer les villes», Thèse de doctorat en urbanisme, Institut d'Urbanisme de Paris



S'INSCRIRE DANS LES TEMPS DU PROJET



6

TEMPS ET PROJET URBAIN

À RETENIR

- Les projets urbains, et plus généralement l'urbanisme, s'inscrivent dans le temps très long mais la ville se vit au quotidien.
- Une multitude d'acteurs interviennent sur les projets urbains, chacun avec des références temporelles et des calendriers différents.
- La conduite du projet est aujourd'hui moins linéaire. La conception ne peut plus être envisagée comme une étape rigide préalable à la mise en œuvre et où tout serait défini, dessiné.
- La réalisation du projet a sa propre temporalité : entre utilisation temporaire des sites de projet et gestion des phases de travaux.
- La concertation s'envisage comme une démarche permanente, tout au long du projet urbain, et en tenant compte des contraintes temporelles des publics.

Bien que les projets urbains soient souvent définis de prime abord comme un ensemble d'interventions destinées à organiser l'espace, ils entretiennent avec le temps des liens à la

fois étroits et multiples, au point de faire dire à certains que «le temps est une dimension fondamentale du travail de l'urbaniste».

1. Projet urbain et temps long

Les projets urbains entretiennent un rapport particulier au temps long puisqu'ils visent une transformation durable de la ville : les résultats et les traces qu'ils laisseront seront visibles pendant des décennies, voire des siècles, à l'image des organisations viaires ou des découpages parcellaires issus d'opérations urbaines parfois très anciennes et pourtant encore parfaitement visibles aujourd'hui. À ce titre, les projets urbains, tout en répondant à des besoins de court terme (construire des logements ou des équipements

qui font défaut, réaménager des espaces publics...), doivent s'efforcer d'anticiper les évolutions possibles de la ville à plus long terme, d'intégrer des besoins et des usages futurs, et de faciliter des transformations ultérieures. Au risque sinon, d'être frappés d'une obsolescence souvent complexe et coûteuse à gérer par la suite pour les acteurs publics. La montée en puissance des préoccupations associées au développement durable a d'ailleurs renforcé la nécessité de penser les projets urbains dans

le temps long. Aussi, les conséquences de la gestion et du fonctionnement à long terme des espaces produits sont-elles de plus en plus prises en considération, dès la conception même des projets (qu'il s'agisse de questions ayant trait aux déchets, aux émissions de gaz à effet de serre, aux inégalités, à l'énergie, à la mobilité, à la biodiversité, aux évolutions des rythmes de vie...), même s'il faut bien admettre que les réflexions en coût global, largement introduites dans la réflexion sur le bâtiment sont encore quasiment absentes de la réflexion en aménagement.

Le lien entre projet urbain et temps long est d'autant plus évident que le projet urbain se développe dans la durée, sans d'ailleurs avoir véritablement de fin. Et s'il est possible

de le délimiter dans ses limites spatiales, il est beaucoup plus difficile d'en délimiter les limites temporelles : quand commence-t-il vraiment ? Quand peut-on le considérer achevé ? S'agissant de projet urbain, ces questions n'ont finalement pas grand sens, car celui-ci s'inscrit dans le processus multiséculaire et ininterrompu d'évolution de la ville. Un projet urbain reste ainsi un inabouti permanent qui, «contrairement à un projet d'architecture, ne vise pas un aboutissement final ; il n'a pas de fin» (François Grether).

Mais au-delà de cette dimension de très long terme, la question du temps intervient également dans les projets urbains sous de multiples autres facettes.

2. Le temps dans le pilotage stratégique du projet urbain

Dans le cadre du pilotage du projet urbain, le temps est incontestablement l'une des variables les plus difficiles à maîtriser.

Tout projet urbain est aujourd'hui un ensemble d'interventions complexes impliquant une multitude d'acteurs ayant chacun leurs représentations, leurs calendriers, leurs rythmes et leurs logiques temporelles propres et souvent même multiples : l' élu se situe dans la durée de son mandat (6 ans) tout en inscrivant son action et ses décisions dans le cadre d'une stratégie territoriale de plus long terme (celle du SCoT par exemple, soit 15 ans) ; les usagers, riverains et commerçants comptent en mois, voire en semaines tout en souhaitant prendre part aux décisions relatives à l'évolution à long terme de leur territoire ; pour l'aménageur, la logique temporelle du projet découle à la fois des délais des procédures et de la gestion financière des opérations qui le composent (étant entendu que la rapidité de mise en œuvre du projet urbain est encore souvent perçue comme la garantie de son optimisation financière) ; l'activité des promoteurs enfin, s'adapte aux cycles immobiliers, à l'évolution du marché local et à sa capacité à absorber et financer la production de logements et de bureaux nouveaux. Par ailleurs,

compte tenu de la longueur des délais dans lesquels s'inscrivent les projets urbains, aucun de ces acteurs n'est généralement présent du début à la fin.

Ces références temporelles innombrables constituent autant de motifs de confrontation, de tensions, voire de blocages. Si bien que la conduite du projet urbain consiste en grande partie à organiser, négocier, expliquer les calendriers de chacun car leur mise en cohérence est aujourd'hui d'autant plus nécessaire pour résoudre les contraintes financières et les partenariats de plus en plus étroits entre le public et le privé.

La coordination des temporalités est délicate car les opérations d'aménagement ne se situent pas – ou plus – dans un chaînage simple, un déroulement séquencé et linéaire (programmation – procédure – conception – réalisation), mais «se déclinent aujourd'hui souvent en plusieurs phases opérationnelles fragmentées, donnant à voir une diversité de temporalités entremêlées». Dans les grandes opérations urbaines, on peut ainsi observer une cohabitation temporelle entre des phases de conception, de réalisation, voire de mise en service.



La multiplication du nombre d'acteurs impliqués, et l'augmentation des incertitudes (juridiques, techniques, politiques, financières...) qui accompagnent la complexification des projets font que le déroulement de ceux-ci est de plus en plus fait d'à-coups, d'accélération, de blocages, de moments intenses et d'autres de temporisation.

L'incertitude constitue un état récurrent et de plus en plus permanent, avec lequel nous devons apprendre à faire. Il est nécessaire d'inverser notre regard et, paradoxalement, de nous appuyer sur l'incertitude comme élément structurant, «un élément moteur pour expérimenter, intensifier le présent» (Durand, 2015). Il s'agit d'une condition pour appréhender positivement les temps du projet. La planification linéaire est un temps révolu et il est nécessaire de «s'adapter pour accueillir le changement et favoriser les possibles», ce que l'on peut définir comme la mutabilité urbaine (Durand, 2015).

Sur un plan plus conceptuel enfin, le temps met le maître d'ouvrage de tout projet urbain face à deux exigences contradictoires. D'une part, celui-ci est confronté à la nécessité d'ancrer son projet à des points de non-retour, via des engagements et des actions irréversibles ; c'est là un moyen de se prémunir contre toute remise en cause, de garantir la poursuite du projet indépendamment de toute vicissitude, mais surtout de garantir la cohérence du projet, du sens et de la qualité qui y sont attachés. En d'autres termes, il s'agit d'affirmer une continuité du projet et de l'exigence qualitative qui lui est associée en fixant des invariants et des points durs.

D'autre part, il s'agit de rendre possible la réversibilité des choix et des aménagements, afin de ne pas engager aujourd'hui les générations futures sur des voies dont elles ne pourraient sortir – ou très difficilement. Ce souci de la réversibilité peut se traduire par une définition du projet qui ne fige pas toutes les options et qui laisse la place aux opportunités offertes par les aléas, les imprévus, et les changements qui ne manqueront pas de jalonner la vie du projet urbain, un peu à l'image du plan guide, document évolutif qui, tout en fixant un cadre stratégique, vit des modifications qui lui sont apportées. Cette «malléabilité» du projet urbain paraît aujourd'hui d'autant plus nécessaire que durant les 15 à 30 années qui s'écouleront entre les premières réflexions relatives à la programmation et les dernières réalisations, le contexte environnemental, sociétal, législatif, économique pourra avoir totalement changé. Ainsi, la conception ne peut plus être envisagée comme une étape rigide préalable à la mise en œuvre et où tout serait défini, dessiné. Au contraire, elle doit être vue comme un processus qui se construit dans la durée, et dans lequel les essais, les usages intermédiaires, les rythmes d'appropriation deviennent des éléments constitutifs du projet. Dans cette logique, l'expérimentation, l'action transitoire ou éphémère deviennent des éléments propres à la construction du projet, à sa conception et «le projet urbain doit ouvrir, chemin faisant, des projets concrets que l'on peut éprouver et amender» (A. Chemetoff).

3. Le temps dans la réalisation du projet

Le temps est également une donnée essentielle quand le projet entre dans sa phase de mise en œuvre opérationnelle. Il est important de souligner toutefois que la phase de réalisation, c'est-à-dire «l'inscription du projet dans la réalité urbaine» peut commencer avant la phase de mise en chantier proprement dite. En effet, certains projets urbains nécessitent parfois que les représentations de l'espace sur lequel ils vont se déployer évoluent. C'est le cas par exemple des interventions programmées sur des espaces longtemps délaissés, ou rappelant au territoire une histoire douloureuse (friche industrielle). Une première étape du projet peut alors consister à y organiser des événements (récréatifs, culturels, sportifs...) ou à y implanter des aménagements temporaires, destinés à favoriser sa réappropriation via des usages nouveaux. Cette première étape peut durer plusieurs années et donner ainsi l'impression que «rien ne se passe». Mais c'est le temps nécessaire pour que l'image du territoire évolue, que de nouveaux rapports à l'espace se créent et que peu à peu, chemine dans les esprits l'idée des réaménagements urbains à venir.

Cela dit, la phase pendant laquelle les enjeux autour du temps sont parmi les plus prégnants est bien sûr la phase des travaux. En effet, le temps du chantier est avant tout considéré par les riverains et usagers de la ville comme un moment où les nuisances l'emportent sur tout le reste : bruit, poussière, restrictions de circulation ou de stationnement, fermeture d'équipements, désagréments multiples font que le temps des travaux peut être particulièrement mal ressenti. Dans le cas des projets urbains d'envergure, le temps des travaux est d'autant plus important à prendre en considération que ces derniers peuvent s'étaler sur des années, voire des décennies. La ville est alors un chantier permanent, et perçue comme tel par les habitants.

Le temps des travaux doit ainsi faire l'objet d'une attention toute particulière. La question du maintien des accès aux logements, mais aussi aux commerces et services est essentielle à anticiper, de même que le phasage dans le temps des différentes réalisations. En la matière, les choix qui sont faits dans le séquençage et la priorisation des travaux – sur la base de considérations techniques, procédurales ou d'organisation de chantier – ne sont pas toujours bien compris : par exemple la réalisation d'infrastructures de desserte en transport en commun ou l'aménagement d'espaces verts interviennent parfois plusieurs années après la livraison des premiers logements ou équipements, donnant ainsi aux habitants le sentiment d'un «provisoire qui dure».

Ce temps du projet tend à changer depuis quelques années et on voit des événements ouverts au public durant la période de chantier, devenu moment de communication, de partage (cf. Trans 305 à Ivry). Il s'agit au contraire de prévoir des aménagements transitoires (et leur financement, dès le début du projet), afin que le projet urbain soit perçu, au plus vite, comme une opération d'amélioration du cadre de vie.



Préserver l'accessibilité aux services et commerces pendant la phase de chantier, un objectif désormais bien ancré (exemple du Grand Besançon)

4. Temps et concertation

Une dernière dimension du projet urbain particulièrement sensible aux questions temporelles a trait à la participation des habitants et des usagers.

En premier lieu, il peut être utile de rappeler que le projet urbain constitue une modification importante du cadre de vie des habitants, et qu'à ce titre, il est nécessaire que ces derniers puissent être associés aux décisions qui les concernent, de la programmation à la réalisation. Certes, associer les habitants aux différentes étapes du projet prend du temps, mais l'idée que le temps de la concertation n'est pas du temps perdu est aujourd'hui largement admise. Et nombreux sont les exemples de projets finalement retardés faute d'avoir fait l'objet d'un dialogue suffisant. Consacrer du temps à l'échange, c'est en effet un moyen d'enrichir le projet des contributions des habitants, de leur maîtrise d'usage et d'aider à son appropriation, et donc de limiter les oppositions voire les blocages ultérieurs. Encore faut-il toutefois que la concertation ne soit plus envisagée comme un temps ponctuel du projet, mais comme une démarche permanente présente à chacune de ses grandes étapes. Notamment, une concertation trop tardive peut être légitimement vécue par les habitants comme la présentation d'un projet «où tout est déjà ficelé».

D'autre part, si la concertation est exigeante en temps pour les élus et les techniciens, elle l'est également pour les habitants, commerçants, responsables associatifs, salariés, chefs d'entreprises associés. Or, tous n'ont pas la même disponibilité temporelle : certains ont le temps de s'informer, de participer à des réunions publiques ou à des ateliers de co-production, d'autres beaucoup moins. Si bien que malgré les efforts réels consentis par les maîtres d'ouvrage et porteurs de projet, certains publics restent très peu présents dans les instances et dispositifs mis en place. D'où la nécessité de travailler à de nouveaux outils, de nouveaux formats, de nouveaux horaires mieux adaptés à la diversité des rythmes de vie.

En faisant du temps une dimension majeure du projet, on renforce la présence de l'habitant, de l'utilisateur et la prise en compte du quotidien, de la maîtrise d'usage, la possibilité du transitoire et du mutable. En introduisant le temps, on enrichit le projet de nouvelles solutions, que l'espace seul ne peut apporter.



© Observatoire du Design Urbain

Les ateliers avec habitants et usagers pendant la phase de concertation du projet

POUR ALLER PLUS LOIN :

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUE

- BONFIGLIOLI, 1990, «L'Architettura del tempo : la città multimediale», Liguori Editori
- BOUTINET, 1993, «Anthropologie du projet», Paris, PUF
- COLOMBERT, et al, 2011, «Analyse de cycle de vie à l'échelle du quartier : un outil d'aide à la décision ? Le cas de la ZAC Claude Bernard à Paris», in Environnement Urbain n°5, pp.1-21
- DUARTE, SEIGNEURET, 2011, «Projet urbain et planification territoriale durable en Europe : négociation et itération», in ANDRES, ZEPF, Les enjeux de la planification territoriale en Europe, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, pp.77-101
- DURAND, 2015, «De la mutabilité urbaine, une démarche ouverte pour fabriquer la ville», thèse sous la direction de T.PAQUOT, Institut d'Urbanisme de Paris
- EMELIANOFF, 2007, «La ville durable : l'hypothèse d'un tournant urbanistique en Europe», in L'information géographique n°71, pp.48-65
- Grand Lyon, 2007, «Comment synchroniser les temps des projets urbains ?»
- GWIAZDZINSKI, 2007, «Redistribution des cartes dans la ville malléable», in Espace, Population, Sociétés n°2007-3
- MALLET (dir.), 2014, «Quelle(s) temporalité(s) prendre en compte dans un projet urbain durable ?», PUCA
- MALLET, ZANETTI, 2015, «Le développement durable réinterroge-t-il les temporalités du projet urbain ?», in Vertigo, n°15 Numéro 2
- MASBOUNGI, 2008, «Table-ronde», in Actes du colloque Échelles et temporalités des projets urbains, Paris, pp.141-161
- PRADEL, 2015, «Des usages aux projets et inversement : le court terme, un outil pour faire la ville autrement ?», in Rencontres Internationales en Urbanisme, APERAU, Rennes
- TRANDA-PITTION, 2013, «Temporalités du projet urbain et jeu d'acteurs», in Urbia n°16, Lausanne
- TEMPO TERRITORIAL, 2010, «Mardi de Tempo : Les rythmes de la concertation»
- TAN, EKIM, 2012, «Serious game. Play the city appliqué au quartier nord d'Amsterdam», in La fabrique de la cité, mis en ligne le 29/08/2012



FICHES D'ÉTUDES DE CAS ASSOCIÉES

LE PLAN-GUIDE DE L'ÎLE DE NANTES : UN PROJET PROGRESSIF ET ÉVOLUTIF

PAGE 107

LE PROJET DES BASSINS À FLOTS: LE CHOIX D'UN PLAN-GUIDE ÉVOLUTIF

PAGE 109

LE QUARTIER DU FLON : UNE OCCUPATION TEMPORAIRE QUI A RÉORIENTÉ
LE PROJET D'AMÉNAGEMENT

PAGE 111

LES GRANDS VOISINS : L'OCCUPATION TEMPORAIRE QUI REDYNAMISE UN SITE
AVANT SON RÉAMÉNAGEMENT

PAGE 113

LES AMÉNAGEMENTS TRANSITOIRES «SCUBA»: UN TEMPS DE REDYNAMISATION
DURANT LE RÉAMÉNAGEMENT DU QUARTIER

PAGE 115

Thématiques abordées

- | | | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|
| 1 Analyse des rythmes du territoire | 2 Focus sur les temps particuliers | 3 Le temps pour repenser la proximité | 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables | 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables | 6 Temps du projet | 7 Aménagements temporaires |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|

Échelle du projet

- | | | | | | |
|------|---------------|----------|--------------|------------------|--------|
| Bâti | Espace public | Quartier | Ville | Intercommunalité | Région |
|------|---------------|----------|--------------|------------------|--------|

Échelle démographique

- | | |
|----------------------|---------------------|
| Petite/Moyenne ville | Grande ville |
|----------------------|---------------------|

Stade dans le processus d'aménagement



LE PLAN-GUIDE DE L'ÎLE DE NANTES : UN PROJET PROGRESSIF ET ÉVOLUTIF

À Nantes (Loire Atlantique), 2000

La fermeture des chantiers navals en 1987 signe le début de l'histoire de l'île de Nantes actuelle. En 1999, après de nombreuses années d'indécision et de lutte sur le futur du site, la ville décide de lancer un marché de définition, qui sera remporté par Alexandre Chemetoff. Contrairement au concours, le marché de définition permet de mûrir un projet avec plusieurs équipes en parallèle et n'implique pas d'aboutir à un projet entièrement dessiné et figé. (NB : cette procédure est désormais remplacée par le dialogue compétitif, qui peut être suivie par un accord cadre).



© chunantes.fr

Le principe du Plan Guide a été mis en place, développé et animé pendant de nombreuses années par Alexandre Chemetoff et n'a un intérêt que par son principe évolutif, ce qui implique une maîtrise d'oeuvre présente dans la durée. Il crée à cette occasion l'Atelier de l'île, qui s'installera sur place et proposera l'aménagement de l'île autour d'un Plan-guide.

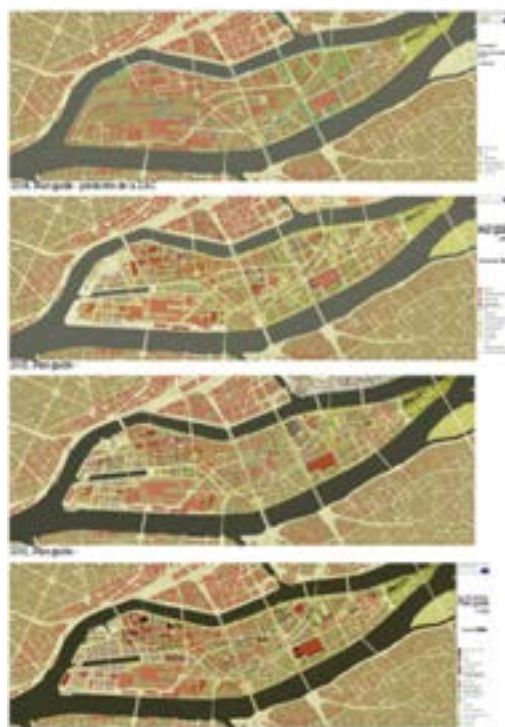
Le Plan-guide de l'île de Nantes constitue un projet urbain progressif : il s'oppose en ce sens à une planification urbaine classique, à un urbanisme «de plan masse». Il répond à un «urbanisme de projet», une ville qui s'organise autour d'un projet et non à partir de procédures. Face à un futur incertain et à l'impossibilité de planifier à long terme ce territoire, l'enjeu a été d'élaborer un projet capable d'évoluer avec le temps et les acteurs. Le Plan-guide a été redessiné en permanence de manière trimestrielle sur plus de cinq ans, en fonction des besoins, des opportunités. Ce fut l'inverse d'un plan figé, un plan évolutif, toujours consultable par le public, pensé comme un «cocktail inédit de directivité et de souplesse» (Masbounji, 2003, p.9). Le Plan-guide reposait sur trois lignes directrices dont celle de structurer l'île autour des espaces publics, c'est-à-dire dessiner la trame publique sans projeter l'intérieur des îlots afin que le programme puisse s'adapter selon les demandes des différents acteurs. La maîtrise d'ouvrage s'est aussi structurée au fur et à mesure de l'avancement du projet et la Samoa (Société d'Aménagement de la Métropole

Ouest Atlantique), société d'économie mixte chargée de conduire le projet de la fabrique du Plan-guide l'île de Nantes, ne s'est constituée qu'en 2003. Depuis, elle assure la conduite des opérations pré-opérationnelles, la réalisation des aménagements des espaces publics, la maîtrise foncière des emprises industrielles, la communication. La majorité des îlots a fait l'objet de négociations entre la Samoa et les propriétaires privés ou les promoteurs. Ce fut un «processus ouvert qui a nécessité d'inventer une nouvelle manière de piloter la réalisation du projet en se fondant essentiellement sur une logique d'accueil» (Théry, 2010).

Une autre donnée importante fut celle de la gestion du foncier qui appartient en grande partie à des privés. Pour pouvoir maîtriser le projet sans pour autant créer de procédures, l'Atelier de l'île avait aussi pour mission de réaliser des études de faisabilité, des proposer des aménagements des parcelles afin de négocier les constructibilités avec les propriétaires avant les dépôts de permis de construire. Ce processus a sensibilisé les promoteurs au contexte plus large que leurs parcelles, a favorisé le dialogue, qui reste un gage de qualité dans la fabrication des villes. Pour l'île de Nantes, la Samoa finance l'ensemble des espaces publics du parc et des îlots. La ville finance les équipements publics de sa compétence (groupe scolaire, centre de loisirs).

La méthode mise en place insiste bien sur l'aspect du Plan-guide qui n'est pas un outil et sur le fait que le projet est le préalable au changement, la procédure suit.

Sur ces grands territoires qui représentent de grandes opportunités foncières à aménager, il devient impossible de projeter ce qu'il se passera à long terme. Il est nécessaire d'avoir une vision d'ensemble, mais sans certitude de ce qui sera réalisé : «on se trouve dans une situation différente de celle d'une ZAC traditionnelle délimitée avec ses lots opérationnels qui se réalisent simultanément les uns à la suite des autres» (Laurent Théry). Le Plan-guide répond à la question de la gestion de l'espace dans le temps, de la capacité à envisager du provisoire autant qu'à projeter du pérenne.



© Alexandre Chemetoff, Atelier Île de Nantes

Évolution du Plan-guide de l'île de Nantes entre 2003 et 2008

Points clés

Points forts :

- Une maîtrise d'ouvrage qui s'est organisée en fonction du projet
- Un processus qui a permis de gérer un foncier qui n'appartenait pourtant pas à la collectivité

Points de vigilance :

- Un coût d'étude supérieur à un schéma directeur

Conditions de reproductibilité :

- Une Maîtrise d'Ouvrage disponible

Pour aller plus loin

Contacts :

- Lénéaïc Le Bars, Chef de projets Responsable communication et concertation du Pôle Urbain
lenaic.lebars@samoa-nantes.fr
- David Polinière, Chef de projets coordinateur développement
david.poliniere@samoa-nantes.fr

Sources

- MASBOUNGI, GRAVELAINE, AYRAULT (dir.), 2003, «Nantes, la Loire dessine le projet», Paris, Éditions de la Villette
- MASBOUNGI (dir), 2007, «Aucun territoire n'est désespéré», Yves Lion, Grand Prix de l'urbanisme, Marseille, Éditions Parenthèses
- MASBOUNGI (dir), 2010, «La ville est une figure libre», Laurent Théry, Grand Prix de l'urbanisme, Marseille, Éditions Parenthèses
- THERY, 2003, «Construire une maîtrise d'ouvrage urbaine» in MASBOUNGI (dir.), Nantes, la Loire dessine le projet, Paris, Éditions de la Villette

Thématiques abordées

- | | | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|
| 1 Analyse des rythmes du territoire | 2 Focus sur les temps particuliers | 3 Le temps pour repenser la proximité | 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables | 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables | 6 Temps du projet | 7 Aménagements temporaires |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|

Échelle du projet

- | | | | | | |
|------|---------------|-----------------|-------|------------------|--------|
| Bâti | Espace public | Quartier | Ville | Intercommunalité | Région |
|------|---------------|-----------------|-------|------------------|--------|

Échelle démographique

- | | |
|----------------------|---------------------|
| Petite/Moyenne ville | Grande ville |
|----------------------|---------------------|

Stade dans le processus d'aménagement



LE PROJET DES BASSINS À FLOTS: LE CHOIX D'UN PLAN-GUIDE ÉVOLUTIF

À Bordeaux (Gironde), 2010-2025

Ancienne zone industrielle et portuaire, le quartier des Bassins à flots fait l'objet d'un important projet urbain porté par Bordeaux Métropole, en lien avec la ville de Bordeaux et le Grand Port Maritime de Bordeaux. Le programme d'aménagement d'ensemble (PAE) adopté en 2010 repose sur les objectifs de mise en valeur du patrimoine, de développement urbain et économique et d'aménagement durable. Le projet, accompagné par l'Agence Nicolas Michelin et Associés (ANMA), prévoit la réalisation, sur 160 hectares et sur 15 ans, de 5400 logements, d'activités économiques et d'équipements d'intérêt collectifs, le tout sur 700 000 m² de SHON.

L'ambition affichée avec ce projet est de «faire la ville autrement». Cette volonté politique s'est traduite par la mise en place d'une méthode spécifique «d'urbanisme négocié». L'idée est d'inscrire le projet dans un processus où tout n'est pas prédéterminé, les règles ne sont pas figées, en dehors d'invariants définis par le PAE et le plan guide. En effet, contrairement à la procédure de ZAC, le PAE minimise les acquisitions foncières et oblige à un partenariat avec les opérateurs. Le financement des équipements publics est assuré par un barème de participation appliqué sur chaque permis de construire. Cette souplesse permet de travailler en partenariat avec les différents intervenants afin d'aboutir à une coproduction qui s'inscrit dans la durée. Cet urbanisme négocié s'appuie sur différents outils :

- L'Atelier des Bassins : C'est le lieu de partenariat et de discussion entre les acteurs du projet (Ville, Métropole, Port de Bordeaux, ANMA...). Il se réunit sur un jour et demi tous les mois sur la durée du projet pour discuter collectivement de tous les projets, qu'ils soient portés par des collectivités, des promoteurs ou des particuliers. Ces échanges permettent d'assurer une cohérence d'ensemble aux projets, en veillant au respect des objectifs du projet urbain, inscrits notamment dans le plan-guide, sur la base d'une vision commune approuvée et partagée par tous. L'ANMA assure le rôle d'architecte urbaniste coordonnateur et veille notamment à la faisabilité et à la cohérence des projets. Les élus, réunis en comité de suivi, sont sollicités pour arbitrages lorsque c'est nécessaire.



© ANMA

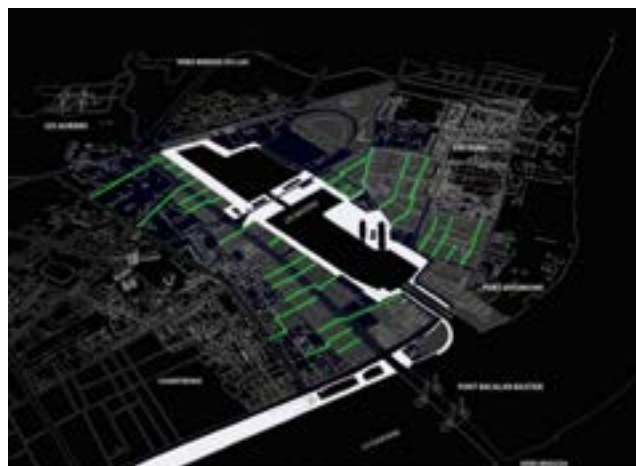
- Le plan-guide définit les fondamentaux du projet à travers un cahier de prescriptions sur les formes urbaines et architecturales, établi par l'ANMA, et un plan, qui préfigure les espaces publics. Il s'adapte constamment à l'avancement des projets proposés et n'est pas figé.
- La convention de partenariat et d'engagement lie l'ensemble des opérateurs autour d'un engagement commun pour la qualité et l'innovation du projet urbain, et précise la méthode de travail avec l'Atelier des Bassins.

Le PLU intercommunal est volontairement resté simple sur le zonage mixte des Bassins à flots, avec peu de règles et la capacité de les faire évoluer régulièrement. Des modifications régulières du PLU permettent d'acter les avancées du projet et d'adapter la règle au projet.

Dans sa mise en œuvre, le projet des Bassins à Flots suit également un rythme particulier, très soutenu, car il s'adapte au rythme des investisseurs privés, sur un territoire à forts enjeux qui suscite une multiplicité de projets. La réalisation est très rapide : les premiers permis de construire ont été délivrés dès 2010, les premières constructions livrées en 2012. La collectivité ne maîtrise pas le phasage et le calendrier. Les opérations avancent à leur rythme et les espaces publics doivent être au rendez-vous de la livraison des immeubles. Différents chantiers sont menés par différentes maîtres d'ouvrage en même temps sur un espace très restreint, chacun avec ses impératifs et ses calendriers. Dans ce contexte la coordination assurée par la collectivité doit aussi veiller à préserver un cadre de vie acceptable pour les habitants, ce qui

demande une forte vigilance et réactivité. Des surcoûts sur les espaces publics ont pu être constatés du fait de ce contexte particulier.

L'ensemble des projets d'aménagements portés par la ville de Bordeaux met désormais en place des ateliers.



Les flots constructibles du plan-guide. En vert les traversées intangibles du projet

Points clés

Points forts :

- L'atelier des Bassins et le plan-guide permettent d'accompagner un projet évolutif, sur la base d'un partenariat fort.
- Ils ont permis un rythme intense et une réalisation rapide des projets, grâce à la souplesse permise par l'urbanisme négocié.

Points de vigilance :

- Une culture de projet forte est nécessaire pour articuler l'intérêt, les projets et les visions de chacun.

- un « objet réglementaire non identifié », dont les procédures réglementaires ont été définies au fil du projet.

Conditions de reproductibilité :

- Importance d'avoir une maîtrise d'ouvrage urbaine très forte, appuyée par une maîtrise d'œuvre urbaine également disponible et réactive.

Pour aller plus loin

Contacts :

- Émeline DUMOULIN, Chef de projet, Bordeaux Métropole
edumoulin@bordeaux-metropole.fr, 05 33 89 36 44
- Agence Nicolas Michelin et associés
agence@anma.fr 01 53 34 00 01

Sources

- Présentation du projet et du plan-guide
<http://www.bordeaux2030.fr/bordeaux-demain/Bassins-flot>
- Fiche sur les Bassins à Flots, Réseau national des aménageurs, 2015
- Présentation détaillée du plan guide
https://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=10&ved=0ahUKEwjtaGd3ob0AhWhsAKHexoD6IQFghEMAK&url=http%3A%2F%2Fwww.bordeaux-metropole.fr%2Fcontent%2Fdownload%2F7973%2F77925%2Fversion%2F1%2Ffile%2FPresentation_projet_urbain_Bassins_a_Flot_ANMA_01-2011.pdf&usq=AFQjCNHcp8zbN9ioefZu7FRA_y-PrqVm-A&sig2=N_MozBgNbGhyWjijzH1w1Q&bvm=bv.127521224,d.ZGg&cad=rja

Thématiques abordées

- 1 Analyse des rythmes du territoire
- 2 Focus sur les temps particuliers
- 3 Le temps pour repenser la proximité
- 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables
- 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables
- 6 Temps du projet
- 7 Aménagements temporaires

Échelle du projet

Bâti

Espace public

Quartier

Ville

Intercommunalité

Région

Échelle démographique

Petite/Moyenne ville

Grande ville

Stade dans le processus d'aménagement

Urbanisme réglementaire

Urbanisme opérationnel

Études

Opération d'aménagement

Gestion urbaine

LE QUARTIER DU FLON : UNE OCCUPATION TEMPORAIRE QUI A RÉORIENTÉ LE PROJET D'AMÉNAGEMENT

À Lausanne (Suisse), 1999

Le quartier du Flon, ancienne zone industrielle de 5,5 hectares au centre de Lausanne, était sous-utilisé depuis les années 1950 du fait de l'évolution de la ville et des modes de production, les entreprises préférant des emplacements périphériques. L'absence de dynamisme a entraîné au fil des années le développement d'activités marginales (drogue, prostitution et insécurité) faisant du site un nouvel espace à enjeux pour la ville.

Après de nombreux concours, un projet est proposé en 1986 par le Groupe LO, propriétaire du site, et la Ville : démolition et reconstruction des bâtis tout en conservant la même affectation (entrepôts, ateliers et bureaux). Mais l'opposition citoyenne à ces orientations est telle que l'Association Pour un Aménagement Harmonieux de la Vallée du Flon (APAHVF) propose un contre-projet, basé sur la conservation des bâtis et la construction de plus de logements. La rentabilité du contre-projet étant faible, aucun des deux projets n'aboutit. Pendant une période longue d'opposition entre les projets, des activités se sont développées au Flon comme des friperies, des activités artisanales, des activités temporaires (danse, ateliers artistiques). La mutation du lieu s'opère progressivement par ces occupations temporaires spontanées de l'espace. La ville est restée observatrice (n'étant pas propriétaire du terrain) mais a accueilli positivement ce renouvellement. Le Flon est donc passé d'un lieu à éviter à un lieu alternatif, branché et culturel.

En 1999, la ville reprend l'initiative et organise une concertation poussée avec tous les acteurs (Groupe LO, services de la Ville, habitants et usagers du Flon) afin d'élaborer un projet maximisant l'appropriation par les usagers. Ils aboutissent à un projet associant développement économique et maintien des activités artisanales, artistiques et culturelles, ainsi que l'image



branchée du site. Le quartier compte aujourd'hui 25 logements de type loft. Plusieurs grandes enseignes viennent s'implanter : FNAC, Pathé, Migros... Aujourd'hui, de nombreux commerces, restaurants et lieux de loisirs (cinéma, salle de concert, bowling, etc.) sont venus enrichir l'offre du quartier. Le Flon est devenu une extension de l'hypercentre qui attire de jour comme de nuit une population locale, régionale (Genève, Neuchâtel) et transfrontalière (Lyon, Saint Etienne).

Dans le projet de réaménagement, certaines traces et acteurs pionniers de l'occupation temporaire sont toutefois restés sur le site : artistes (musiciens, sculpteurs, photographes), artisans (créateurs de vitraux, réparateurs de malles), galeries d'art, entrepôts «détournés» (ateliers d'artistes, studios d'enregistrement, salles de répétition).

Ainsi les usages temporaires et la mobilisation citoyenne ont participé au projet urbain de revalorisation symbolique du lieu, lui conférant une identité unique de quartier branché et foisonnant 24h/24 7j/7. Ces éléments ont façonné son image et ont permis d'accélérer la mutation des espaces.



Le Flon avant le réaménagement



Le Flon après le réaménagement

Points clés

Points forts :

- L'occupation temporaire du site a redonné une valeur d'usage au lieu
- La concertation avec les habitants et usagers a permis de réorienter le projet d'aménagement du Flon et de valoriser les activités artisanales et artistiques qui s'y sont implantées

Points de vigilance :

- Avec le recul, le Flon n'a pas échappé à une forme de «gentrification» : l'offre s'est standardisée et correspond à une clientèle aisée
- Le quartier a perdu son caractère alternatif, ce que regrettent certains acteurs culturels et pionniers

Conditions de reproductibilité :

- Nécessité d'amorcer une prise en compte puis une articulation des intérêts de chaque acteur du projet

Pour aller plus loin

Contacts :

- Yves Bonard, Chef de projet au Service de l'urbanisme à la Ville de Lausanne
yves.bonard@lausanne.ch, (+41) 21 315 55 13
- Hélène Demont, Responsable de la communication Suisse romande à Mobimo Management SA
helene.demont@mobimo.ch (+41) 21 341 12 69

Sources

- Présentation historique de l'aménagement du Flon
<https://geocarrefour.revues.org/1905>
- Intérêt de l'occupation temporaire dans le projet du Flon
<http://www.metropolitiques.eu/Les-usages-temporaires-des-friches.html>
- Site du Flon
<http://flon.ch/fr/>

Thématiques abordées

- 1 Analyse des rythmes du territoire
- 2 Focus sur les temps particuliers
- 3 Le temps pour repenser la proximité
- 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables
- 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables
- 6 Temps du projet
- 7 Aménagements temporaires

Échelle du projet

Bâti | Espace public | Quartier | Ville | Intercommunalité | Région

Échelle démographique

Petite/Moyenne ville | Grande ville

Stade dans le processus d'aménagement

Urbanisme réglementaire	Urbanisme opérationnel		
	Études	Opération d'aménagement	Gestion urbaine

LES GRANDS VOISINS : L'OCCUPATION TEMPORAIRE QUI REDYNAMISE UN SITE AVANT SON RÉAMÉNAGEMENT

À Paris (Ile de France), 2012

Situé dans le sud de Paris, l'hôpital Saint-Vincent-de-Paul a longtemps été l'une des plus grandes maternités de la ville. Fermé progressivement à partir de 2011, il fait l'objet d'un projet de réaménagement du quartier prévoyant 600 logements (dont la moitié seront sociaux), une crèche, un équipement sportif, une école et des locaux pour commerces et entreprises de l'économie sociale et solidaire. Les travaux ne commençant pas avant l'été 2017, l'hôpital a vu apparaître de nouveaux occupants depuis 2012 : les Grands Voisins.

L'Assistance Publique-Hôpitaux de Paris a confié le site à l'association Aurore, spécialisée dans l'hébergement d'urgence et l'accueil de personnes vulnérables. Disposant de plusieurs centres sur le site depuis 2012, l'association Aurore a pris possession du site désaffecté, bâtiment par bâtiment, opérant parfois des travaux de mise aux normes, jusqu'à occuper la totalité des



© lebonbon.fr

3,4 hectares en 2014. Elle a alors fait appel à deux associations, Plateau Urbain et Yes We Camp!, pour développer des activités et mixer les populations.

Aujourd'hui le projet des Grands Voisins rassemble plus de 130 associations, 600 personnes en hébergement temporaire, des collectifs d'artistes et de jeunes entreprises. Le site propose une multitude d'activités : événements, workshops, conférences, projections, ateliers, cafés, restaurants, dortoirs, espaces de détente, loisirs et bien-être. Le site attire et séduit des collectifs diversifiés, produisant de la proximité qui favorise la création, l'échange et le développement des réseaux. Les occupants payent un loyer peu élevé, qui permet de financer la coordination et la gestion du planning des salles. Les locations ponctuelles de plusieurs salles, gérées par les associations Aurore, Yes We Camp et les Petits débrouillards, sont possibles pour des usages variés.

En proposant une occupation temporaire des lieux, l'opération Grands voisins redynamise le site avant même les travaux en créant une dynamique sociale au service de l'insertion, ainsi qu'un lieu culturel et créatif. L'initiative montre la possibilité de mettre à profit les différentes phases de projets d'aménagement dans le temps long. Les occupations sont destinées à disparaître à l'été 2017 avec le début des travaux, concrétisant la



© Les Grands Voisins

Événements festifs organisés sur le site

dimension éphémère du site qui semble être un des vecteurs principaux d'attraction pour les occupants, conscients de vivre une expérience collective temporaire sur un lieu donné, avant d'en tenter une autre ailleurs.



© Les Grands Voisins

Plan des principaux bâtiments du site des Grands Voisins



© Les Grands Voisins

Points clés

Points forts :

- Le projet réussit à redynamiser le site désaffecté en attendant le commencement des travaux
- La proximité des associations et entreprises favorise l'échange et les collaborations

Points de vigilance :

- Le projet n'est que temporaire, tous les usages actuels du site disparaîtront pour la réhabilitation du site

Conditions de reproductibilité :

- Le calendrier doit avoir un temps long de «flottement» pour mettre en place un tel projet, et prévoir à minima la mise aux normes et la gestion des locaux

Pour aller plus loin

Contacts :

- Simon Laisney, Directeur Général de l'Association Plateau Urbain
contact@plateau-urbain.com, 06 75 53 32 60

Sources

- Site des Grands voisins
<http://lesgrandsvoisins.org/>

Thématiques abordées

- | | | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|
| 1 Analyse des rythmes du territoire | 2 Focus sur les temps particuliers | 3 Le temps pour repenser la proximité | 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables | 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables | 6 Temps du projet | 7 Aménagements temporaires |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|

Échelle du projet

- | | | | | | |
|------|----------------------|-----------------|-------|------------------|--------|
| Bâti | Espace public | Quartier | Ville | Intercommunalité | Région |
|------|----------------------|-----------------|-------|------------------|--------|

Échelle démographique

- | | |
|----------------------|---------------------|
| Petite/Moyenne ville | Grande ville |
|----------------------|---------------------|

Stade dans le processus d'aménagement



LES AMÉNAGEMENTS TRANSITOIRES «SCUBA»: UN TEMPS DE REDYNAMISATION DURANT LE RÉAMÉNAGEMENT DU QUARTIER

À Lausanne (Suisse), 2012

Le projet de réaménagement d'un espace ou d'un quartier peut amener des nuisances, surtout s'il est réalisé sur un temps long. Voir un chantier permanent dans un quartier pendant des années nuit grandement à son dynamisme : fermeture de la circulation automobile, piétonne ou cyclable, commerces et restaurants non accessibles, difficulté d'orientation des usagers, etc. Mettre en place des aménagements transitoires, dans le cadre d'une réflexion sur le temps du projet, permet de répondre en partie à ces nuisances en accompagnant le phasage des transformations par différents dispositifs : espace de détente, de loisirs, évènementiel ou culturel et animations qui ont pour vocation de redynamiser l'espace et conserver son attractivité le temps du chantier.

À titre d'exemple, le quartier de la Sallaz à Lausanne (Suisse) a bénéficié d'aménagements transitoires pendant le projet de réaménagement. Le projet, initié en 2005, est entré dans une phase opérationnelle en 2012. Il consiste à transformer un carrefour en place piétonne. La phase préopérationnelle du projet a eu des conséquences négatives sur le quartier en termes d'usages et d'image avec des fermetures à la circulation, nuisances sonores, évacuations d'immeubles d'habitation. Des aménagements "compensatoires" de transition ont été implantés pendant la phase de préparation du chantier pour stimuler le quartier malgré le chantier. Appelés «Scuba», ils ont été élaborés en collaboration avec les représentants des associations de quartier et ont été conçus par Be Landscape. Il s'agit d'une plage de sable délimitée par une haie d'arbustes,



© Haneudo.ch

ponctuée de grands «parasols» en structure métallique et d'une buvette. Ils ont été installés en période estivale (de juillet à septembre 2012) afin d'accueillir des évènements et des animations.

L'architecte paysagiste Lionel Chabot parle à leur sujet d'aménagements «papillons» car ils accompagnent la métamorphose du lieu et créent un effet «papillon», avec l'idée qu'une micro-action ponctuelle et locale peut avoir un effet sur l'ensemble du système urbain par effet de "contamination" (impact systémique), proche du concept d'acupuncture urbaine développé par Marco Casagrande. Au lieu d'avoir une phase de chantier permanente de transformation du quartier, les aménagements papillons apportent une redynamisation en proposant aux habitants, passants, touristes de s'approprier l'espace au cœur du chantier. L'enquête de satisfaction réalisée par la Ville de Lausanne a démontré que le retour des habitants sur les aménagements Scuba avait été positif.



- EMPLOI MOON
- RÉALISATION
- ELABORATION DE PROJET
- ETUDES PRÉLIMINAIRES
- DÉFINITION DES OBJECTIFS

© Architecte Lionel Chabot

Les aménagements papillons s'inscrivent dans le temps du projet

Points clés

Points forts :

- Les aménagements «papillons» (re)dynamisent les quartiers et conservent leur attractivité pendant le temps du projet
- Les habitants sont directement associés à l'édification des aménagements temporaires

Points de vigilance :

- Les attentes en termes d'usages proposés qui ne se retrouveront pas dans le projet final

Conditions de reproductibilité :

- Le déroulé du projet doit laisser le temps aux aménagements transitoires de s'implanter
- Nécessite un espace libre pouvant être occupé au cœur du projet urbain

Pour aller plus loin

Contacts :

- Lionel Chabot, Paysagiste Urbaniste
l.chabot@urbaplan.ch

Sources

- Université de Lausanne, 2013, Article «Vues sur la ville», n°30
https://www.unil.ch/webdav/site/ouvdd/shared/VsV/vues_sur_ville_No30_2013.pdf
- Présentation des aménagements papillons et du réaménagement du quartier Sallaz
http://www.unil.ch/files/live//sites/ouvdd/files/shared/franco_suisse_2013/11._CHABOT_L_Les_amenagements_papillons.pdf
- Présentation et illustrations de l'aménagement papillon dans le quartier Sallaz
<http://www.20min.ch/ro/news/vaud/story/13686227>

7 | L'AMÉNAGEMENT TEMPORAIRE : UN OUTIL POUR EXPÉRIMENTER ET FAIRE LA VILLE AUTREMENT ?

À RETENIR

- Qu'ils soient une étape dans le projet urbain ou un évènement éphémère isolé, les aménagements temporaires suscitent, renouvellent ou amplifient les usages d'un lieu.
- Outils de la fabrique de la ville, ils contribuent à un changement d'image, répondent à des besoins temporaires ou anticipent sur des transformations spatiales à plus long terme.
- L'urbanisme des temps courts reste encore exploratoire, contextuel et expérimental. Ce texte en précise les enjeux, les éléments de structuration et les limites, les différents types et une proposition de définition.

La tendance est à la multiplication, l'intégration voire l'institutionnalisation d'actions de court terme dans les logiques d'aménagement à long terme des territoires. Prenant des formes variées, ces actions se traduisent par des organisations

et aménagements temporaires, cycliques ou ponctuels, qui redéfinissent les fonctions et les usages de certains lieux à plusieurs échelles de temps : journée, soirée, semaine, mois, année, etc.

1. Dynamiques et enjeux des aménagements temporaires

Pour une part, ces aménagements temporaires s'inscrivent dans le long terme des projets urbains et servent leur réalisation. Ils sont produits sur des modes expérimentaux, participatifs, ludiques, festifs, voire militants et orientés vers la participation et les usagers des futurs espaces. Ils sont l'objet croissant d'appels d'offre dans les processus d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage, devenant alors une nouvelle étape de projet. Ils sont portés par des agences, collectifs, groupements, associations proposant des méthodes d'actions sur la ville davantage pensées de «bas en haut». L'enjeu

est de répondre à des objectifs politiques de renouvellement de la participation citoyenne et d'animation des lieux à enjeux, autour des concepts de médiation, concertation, co-production, co-élaboration, capacitation et maîtrise d'usage dans la production des espaces publics ou l'offre de service.

Pour une autre part, les aménagements temporaires sont utilisés pour réorganiser le fonctionnement et l'occupation des espaces, rues, places, quartiers, villes sans objectif, au départ, d'aménagement pérenne. Conçus sous la forme d'événements, ils s'inscrivent plus dans



une perspective d'animation, d'augmentation de la fréquentation et de l'attractivité des villes et quartiers. Ils participent d'un changement dans la représentation et les usages des lieux. Souples, démontables, itératifs, flexibles, ces aménagements scandent des rythmes d'appropriation alternatifs mais programmés des espaces quotidiens et organisent un fonctionnement différent des lieux selon différentes temporalités.

Dans un cas comme dans l'autre, ces aménagements temporaires participent d'une évolution dans la manière de fabriquer la ville et leurs logiques s'entrecroisent. Les aménagements temporaires d'animation peuvent préfigurer, sans intention formelle au départ, de futurs projets de transformation des lieux comme ce fut le cas pour Paris-Plages et les berges de Seine, ou s'implanter durablement dans le paysage à l'exemple des expositions universelles et notamment de l'iconique Tour Eiffel. Inversement, les dispositifs expérimentaux ou participatifs déployés dans les projets urbains peuvent déboucher sur des méthodes et modèles d'installations qui seront réutilisés pour d'autres projets et en d'autres lieux. Dans les deux cas, les aménagements temporaires reflètent la tendance à la prise en compte du temps comme outil d'aménagement spatial, tant du côté des pouvoirs publics que des collectifs informels. Ils sont de plus en plus envisagés comme une réponse nouvelle à des enjeux multiples et hétérogènes, portant en eux beaucoup de croyances alors que le recul nécessaire manque pour savoir s'ils atteignent les objectifs qui leur sont fixés. Face aux enjeux de démocratie participative, les aménagements temporaires sont utilisés pour mobiliser les habitants et travailler l'expérimentation et la participation «par les pieds», par exemple dans le prototypage de mobilier urbain ou l'empowerment par le «do it yourself» et la prise de parole dans le projet. Face à l'enjeu du développement durable, le temporaire apparaît aussi comme une solution pour une ville flexible et réversible, permettant de ne pas obérer les possibilités de transformation futures. Face à l'enjeu de l'efficacité de l'action publique dans le temps court des mandats

politiques, les aménagements temporaires apparaissent comme rapides à mettre en place, faisant événement et produisant des effets spatiaux immédiatement visibles. Face à la crise des finances publiques, les aménagements temporaires semblent peu coûteux, mobilisent des dispositifs légers (barrières, signalétique), des matériaux simples (bois, végétaux, peinture - certains parlant «d'urbanisme palette») et s'appuient sur la réorganisation de l'existant (fermer une rue). Face aux enjeux d'attractivité urbaine, les aménagements temporaires peuvent «faire événement» sous forme de lieux inédits, animés, normés et périodiques à forte médiatisation.

Cette tendance à l'aménagement temporaire s'inscrit dans une évolution des modes de faire traditionnels de l'urbanisme. Ils participent d'un «chrono-urbanisme» (Ascher, 2001) capable de stimuler, évaluer, questionner et prendre en compte la complexité et la variabilité des usages dans l'organisation de la ville et des projets urbains. Ils reflètent l'importance prise par les espaces publics en tant que ossatures des projets de bâti, lieux de la citoyenneté et de la mise en scène d'une ville devant se renouveler sur elle-même. Ils sont un moyen d'anticiper et d'évaluer les conduites sociales de l'espace et d'assouplir les recettes traditionnelles du plan masse ou du zonage fonctionnel mis en difficulté par l'individualisation des modes de vie. En tant que dispositifs temporaires, ils alimentent la tendance à repenser l'espace public en fonction des usagers et usages dans le temps, et non plus seulement à partir de critères purement fonctionnels et esthétiques. À des degrés divers, ils participent donc à une maîtrise d'usage et à une gestion temporelle des lieux ainsi qu'à l'accompagnement des habitants à investir et construire les lieux par leurs pratiques, de manière plus ou moins encadrée, organisée voire efficace.

2. Éléments de structuration de la démarche

Mais l'urbanisme des temps courts comme outil d'action publique reste exploratoire, expérimental et ponctuel. Il n'est pas formalisé concrètement en méthodes d'action, si tant est que cet objectif ne lui enlève pas sa substance. Aujourd'hui, si on parle «d'urbanisme tactique» d'un côté et «d'urbanisme événementiel» de l'autre, ces modes d'action restent profondément multiformes et contextuels, quelques axes structurants se dessinent : questionner les étapes du projet, inventer de la concertation interactive, tester des aménagements in situ, révéler des besoins d'usage présents ou à venir, organiser une flexibilité temporelle des fonctions, intégrer de nouvelles compétences en urbanisme (artistes, bricoleurs, régisseurs, associations d'insertion, jardiniers, etc.). Les actions d'aménagement temporaire sont ainsi sur une trajectoire de formalisation croissante mais encore balbutiante. Si de nombreux projets cherchent à les intégrer, ils montrent aussi les limites d'un modèle encore à construire : les modalités d'évaluation questionnent voire sont

absentes car le temporaire est «annulable» et modifiable au gré des besoins ; les dimensions budgétaires interrogent car le temporaire est bien souvent envisagé comme en sur-budget sur des projets traditionnels ou grappillant les budgets des réalisations pérennes ; la question de la gestion ou l'entretien au long court des dispositifs n'est pas résolue si le temporaire n'a pas vocation à devenir une installation pérenne ; l'articulation et les relations entre les professionnels du temporaire et les acteurs de la fabrique de la ville (maîtrise d'œuvre, opérateur, voirie et réseaux divers, etc.) sont encore à trouver ; les collectifs organisés autour des aménagements temporaires ont du mal à se structurer et à trouver un modèle économique viable ; les compétences manquent dans les services locaux sur cette gestion temporelle des espaces urbains, dans ou hors projet, renvoyant bien souvent au service événementiel ou voirie. À ce titre les bureaux des temps auraient une nouvelle carte à jouer dans l'aménagement des villes.

3. Typologie et définition

Face à la nébuleuse des aménagements temporaires, car finalement toute fonction ou usage de la ville n'est que passager selon l'échelle d'observation choisie, quelques tendances se distinguent. Elles sont à croiser avec les intentions qui les motivent par rapport aux deux types de dynamiques évoquées au début de ce texte. Tout d'abord, certaines actions de court terme relèvent de pratiques sociales citoyennes qui influencent, de manière plus ou moins conflictuelle ou illégale, la trajectoire urbanistique des lieux à long terme : la pratique du squat devenant un lieu artistique reconnu ou la pratique du graffiti sur un bâtiment instrumentalisée dans un projet de réhabilitation. Une partie des aménagements de court terme renversant périodiquement les fonctions urbaines provient d'actions de revendication peu à peu accompagnées par les pouvoirs publics : l'événement ParkingDay qui, colonisant temporairement des places de

stationnement, s'est formalisé indirectement dans des dispositifs encadrés appelés Parklet. Les aménagements temporaires peuvent aussi être pensés comme des dispositifs intérimaires programmés au service de la transformation des espaces et de l'élaboration du projet urbain comme l'Interim Design Strategy développée par le NACTO aux États-Unis (National Association of City Transportation Officials) ou les espaces publics temporaires de collectifs entrant aujourd'hui dans des procédures de concertation et coproduction des projets urbains. Enfin, les aménagements temporaires peuvent être le fait direct des pouvoirs publics via notamment l'événementiel festif, des plages urbaines aux marchés de Noël ou directement des acteurs économiques avec les magasins pop-up par exemple.



© Architecture du Québec

Installation du Jardin temporaire Gamelin par Pépinière & Co., à Montréal

La liste des initiatives n'est pas close, les échelles sont changeantes et les catégories évoquées poreuses. Soulignons aussi que les aménagements temporaires en ville ne sont pas nouveaux et renvoient aux fêtes, expositions universelles, tivolis, foires médiévales, entrées de roi dans les villes, etc. Ces actions sont aussi prises dans le jeu des acteurs de la fabrique urbaine, qu'ils soient habitants aux revendications locales, élus au besoin d'actions reconnues et efficaces, entreprises à la recherche de nouveaux marchés, associations souhaitant s'inscrire dans l'organisation urbaine, professionnels

renouvelant leurs pratiques. Ici, se dessine une ville qui tente de se synchroniser avec l'air du temps et la réflexion amène à proposer une définition non extensive de ce mouvement global consistant à **organiser et/ou aménager temporairement des espaces à enjeux urbains (sociaux, culturels, environnementaux, économiques, politiques, etc.) afin d'en amplifier les usages à court terme dans une perspective de valorisation symbolique, d'investissement social et de transformation spatiale à long terme.**



© NACTO

À New-York, Time Square devient temporairement piéton, laissant place à de nouveaux usages

POUR ALLER PLUS LOIN :**RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES**

- ARIEFF, 2011, «It's Time to Rethink Temporary», in The New York Times, publié le 19/12/2011
- CHABOT, 2014, «Friches temporelles et aménagements urbains temporaires», Urbia n°16, Temporalités urbaines et projets, Lausanne, pp. 67-84
- GRAVARI-BARBAS, JACQUOT, 2007, «L'événement, outil de légitimation de projets urbains : l'instrumentalisation des espaces et des temporalités événementiels à Lille et Gênes», in Géocarrefour, vol.82, n°3, pp. 155-163
- GWIAZDZINSKI, 2009, «Chronotopies. L'événementiel et l'éphémère dans la ville des 24 heures», BAGF, vol.86, n°3, pp. 345-357
- LYDON, et al, 2015, «Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change», Island Press
- NACTO, «Interim Design Strategy», en ligne
- PRADEL, 2010, «Rendez-vous en ville ! Urbanisme temporaire et urbanité événementielle : les nouveaux rythmes collectifs», thèse sous la direction de F.GODARD
- PRADEL, 2013, «Rythmes événementiels et aménagement des espaces publics à Paris, Montréal, Bruxelles», in Loisir et Société/ Society and Leisure, Vol. 36, pp. 78-93



FICHES D'ÉTUDES DE CAS ASSOCIÉES

PARIS RESPIRE : UNE RÉAPPROPRIATION DE L'ESPACE PAR LES PIÉTONS

PAGE 123

**LE VILLAGE AU PIED-DU-COURANT : UNE OCCUPATION TEMPORAIRE
POUR UNE ÉVOLUTION DES USAGES**

PAGE 125

**LES ZONES ARTISTIQUES TEMPORAIRES : UN MOYEN TEMPORAIRE DE
DIVERSIFIER LES USAGES DANS LA VILLE**

PAGE 127

**MOUVEMENT PARKLET : LA RÉAPPROPRIATION TEMPORAIRE DES ESPACES
DE STATIONNEMENT**

PAGE 129

POSTES DE SECOURS MODULABLES SUR LA CÔTE AQUITAINE

PAGE 131

Thématiques abordées

- 1 Analyse des rythmes du territoire
- 2 Focus sur les temps particuliers
- 3 Le temps pour repenser la proximité
- 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables
- 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables
- 6 Temps du projet
- 7 Aménagements temporaires

Échelle du projet

- Bâti
- Espace public**
- Quartier
- Ville**
- Intercommunalité
- Région

Échelle démographique

- Petite/Moyenne ville
- Grande ville**

Stade dans le processus d'aménagement



PARIS RESPIRE : UNE RÉAPPROPRIATION DE L'ESPACE PAR LES PIÉTONS

À Paris (Ile de France), 2004

Depuis 2004, la ville de Paris a mis en place l'opération «Paris Respire» dont le principe est d'interdire temporairement la circulation aux voitures sur des axes et des rues généralement saturés. Il s'agit de libérer des espaces motorisés au profit des piétons et cyclistes, habitants et touristes, de découvrir et de s'approprier les lieux de façon nouvelle. L'opération s'inscrit aussi dans une politique environnementale visant à limiter la pollution atmosphérique due à la circulation motorisée.



Paris Respire se décline en deux volets : un volet annuel, avec 13 rues et quartiers fermés à la circulation automobile les jours fériés et tous les dimanches ; un volet saisonnier avec 4 rues ou quartiers fermés à la circulation les dimanches et jours fériés durant l'été. Les lieux sont choisis sur des critères de forte demande piétonne le dimanche et sur demande des mairies d'arrondissement qui relaient les attentes des riverains. Dans la mise en place de l'opération, la ville de Paris éprouve des difficultés liées à la déviation des transports en commun, à la pression des automobilistes et à la mobilisation des effectifs policiers.

Dans ce dispositif s'inscrivent des opérations plus événementielles. C'est le cas de la journée sans voitures le dernier dimanche de septembre, événement mondial et en lien avec la semaine européenne de la mobilité. C'est aussi le cas de Paris-Plages depuis 2002, en tant qu'aménagement estival de la place de l'Hôtel de Ville, du bassin de la Villette mais surtout de la Voie sur berge Georges Pompidou. La mise en scène balnéaire de la ville (sable, palmiers, transats, parasol, sports et loisirs) initiée par St Quentin (Aisne) renverse pendant un mois les fonctions automobiles de la voirie. Le concept repris par plusieurs villes s'inscrit dans une évolution globale de la réflexion sur la place de la voiture en ville et le réaménagement des espaces ouverts au profit d'autres usages.

LES BERGES DE LA SEINE

PIÉTONS,
VÉLOS,
ROULEURS,
BALADEURS
LES DIMANCHES
ET JOURS FÉRIÉS
DE 9h à 17h



Ouvrir la rue aux piétons, ponctuellement ou sur le temps long

Signe des temps, depuis 2010 le mouvement «Openstreet Project» apparu en Amérique du Nord promeut les fermetures temporaires de rues dans un objectif de réappropriation de l'espace et d'empowerment communautaire. Ce réseau favorise l'échange d'expériences, d'outils et de guides pratiques et valorise un concept qui essaime aujourd'hui dans plusieurs villes du monde sous forme d'initiatives habitantes.



© Ville de Paris

Points clés

Points forts :

- Évolution des usages sur des lieux habituellement destinés aux automobiles
- Paris Respire joue sur des temporalités différentes : rendez-vous annuels, saisonniers ou hebdomadaires

Points de vigilance :

- Une réorganisation des circulations est nécessaire pour mettre en place l'évènement

Conditions de reproductibilité :

- Nécessite une volonté politique forte et des échanges d'expériences entre les villes

Pour aller plus loin

Contacts :

- Shira Sofer, Responsable du pôle Communication à la Direction de la Voirie et des Déplacements de Paris

shira.sofer@paris.fr, 01 40 28 73 64

Sources

- Horaires de Paris Respire sur les différentes rues et quartiers
<http://www.paris.fr/parisrespire>
- Site de la Journée mondiale sans voiture (22 Septembre)
<http://www.journee-mondiale.com/118/journee-mondiale-sans-voiture.htm>
- Présentation de Paris Plage
<http://quefaire.paris.fr/parisplages>
- Site d'Openstreet Project
<http://openstreetsproject.org/>

Thématiques abordées

- | | | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|
| 1 Analyse des rythmes du territoire | 2 Focus sur les temps particuliers | 3 Le temps pour repenser la proximité | 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables | 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables | 6 Temps du projet | 7 Aménagements temporaires |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|

Échelle du projet

Bâti | **Espace public** | **Quartier** | Ville | Intercommunalité | Région

Échelle démographique

Petite/Moyenne ville | **Grande ville**

Stade dans le processus d'aménagement



LE VILLAGE AU PIED-DU-COURANT : UNE OCCUPATION TEMPORAIRE POUR UNE ÉVOLUTION DES USAGES

À Montréal (Québec)

Le Village au Pied-du-Courant est devenu un lieu incontournable de Montréal, malgré sa création récente en 2013 et son existence éphémère. Il repose sur le principe d'occupation temporaire d'un site post-industriel situé entre une voie routière passante et une voie de chemin de fer. Ce site appartenant au Ministère des Transports du Québec était utilisé uniquement en hiver comme dépôt de neige, n'avait aucune vie propre aux beaux jours et souffrait de problèmes de sécurité et de délinquance.

Cependant, sa surface importante, sa situation au bord du fleuve Saint Laurent et sa proximité du centre ville sont autant d'atouts que l'Association du Design Urbain du Québec (ADUQ) et l'organisme à but non lucratif Pépinière & Co ont identifié dans leur volonté de revitalisation et de réappropriation du lieu. Le parti pris choisi est de proposer un espace festif temporaire,



© Village au Pied-du-Courant

préservant la fonction hivernale du site, dans l'objectif d'en changer l'image et d'en stimuler les usages légaux sous la forme d'un espace en plein air de rassemblement festif et ludique.

En 2013, l'ADUQ commence par expérimenter un Village Éphémère, lieu de détente conviviale, pendant un seul week-end. Le site n'étant pas le même que celui d'aujourd'hui. Le projet coûte 10 000 \$, autofinancé par la buvette, et reçoit 1 000 visiteurs.

En 2014 le Village Éphémère se déplace durablement sur un autre site. Une collaboration entre l'ADUQ et Pépinière & Co (tout juste créée) permet au Village Éphémère de prendre de l'ampleur. Sur une période de 2 mois le lieu accueille 35 000 visiteurs pour un budget de 150 000 \$, financé par la buvette, des marchés sur place et une subvention de la ville à hauteur de 10 000 \$.



© Village au Pied-du-Courant

L'occupation temporaire pour transformer l'image du lieu

En 2015 le projet se renomme le Village au Pied-du-Courant et reçoit 70 000 visiteurs sur 3 mois pour un budget doublé (300 000 \$) et en 2016 il s'installe pour une durée portée à 4 mois.

Le village propose aujourd'hui un lieu de détente et de loisirs, des marchés, des soirées à thème pour toucher un maximum de publics différents, des concerts, des ciné-plage et se positionne comme une vitrine pour les jeunes créateurs. Gagnant en visiteurs, en budget et en durée, l'évènement s'inscrit dans la nébuleuse des festivals montréalais tout en proposant une alternative au Quartier des Spectacles. Ce qui fait son attractivité, c'est le renversement des fonctions du lieu et sa dimension

"underground" qui correspond à la situation et à l'image industrielle et en marge du site. Cette situation complexifie l'organisation de l'évènement (entrée difficile d'accès, absence d'eau courante et d'électricité sur place) et pousse à l'innovation et à la modularité en matière d'aménagement temporaire.

Mais l'initiative fonctionne aussi sur une revendication citoyenne d'appropriation collective d'un lieu en lien avec les riverains, allant jusqu'à l'élection d'une mairesse du village. Aujourd'hui, l'ampleur de l'évènement permet de réfléchir, au delà de l'occupation temporaire, à la trajectoire urbanistique du lieu et à sa revitalisation pérenne au coeur d'un projet de rénovation des berges du fleuve.

Points clés

Points forts :

- Évolution de l'image et des usages du site par le biais d'une occupation temporaire alternant avec une fonction urbaine de stockage
- Dimension citoyenne et collective qui fonctionne et amplifie le projet au fil des années, favorisant une évolution du lieu

Points de vigilance :

- La maîtrise du budget en phase de croissance nécessite des sources de revenus variées et une diversification des publics
- Dépasser les contraintes du site en phase de succès du lieu au risque de normes de sécurité défectueuses

Conditions de reproductibilité :

- Disposer d'un grand espace libre d'affectation sur une partie de l'année

Pour aller plus loin

Contacts :

- Violaine Saint-Cyr, Mairesse du Village au pied du courant
violaine@aupiedducourant.ca

Sources

- Site du Village au Pied-du-Courant
<http://www.aupiedducourant.ca/>
- Conférence TEDx (Novembre 2015) de Pépinière & Co sur leurs projets
<https://www.youtube.com/watch?v=fU3iSBtXKQo>

Thématiques abordées

- | | | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|
| 1 Analyse des rythmes du territoire | 2 Focus sur les temps particuliers | 3 Le temps pour repenser la proximité | 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables | 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables | 6 Temps du projet | 7 Aménagements temporaires |
|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|--|--|-------------------|----------------------------|

Échelle du projet

Bâti | Espace public | Quartier | **Ville** | Intercommunalité | Région

Échelle démographique

Petite/Moyenne ville | **Grande ville**

Stade dans le processus d'aménagement



LES ZONES ARTISTIQUES TEMPORAIRES : UN MOYEN TEMPORAIRE DE DIVERSIFIER LES USAGES DANS LA VILLE

À Montpellier (Hérault), 2010

Montpellier a lancé en 2010 les Zones Artistiques Temporaires (ZAT), manifestations artistiques et culturelles annuelles devenues un évènement incontournable dans la ville. Le principe des ZAT, inspirées des «zones autonomes temporaires» théorisées en 1991 par Hakim Bey, est d'activer, chaque année, sur une période donnée, différents quartiers de Montpellier par des activités artistiques et culturelles gratuites à destination de la population, tantôt impliquée pour partie à leur élaboration, tantôt spectateur d'une offre professionnelle, tantôt initiatrice de certaines activités. L'enjeu est de stimuler et permettre aux habitants de (re)découvrir et se (ré)approprier certains lieux, d'en réinterroger l'image et les usages, d'animer l'espace et de le rendre attractif à l'échelle urbaine.



© Ville de Montpellier



© Ville de Montpellier

Initialement conçues pour accompagner les mutations urbaines de la ville, chaque édition prend en compte le contexte du quartier dans lequel elle s'insère, avec une programmation en lien avec son identité propre. Ces zones prennent place successivement dans tout le territoire : centre-ville, faubourgs, périphéries, au bord des rivières ou dans des parcs, dans les quartiers neufs comme dans les plus anciens, rues, places, monuments, parcs et jardins, mais aussi parkings et friches. Les services de la ville choisissent les zones en essayant de les diversifier, tout en restant à proximité du tramway pour permettre de toucher un maximum de publics.

Les ZAT proposent différentes formes artistiques :

- Spectacle vivant (théâtre, danse, musique)
- Arts visuels (installations plastiques, pyrotechniques, projections)
- Street art
- Performances
- Créations partagées
- Projets participatifs
- Projection de films
- Petite restauration/buvette



© Décor Sonore

La singularité des ZAT est que les offres artistiques et culturelles s'inspirent des usages et de l'histoire des lieux pour les revaloriser. Cet évènement temporaire qui se prépare en partie avec les habitants tout au long de l'année, permet de mettre en avant les usages des lieux, de les réinterroger, voire de les faire évoluer. L'intérêt est également de redynamiser des espaces qui manquent de diversité en termes d'usages tout en créant une dynamique collective dans le tissu social local. Ces interventions culturelles ne s'inscrivent pas forcément dans un projet urbain ou de requalification urbaine. Elles contribuent cependant à renouveler le regard sur l'urbain et à mettre la ville en récit(s) sur un mode participatif.



© Décor Sonore

Points clés

Points forts :

- Les ZAT permettent de changer l'image d'un lieu, d'en faire évoluer les usages
- Les habitants sont associés au projet à travers les ateliers participatifs proposés

Points de vigilance :

- Les lieux où les ZAT prennent place ne sont pas toujours adaptés aux offres artistiques souhaitées

Conditions de reproductibilité :

- Nécessite un portage politique important pour organiser l'évènement (associations, écoles, artistes...)

Pour aller plus loin

Contacts :

- Laure Bouty, Chargée de production à la Direction de la culture et du patrimoine de Montpellier
zat@ville-montpellier.fr, 04 67 34 88 80

Sources

- Présentation des Zones Artistiques Temporaires
<http://www.montpellier.fr/3423-les-zat.htm>
- Reportage de France 3 sur la ZAT 2016
<http://france3-regions.francetvinfo.fr/languedoc-roussillon/herault/montpellier/montpellier-nous-avons-teste-la-zat-zone-artistique-temporaire-972302.html>
- Autre exemple d'articulation entre le milieu artistique et l'aménagement, le Pôle des Arts Urbains (p0lau)
<http://www.polau.org/>

Thématiques abordées

- 1 Analyse des rythmes du territoire
- 2 Focus sur les temps particuliers
- 3 Le temps pour repenser la proximité
- 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables
- 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables
- 6 Temps du projet
- 7 Aménagements temporaires

Échelle du projet

Bâti | **Espace public** | Quartier | **Ville** | Intercommunalité | Région

Échelle démographique

Petite/Moyenne ville | **Grande ville**

Stade dans le processus d'aménagement



LE MOUVEMENT PARKLET : LA RÉAPPROPRIATION TEMPORAIRE DES ESPACES DE STATIONNEMENT

À San Francisco, 2005

On appelle «Parklet» l'utilisation de places de stationnement en voirie pour créer des espaces de détente, de loisirs, de rencontre, d'activité à destination de tout un chacun. Le phénomène naît en 2005 à San Francisco, porté le studio de designers Rebar, d'abord sous la forme d'une mobilisation sur une journée, le Parking Day. Depuis, le mouvement proposant aux piétons de se réapproprier les places de stationnement durant une journée a pris de l'ampleur dans le monde entier. Aux États-Unis, l'organisation du Parking Day est gérée par la NACTO (National Association of City Transportation Officials). En France l'événement a pris de l'essor grâce au soutien de l'association DEDALE et grâce à une forte mobilisation citoyenne. Le mouvement repose sur la participation spontanée des particuliers qui peuvent prendre possession d'une place de stationnement pour y implanter des installations temporaires en payant symboliquement le stationnement pour le temps de l'occupation.

Les installations proposées sur ces emplacements prennent des formes très variées : cafés, espaces de détente, expositions, zones de rencontres, jardins, animaux... On trouve également des espaces temporaires de stationnement vélos, d'activités sportives ou encore de pratiques artistiques.



© Association DEDALE

Les Parklets témoignent d'un mouvement de remise en question de la place occupée par la voiture en ville, immobile 95 % de son cycle de vie : il ne s'agit pas tellement de créer un espace de détente au sein de la ville dense et surmenée, mais davantage de dégager des surfaces, de les rendre aux piétons et de tester la possibilité de nouveaux usages de l'espace public, en faisant participer et se rencontrer usagers et habitants.

L'initiative répond à une demande de réappropriation des espaces publics et à une aspiration à la vie de proximité dans la rue.

Comme souvent, les aménagements temporaires enclenchent de nouvelles dynamiques plus pérennes en questionnant l'urbanisme traditionnel. Ainsi, la ville de San Francisco s'inspirant de ces expériences a instauré en 2010 un programme «Pavement to Parks» (des trottoirs aux parcs) pour accompagner toutes les initiatives citoyennes de réappropriation de l'espace public, que ce soit les rues (25 % de la surface de San Francisco) ou les places. Mobiles ou fixes, permanents ou saisonniers, sur le domaine privé ou public, la principale caractéristique de ces parcs et terrasses reste leur modularité. Collectifs d'habitants et/ou de commerçants installent alors leurs



© inthabitat.com

parklet, un peu à l'image de l'opération "Terrasses d'été" à Lyon. Chaque année à partir du 1^{er} Mai et pour 5 mois, les restaurants et cafés lyonnais ayant une autorisation peuvent installer une terrasse d'été sur les places de stationnement attenantes à leur établissement. Cela représente environ 130 places de stationnement en moins sur Lyon (2014) et jusqu'à 30% de chiffre d'affaire en plus pour les établissements.



Points clés

Points forts :

- Le mouvement temporaire des Parklets permet de tester la réduction du stationnement en ville au regard de nouveaux usages
- Les usagers, directement associés, choisissent spontanément d'installer les Parklets
- Remise en question du «no parking, no business» chez les acteurs économiques

Points de vigilance :

- L'occupation des places de stationnement peut engendrer des oppositions des automobilistes

Conditions de reproductibilité :

- Une communication et un portage des élus aident à mettre en place le mouvement des Parklets

Pour aller plus loin

Contacts :

- Association DEDALE, organisatrice du Parking Day en France
contact@parkingday.fr, 01 43 66 09 66

Sources

- Article sur le mouvement Parklet
<http://www.groupechronos.org/publications/blog/chroniques-des-villes-agiles-1-l-essor-des-parklets>
- Présentation technique des Parklets par NACTO
<http://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/interim-design-strategies/parklets/>
- Site du Parking Day en France
www.parkingday.fr
- Site Pavement to parks
<http://pavementtoparks.org/>

Thématiques abordées

- 1 Analyse des rythmes du territoire
- 2 Focus sur les temps particuliers
- 3 Le temps pour repenser la proximité
- 4 Pour des espaces publics polyvalents et adaptables
- 5 Pour des bâtis polyvalents et adaptables
- 6 Temps du projet
- 7 Aménagements temporaires

Échelle du projet

- Bâti
- Espace public
- Quartier
- Ville
- Intercommunalité
- Région

Échelle démographique

- Petite/Moyenne ville
- Grande ville

Stade dans le processus d'aménagement



POSTES DE SECOURS MODULABLES SUR LA CÔTE AQUITAINE

Sur le littoral Aquitain (Aquitaine), 2016

La côte aquitaine est traversée par plusieurs problématiques environnementales et urbanistiques imbriquées : la gestion de la fréquentation touristique aux côtés de la vie locale, l'accompagnement de l'érosion du trait de côte accélérée par des événements climatiques majeurs (tempêtes de 2013 et 2014), la conservation des espaces naturels et des paysages. Depuis 2010, le Groupement d'Intérêt Public (GIP) Littoral Aquitain travaille avec les municipalités pour anticiper et répondre à ces enjeux environnementaux et urbanistiques interdépendants, l'attractivité du territoire reposant sur des ressources (plages, pinèdes, stations littorales, etc.) devant être résilientes face au tourisme de masse et aux événements climatiques. Une des pistes est d'initier une certaine réversibilité des aménagements. La question se pose des commerces au pied de la dune du Pilat qui avance inexorablement, de l'anticipation du repli de certains campings et se concrétise en 2016 par l'inauguration du premier poste de secours modulable implanté à Biscarrosse.

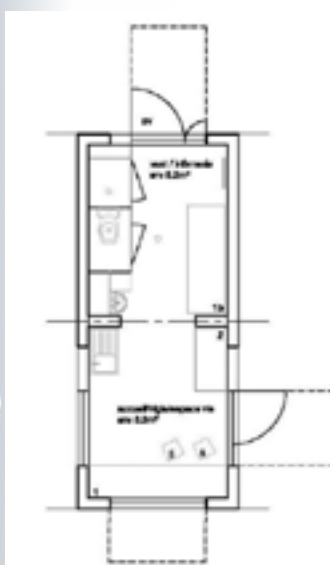


© GIP Littoral Aquitain

autant de communes concernées, un premier groupement de commande constitué de 5 collectivités a été mis en place pour équiper 9 plages pour les saisons 2017 à 2019.

L'originalité du poste modulable réside dans sa réversibilité à la fois géographique car il peut être déplacé facilement en cas de tempête annoncée ou selon les saisons, fonctionnelle car il peut répondre à plusieurs besoins selon la demande et architecturale car il peut se subdiviser pour différents usages : ce poste de secours peut accueillir des manifestations culturelles ou sportives, être déplacé pour servir de salle d'exposition temporaire ou vers une école pour de l'accueil périscolaire, être scindé en deux pour qu'une partie déplacée puisse servir de local pour un club de surf sur une plage.

La réflexion temporelle est primordiale dans la conception du projet, afin de dépasser un usage des postes de secours centré sur la période estivale et leur fragilité au regard de l'érosion du trait de côte. Chaque commune programme l'utilisation saisonnière de son module de secours, intégrant les coûts de déplacement et d'aménagement. Les modules sont transportables par camions plateaux. L'objectif est de transporter l'ensemble

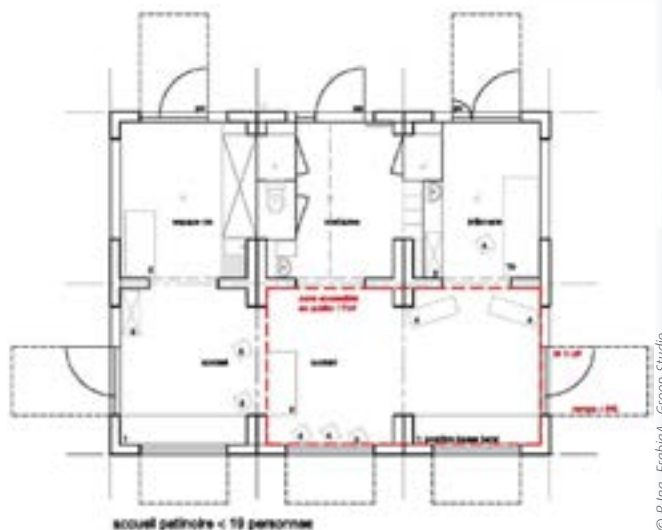


Ce projet est l'aboutissement d'une réflexion spécifique engagée depuis 2014 entre le GIP et le groupement B.ing bureau d'études bois, FabriqA architectes et Green Studio designer d'espaces. Elle porte sur la conception et la réalisation de postes de secours mobiles et modulaires, construits localement en partenariat avec la filière bois de la région et en dialogue avec trois communes volontaires. Si l'objectif à 5 ans est d'implanter 30 postes de secours modulables dans

© B.ing, FabriqA, Green Studio

Plan du module pour un poste de secours

des modules en un minimum de voyages, afin de réduire les coûts. La réversibilité est rendue possible par la conception et la structure modulaire du poste, composée de panneaux massifs contrecollés ou d'ossatures bois.



Plan de 3 modules pour l'accueil d'une manifestation culturelle ou sportive

© B.Ing. FrabioA, Green Studio

Points clés

Points forts :

- La réversibilité du module fait partie intégrante de la conception du projet
- Le projet s'inscrit dans un contexte local répondant à des problématiques globales

Points de vigilance :

- Il faut identifier et anticiper les usages possibles pour activer sa réversibilité

- Les coûts de transport pour le déplacement de la structure et les coûts d'entretien

Conditions de reproductibilité :

- Nécessite une réflexion en amont du projet pour anticiper les usages possibles du poste
- Nécessite un cycle de vie complet (1 an) pour évaluer l'efficacité de la réversibilité

Pour aller plus loin

Contacts :

- Élise Couturier, Chargée de mission au GIP Littoral Aquitain
elise.couturier@littoral-aquitain.fr, 05 56 13 14 72

Sources

- Présentation du poste de secours
<http://www.littoral-aquitain.fr/tourisme-amenagements-durables/poste-de-secours-innovant>
- Fiche technique du poste de secours
<http://www.littoral-aquitain.fr/sites/default/files/upload/pdf/TAD-26-R%E9f%E9rentiel%20technique%20Poste%20de%20secours.pdf>
- Reportage France 3 sur le premier poste de secours installé à Biscarosse
<http://france3-regions.francetvinfo.fr/aquitaine/landes/les-nouveaux-postes-de-secours-mobiles-des-plages-de-biscarosse-1043695.html>



ANNEXES





ANNEXE 1 - ENTRÉE PAR LES PHASES DE L'AMÉNAGEMENT

L'approche temporelle est souvent identifiée comme un outil de gestion urbaine. Pourtant, elle peut inspirer et orienter l'ensemble des phases de l'aménagement

Diagnostic et étude

Il s'agit notamment de prendre en compte les rythmes du territoire et les temps d'accès, que cela soit à l'échelle d'un grand territoire (*Fiches Pulsations urbaines au Grand Lyon, Trame temporelle de la ville de Niort, La nuit à Paris, Accessibilité piétonne aux services et commerces à Rennes Métropole...*) ou d'une opération plus précise (*Fiches Réaménagement de la Place de la République à Paris, Étude des places du centre-ville de Rennes...*).

Planification et projet de territoire (SRADET, SCOT, PLUI...)

En fonction des constats posés dans le diagnostic, certains éléments peuvent être inscrits dans les SRADET, SCOT, PLUI : mixité fonctionnelle, localisation des centralités commerciales en fonction des temps d'accès, poser les principes d'adaptabilité et de réversibilité, voire de non planification (*Fiches EcoPLU de Dijon, Chronoaménagement à Grenoble, Le projet des Bassins à Flot à Bordeaux ...*).

Urbanisme opérationnel, programmation (ZAC, opérations d'aménagement)

A ce stade l'approche temporelle peut à la fois :

- Nourrir les études préalables : temporalités d'usages, études de sûreté (*Fiches Réaménagement de la Place de la République à Paris, Étude des places du centre-ville de Rennes...*).
- Orienter les aménagements et la programmation : prise en compte des différentes temporalités et de l'évolution des usages, des principes temporels de polyvalence, de mutualisation, de réversibilité (*Fiches Pôle éducatif Molière aux Mureaux, Le Centre de Mobilité et de Services de l'Union, SDAL et Plan Lumière...*).
- Accompagner le temps du projet : aménagements temporaires, concertation, plan évolutif... (*Fiches Le plan-guide de l'île de Nantes, Le projet des Bassins à Flot à Bordeaux, Aménagement de la Place temporaire Limoilou à Québec, Les aménagements transitoires «Scuba» à Lausanne, Les halles Alstom à Nantes, Postes de secours modulables sur la côte Aquitaine...*).

Gestion urbaine (chartes d'usages, calendriers d'usages...)

Il s'agit à ce stade d'accompagner les aménagements urbains existants par des règles de fonctionnement qui permettent une meilleure cohabitation des différents usages dans le temps ou une valorisation éphémère d'espaces (*Fiches Les aménagements multimodaux sur les voies rapides d'Ile-de-France, Le mouvement Parklet, Le Village au Pied-du-Courant à Montréal, Charte de la vie nocturne, Charte des usages de la place Sainte Catherine à Paris, Grands Voisins à Paris...*).

ANNEXE 2 - TABLEAU SYNOPTIQUE

Traduction dans les différentes phases de l'urbanisme	Urbanisme réglementaire	Urbanisme opérationnel		
		études	Opérations d'aménagement	Gestion urbaine
Thématiques/questions à se poser				
1 - Analyse des temps du territoire				
et 2 - Focus sur des temps particuliers				
	<ul style="list-style-type: none"> Mentionner l'intérêt d'une approche temporelle dans les documents de planification (SCOT, PLUI, PDU...) 			
<ul style="list-style-type: none"> Quels sont les principaux générateurs de temps et de flux, actuels et futurs ? Comment évoluent-ils sur des temporalités spécifiques ? 	<ul style="list-style-type: none"> Veiller à une mixité fonctionnelle et temporelle des quartiers (<i>Fiche Trame temporelle de la ville de Niort</i>) Inscrire l'approche temporelle de la mobilité dans le PDU 	<ul style="list-style-type: none"> Étude des pulsations urbaines (données EMD, téléphonie...) (<i>Fiche Pulsations urbaines au Grand Lyon, Fiche «Ville Vivante» à Genève</i>) 	<ul style="list-style-type: none"> Implantation des activités et équipements en fonction de leur accessibilité et de leurs temporalités (<i>Fiche Trame temporelle de la ville de Niort</i>) 	<ul style="list-style-type: none"> Animer des concertations locales pour faire prendre conscience du «système horaire» local (<i>Hyperpointe à Rennes</i>) Expérimenter le décalage coordonné des horaires d'activités pour lutter contre les congestions
<ul style="list-style-type: none"> Comment vit le quartier au fil de la journée, de la semaine, de l'année ? (usages actuels et futurs) Quels sont les dysfonctionnements et «conflits temporels» constatés ? (congestions, conflits d'usages...) 	<ul style="list-style-type: none"> Dans les documents de planification, mentionner les enjeux temporels structurants pour le territoire (saisonnalité pour un territoire touristique, vie nocturne pour une ville étudiante...); affirmer les polarités temporelles Élaborer un document cadre sur l'éclairage (<i>Fiche Le SDAL et le Plan Lumière</i>): guider les usages nocturnes, sécuriser, mettre en valeur le patrimoine Promouvoir une «haute qualité temporelle» (Luc Gwiazdzinski): idée d'égalité urbaine et de droit à la ville dans l'espace et dans le temps. 	<ul style="list-style-type: none"> Études chronotopiques ou on/off à différentes échelles (<i>Fiche Étude chronotopique sur les Halles à Paris</i>) Systématiser la grille d'analyse temporelle (jour/semaine/saison) dans les analyses d'usages, par exemple pour les études de sécurité et de sûreté publique préalables (ESSP) et les études de programmation (<i>Fiche Étude des places du centre-ville de Rennes, Fiche Les espaces publics de Reims le Dimanche</i>) Utiliser la grille d'analyse temporelle dans les démarches de concertation (traversées, déambulations...) 	<ul style="list-style-type: none"> Repérer et accompagner la reconfiguration des polarités en fonction des temporalités Intégrer la diversité des usages et des temporalités dans le projet d'aménagement Adapter les aménagements urbains à cette diversité d'usages: modularité, réversibilité, éclairage, ombre, mobilier urbain, aires de jeux, signalétique, revêtements... (<i>Fiche Réaménagement de la Place de la République à Paris</i>) Adapter le bâti à cette diversité d'usages: mutualisation, réversibilité, accès différenciés, espaces mutualisés... (<i>Fiche Pôle éducatif Molière</i>) 	<ul style="list-style-type: none"> Proposer des Chartes d'usages: règles d'usages variant selon les horaires (<i>Fiche Charte des usages de la place du marché Sainte Catherine à Paris</i>) Réfléchir à des calendriers d'occupation de l'espace public, à un métier de «gestionnaire / programmeur» de l'espace public, à des équipements adaptés (toilettes, poubelles...) Modalités de concertation, d'animation et d'information propres à des temps spécifiques (<i>Fiche Charte de la vie nocturne, conseil de la nuit, paris plage</i>)

Traduction dans les différentes phases de l'urbanisme	Urbanisme réglementaire	Urbanisme opérationnel		
		études	Opérations d'aménagement	Gestion urbaine
Thématiques/questions à se poser				
3 - Le temps pour repenser la proximité				
<ul style="list-style-type: none"> • Comment le site de projet est-il relié aux centralités (ville-centre, centre-ville, centralités de proximités, pôles d'emploi, pôles commerciaux, pôles de loisirs) en temps d'accès (voiture, TC, mode actif) ? • Éventuelle spécificité de la qualité de la desserte de nuit / le dimanche / pendant les vacances / en heure de pointe ? • Quelles sont les barrières temporelles (actuelles et futures) limitant l'accès sur certains temps ? • Quel est l'impact des vitesses de circulation sur le fonctionnement du site ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Inscrire le principe de distance-temps dans les documents de planification : SRADET, SCOT, PLU, PDU (<i>SCOT de Grenoble</i>) • Inscrire le principe de régulation de la vitesse comme levier contre l'étalement urbain dans les documents de planification : SCOT, PLU, PDU (<i>Fiche Chronoaménagement à Grenoble</i>) • Inscrire un objectif de temps d'accès à différentes aménités comme élément structurant des documents de planification (<i>20 minutes neighborhood à Portland, Espaces verts à 5 minutes à pied dans le projet urbain de Rennes, prioriser les zones à urbaniser en fonction des temps d'accès aux commerces et services</i>) • Réglementer l'implantation des équipements et activités en fonction de leur temporalité limiter les congestions liées aux rythmes synchrones (<i>Fiche Trame temporelle de la ville de Niort</i>) • Inscrire les nœuds de mobilité (pôles d'échanges) comme des lieux de centralité et d'intensité urbaine favorables pour le positionnement de commerces et services (<i>gain de temps, limiter les déplacements carbonés, Fiche Les gares servicielles</i>) 	<ul style="list-style-type: none"> • Proposer une lecture du territoire par les temps d'accès (<i>cartes isochrones, carte des distance-temps à Grenoble, Fiche Accessibilité piétonne aux services et commerces à Rennes Métropole</i>) • Expérimenter la structuration des vitesses sur le territoire (<i>Fiche Chronoaménagement à Grenoble</i>) • Étudier les besoins et attentes dans les lieux d'interconnexion (<i>Fiche Les gares servicielles</i>) 	<ul style="list-style-type: none"> • Prendre en compte les temps d'accès pour l'implantation des équipements, cheminements et stationnements. • Penser l'implantation des équipements et activités en fonction de leur temporalité (limiter les congestions liées aux rythmes synchrones) • Aménager les pôles d'échanges comme des lieux de services (<i>Fiche Les gares servicielles</i>) pour limiter les «pérégrinations zigzagantes» (gains de temps et limitation des déplacements) et rendre les TC plus attractifs • Envisager la localisation et la mutualisation des équipements en fonction de leurs temps d'accès ou «zone de chalandise» (<i>études CG 33</i>) 	<ul style="list-style-type: none"> • Utiliser le levier de la régulation des vitesses pour agir sur les usages, les temps d'accès, la proximité, la densité, la mixité des fonctions... • Expérimenter des limitations de vitesses variables en fonction des horaires et des jours (<i>Fiche Les aménagements multimodaux sur les voies rapides d'Ile-de-France</i>) • Expérimenter de nouveaux commerces et services en gare (<i>Fiche Les gares servicielles</i>)

Traduction dans les différentes phases de l'urbanisme	Urbanisme réglementaire	Urbanisme opérationnel		
		études	Opérations d'aménagement	Gestion urbaine
Thématiques/questions à se poser				
4 - Pour des espaces publics polyvalents et adaptables				
<ul style="list-style-type: none"> • Analyse des temps de l'espace public : quels générateurs de temps ? quels besoins et usages en fonction des temporalités (jour/nuit, semaine/week-end, saisons...), des différents âges de la vie ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Inscrire l'intérêt d'une approche temporelle de l'aménagement dans les documents de planification (PLUI) 	<ul style="list-style-type: none"> • Études chronotopiques ou «on/off» à différentes échelles, systématiser la grille d'analyse temporelle (jour/semaine/saison) dans les analyses d'usages (<i>Fiche Étude des places du centre-ville de Rennes, Fiche Étude chronotopique sur les Halles à Paris</i>) • Utilisation d'une grille d'analyse temporelle dans les démarches de concertation (traversées, déambulations...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Déterminer le «profil temporel» souhaité pour l'espace public : «oasis» de temps continu, animé sur tous les temps ? lieu de passage, marqué par des rythmes pendulaires ? lieux d'animations ponctuelles ? lieu calme, de ressourcement ? En fonction de ces choix, les orientations d'aménagements seront différentes 	<ul style="list-style-type: none"> • Règles d'utilisation des espaces publics différentes en fonction des temporalités (<i>stationnement sur les couloirs de bus le soir et WE à Barcelone, stationnement dans les cours d'école dans les stations balnéaires pendant l'été, rues des enfants...</i>) • Réinterroger les horaires des services urbains et de logistique urbaine (chantiers, collecte de déchets, nettoyage, livraisons...) pour tenir compte des autres usages
<ul style="list-style-type: none"> • Comment s'inscrire dans le temps long : lien avec l'histoire du site, prise en compte de l'évolution des usages et modes de vie ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Inscrire les principes de prise en compte de l'histoire des lieux et d'adaptation aux nouveaux modes de vie dans les documents de planification (PLUI) 	<ul style="list-style-type: none"> • Veille sur l'évolution des modes de vie (mobilité, travail, loisirs, habitat, consommation) et l'impact sur les besoins et l'aménagement 	<ul style="list-style-type: none"> • Préservation d'espaces non dédiés pour permettre d'accueillir des usages futurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Expositions (photographiques, artistiques) sur l'histoire et le patrimoine du site pendant le chantier
<ul style="list-style-type: none"> • Comment favoriser la polyvalence et l'adaptabilité des espaces publics ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Inscrire le principe dans les documents d'urbanisme réglementaire (PLUI) 	<ul style="list-style-type: none"> • Étudier la faisabilité de l'évolutivité des lieux • Associer les habitants pour prendre en compte leurs pratiques et temps de vie : concertation, maîtrise d'usage, expérimentation... • Aménagements temporaires pour tester de nouveaux usages de l'espace public (<i>Fiche Aménagement de la Place temporaire Limoilou à Québec, Fiche Le Village au Pied-du-Courant à Montréal</i>) 	<ul style="list-style-type: none"> • Proposer des aménagements adaptables à une grande diversité d'usages : soit par une neutralité permettant une diversité d'appropriation (<i>Fiche Réaménagement de la Place de la République à Paris</i>) soit avec des aménagements incitatifs pour développer de nouveaux usages (<i>Mail François Mitterrand à Rennes</i>) : travail sur les zones de circulation, de stationnement, le mobilier urbain, les revêtements, l'éclairage, la végétation, la signalétique... 	<ul style="list-style-type: none"> • Proposer des Chartes d'usages (règles d'usages variant selon les horaires) (<i>Fiche Charte des usages de la place du marché Sainte Catherine à Paris</i>) • Réfléchir à des calendriers d'occupation de l'espace public, à un métier de «gestionnaire / programmeur» de l'espace public, à des équipements adaptés (toilettes, poubelles...) • Associer les habitants dans des démarches d'appropriation de l'espace public (espaces intermédiaires, végétalisation, évènementiel...)



Traduction dans les différentes phases de l'urbanisme	Urbanisme réglementaire	Urbanisme opérationnel		
		études	Opérations d'aménagement	Gestion urbaine
Thématiques/questions à se poser				
5 - Pour des bâtis polyvalents et adaptables				
<ul style="list-style-type: none"> • Analyse temporelle des usages : quels besoins, quels usages (actuels et potentiels) en fonction des temporalités (jour/nuit, semaine/week-end, saisons...), des différents âges de la vie ? • comment favoriser la polyvalence et l'adaptabilité du bâti ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Inscrire dans les documents de planification (PLUI) l'intérêt d'une approche temporelle pour inciter à la polyvalence, la mutualisation et l'évolutivité du bâti (intérêt social de croisement des publics et des pratiques, intérêt foncier, énergétique et financier) 	<ul style="list-style-type: none"> • Analyse des horaires, Grille temporelle des usages des différents utilisateurs • Calendrier d'utilisation du bâti + calcul du ratio d'utilisation pour identifier les mutualisations possibles (possibilité de disposer de m² supplémentaires sans construire) 	<ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir une «haute qualité temporelle» (Luc Gwiazdzinski) : idée d'égalité urbaine et de droit à la ville dans l'espace et dans le temps. • Intégrer la polyvalence : espaces partagés et modulables (cloisons amovibles, mobilier modulable, terrasses transformables en pièce d'habitation, accès autonomes) <i>(Fiche Pôle éducatif Molière aux Mureaux)</i> • Intégrer la réversibilité : penser la hauteur sous plafond (commerces, habitations, stationnement), les accès et «noyaux structurels» adaptés à différents types d'usages <i>(Fiche Les Tours Black Swan à Strasbourg, Fiche Postes de secours modulables sur la côte Aquitaine)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Intégrer en amont les questions de gestion partagée (accueil, calendrier d'utilisation...)



Traduction dans les différentes phases de l'urbanisme Thématiques/questions à se poser	Urbanisme réglementaire	Urbanisme opérationnel		
		études	Opérations d'aménagement	Gestion urbaine
6 - Temps du projet				
<ul style="list-style-type: none"> • Comment s'inscrire dans le temps long : lien avec l'histoire du site, prise en compte de l'évolution des usages et modes de vie ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Inscrire les principes de préservation de l'histoire des lieux et d'adaptation aux nouveaux modes de vie dans les documents de planification 	<ul style="list-style-type: none"> • Veille sur l'évolution des modes de vie (mobilité, travail, loisirs, habitat, consommation) et l'impact sur les besoins et l'aménagement 	<ul style="list-style-type: none"> • Préservation d'espaces non dédiés pour permettre d'accueillir des usages futurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Ateliers permanents d'urbanisme
<ul style="list-style-type: none"> • Quel équilibre entre planification et ajustement permanent ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Inscrire dans les documents de planification le principe d'une souplesse possible dans la planification (à décliner dans les différentes pièces des PLU) (<i>Fiche EcoPLU de Dijon</i>) 		<ul style="list-style-type: none"> • Outils permettant un ajustement en continu des projets urbains (<i>Fiche Le plan-guide de l'île de Nantes, Fiche Le projet des Bassins à Flot à Bordeaux</i>) • Inciter les promoteurs et aménageurs à mettre à profit le temps de réalisation du projet pour lancer des expérimentations, aménagements temporaires, animations éphémères... 	<ul style="list-style-type: none"> • Association permanente de la maîtrise d'usage des habitants : ateliers, urbanisme tactique
<ul style="list-style-type: none"> • Comment répondre aux besoins des premiers habitants et usagers avant l'aboutissement de l'aménagement du site ? (équipements, commerces, services, mobilité...) • Prendre en compte le temps du chantier (nuisances, besoins, opportunités...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Inscrire le principe dans les documents de planification 		<ul style="list-style-type: none"> • Analyse plus fine du calendrier de réalisation de l'aménagement (<i>Fiche Les aménagements transitoires «Scuba» à Lausanne</i>) • Adapter le projet dans sa conception et sa mise en œuvre en limitant les nuisances (organisation des stationnements, circulations, période dans la journée des travaux bruyants, profiter des vacances scolaires pour certaines actions,...) • Évaluer a posteriori les usages de l'opération et permettre des adaptations de l'opération le cas échéant, ce qui implique à la base des conceptions présentant une certaine réversibilité ou évolutivité 	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagements temporaires pour agir sur l'image et les usages du site • Mettre en scène la transformation du quartier et faire partager le projet avec les habitants : Limiter les nuisances, repérer les «temps morts» et friches propices à une appropriation, accompagnement artistique, occupations temporaires des locaux à démolir, lien avec les riverains
<ul style="list-style-type: none"> • Comment articuler les temps de chaque acteur du projet ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Insister sur l'intérêt d'une concertation approfondie dans les documents de planification 	<ul style="list-style-type: none"> • Réaliser une concertation entre tous les acteurs pour articuler les points de vue et intérêts de chacun (<i>cf Comment synchroniser les temps des projets urbains ? Communauté urbaine du Grand Lyon, 2007</i>) 		



Traduction dans les différentes phases de l'urbanisme Thématiques/questions à se poser	Urbanisme réglementaire	Urbanisme opérationnel		
		études	Opérations d'aménagement	Gestion urbaine
7 - Aménagement temporaires				
<ul style="list-style-type: none">• Comment faire évoluer les usages et l'image d'un lieu ?• Comment répondre à des besoins temporaires ?	<ul style="list-style-type: none">• Inscrire dans les documents de planification l'intérêt d'une approche flexible, expérimentale de l'aménagement, à l'appui notamment d'aménagements temporaires• Inscrire dans les documents de planification l'importance de la prise en compte des besoins des habitants aux différentes phases du projet	<ul style="list-style-type: none">• Études d'image avant/après (<i>Fiche Le Village au Pied-du-Courant à Montréal</i>)• Enquête sur les besoins• Réflexion sur les concepts de réversibilité et de modularité des bâtis, dans l'objectif de répondre à des besoins temporaires	<ul style="list-style-type: none">• Proposer des formes légères et flexibles d'aménagement, en faisant participer les usagers, inscrites ou non dans un projet d'aménagement (<i>Fiche Aménagement de la Place temporaire Limoilou à Québec</i>)• Découper précisément le phasage du projet pour identifier les lieux et les périodes de «friche temporelle» à investir (<i>Fiche Les Grands Voisins à Paris, Fiche Les aménagements transitoires «Scuba» à Lausanne</i>)	<ul style="list-style-type: none">• Proposer des formes légères et flexibles d'aménagement, en faisant participer les usagers espaces verts ou sportifs temporaires, commerces ambulants, arrêt TC provisoire, éventuellement inscrites dans un calendrier événementiel (<i>Fiche Paris Respire</i>)



BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE

- ASCHER, 1997, «Du vivre en juste à temps au chronourbanisme», in *Annales de la Recherche Urbaine* n°77, pp. 113-121
- BONFIGLIOLI, MAREGGI, 2002, «Le plan des horaires et des temps urbains en Italie», in *Territoires 2020* n°6, pp. 51-62
- BONFIGLIOLI, 1999, «Ville et temporalités urbaines», in *Urbanisme* n°304, pp. 23-25
- BOULIN, 2008, «Villes et politiques temporelles», Paris, La documentation française
- BOULIN, DU TERTRE, 2011, «La prise en compte des temps dans l'aménagement du territoire», étude pour le Conseil régional Nord-Pas De Calais
- BOULIN, MUCKENBERGER, 2002, «La ville à mille temps», Editions de l'Aube, 222 p.
- BOURDIN, MASBOUNGI, 2004, «Un urbanisme des modes de vie», Editions du Moniteur, 96 p.
- CAUVIN, GWIAZDZINSKI, 2002, «Représenter l'espace, représenter le temps», in *La nouvelle aire du temps*, Editions de l'Aube, pp. 63-91
- DA CUNHA, et al, 2014, «Temporalités urbaines et projet», in *Urbia* n°16, Lausanne
- BESA, et al, 2014, «Changer de rythme», in *Revue Esprit* n°410 de Décembre 2014
- MALLET (dir.), 2014, «Quelle(s) temporalité(s) prendre en compte dans un projet urbain durable ?», PUCA, Paris
- GIEDON, SIEGFRIED, 2004, «Espace, temps, architecture, Médiations», Paris
- GODARD, 1997, «A propos des nouvelles temporalités urbaines», in *Annales de la Recherche Urbaine*, n°77, pp. 6-14
- GUEZ, 2014, «Une interprétation chronotopique des enjeux de la ville adaptable», dossier *European 12*, in *Traits Urbains* n°72, Paris, pp. 20-22
- GUEZ, 2008, «Notes pour une approche spatiale et temporelle de la transformation des territoires habités», in *Tout se transforme*, édition du Caue du Nord, Lille, pp. 80-84
- GUEZ, 2007, «T comme Temps», in *Abécédaire de l'anthropologie de l'Architecture et de la ville*, numéro thématique des Cahiers de la recherche urbaine architecturale et paysagère, n°20-21
- GWIAZDZINSKI, 2007, «Redistribution des cartes dans la ville malléable», in *Espace, Population, Sociétés* n°2007-3
- GWIAZDZINSKI, 2012, «Temps et territoires : les pistes de l'hyperchronie», in *Territoires 2040*, pp. 75-97
- HAGERSTRAND, 1975, «Space time and human conditions» in *KARLQVIST, et al, Dynamic Allocation of Urban Space*, pp. 3-12
- LEFEBVRE, 1992, «Éléments de rythmanalyse : introduction à la connaissance des rythmes», Syllepse, Paris, 122 p.
- LYNCH, 1982, «Voir et planifier, l'aménagement qualitatif de l'espace»
- LYNCH, 1976, «What time is this place?», MIT Press



- MALLET, 2009, «Des plans-lumière nocturnes à la chronotopie», in Vers un urbanisme temporel, thèse publiée sous la direction de T.PAQUOT, Paris 12 Val-de-Marne, Université Paris Est, Institut d'urbanisme de Paris
- MALLET, 2013, «Aménager les rythmes : politiques temporelles et urbanisme», in EspacesTemps.net, Peer review, publié le 15/04/2013
- MALLET (dir.), 2014, «Quelle(s) temporalité(s) prendre en compte dans un projet urbain durable?», PUCA
- PAQUOT, 2009, «Vers un urbanisme chronotopique», in Urbanisme n°365, pp. 64-68
- PAQUOT, 2007, «Le Petit manifeste pour une écologie existentielle»
- PRADEL, 2013, «Processus de réversibilité et rythmes des transformations urbaines : penser la ville à pile ou face ?», in Villes, territoires et réversibilité, Paris, Hermann, pp. 237-248
- PRADEL, 2008, «Mettre en scène et mettre en intrigue : un urbanisme festif des espaces publics», in Géocarrefour, vol. 82/3, pp. 123-130
- REVOL, 2012, «Rythmes et urbanisme. Pour une approche esthétique du dynamisme urbain», in Rhuthmos, en ligne
- RICOCH, ROUMIER, 2011, Depuis 11 ans, moins de tâches ménagères, plus d'Internet, premiers résultats de l'étude Emploi du temps 2010, Insee Première n° 1377.
- ROSA, 2010, «Accélération, une critique sociale du temps», La Découverte, coll. Théorie critique, 474p.
- ROYOUX, VASSALO (dir.), 2013, «Urgences temporelles, L'action publique face au temps de vivre», Paris, Editions Syllepse
- SOUMAGNE (coord.), 2015, «Temps et usages de la Ville», PUR, Rennes, 250 p.
- TEMPO TERRITORIAL, 2009, «Vers un urbanisme temporel», in Les mardi de tempo
- TEMPO TERRITORIAL, 2010, «Les aménagements urbains temporels : plaidoyer pour un urbanisme sensible», in les Temporelles
- THEME EUROPEAN 12, «La ville adaptable : insérer les rythmes urbains»
- VIARD, 2006, Éloge de la mobilité, essai sur le capital temps libre et la valeur travail, Éditions de l'Aube
- VIRILIO, 1977, «Vitesse et Politique», Editions Galilée
- VIRILIO, 2010, «Le Grand Accélérateur», Editions Galilée



CONTRIBUTEURS DU GUIDE

Cet ouvrage collectif est le produit d'un groupe de travail mobilisé au sein de Tempo Territorial sur l'année 2016, piloté par Rennes et Montpellier.

Ont contribué à la coordination de cet ouvrage

Catherine DAMERON, Bureau des temps, Ville de Rennes et Rennes Métropole (Coordination générale, Introduction)

Chrystelle AMBLARD, Mission Temps et Territoires, Montpellier Métropole Méditerranéenne (Coordination générale)

Pierre NOUAILLE, Cerema Ouest (Chapitre 1, Chapitre 6)

Alain GUEZ, Architecte-Urbaniste, Professeur à l'ENS d'Architecture de Nancy (Chapitre 1)

Sandra MALLET, Maître de conférences, IATEUR, Université de Reims (Chapitre 2)

Jean RICHER, Architecte-Urbaniste (Chapitre 3)

Eva BOUHNİK, Architecte - Urbaniste (Chapitre 4)

Anne DURAND, Architecte Urbaniste (Chapitre 4, Chapitre 5)

Michel ERASME, Métropole du Grand Nancy (Chapitre 6)

Benjamin PRADEL, Sociologue, consultant chercheur (Chapitre 7)

Ont également contribué à l'élaboration de cet ouvrage

Antoine LECUYER, Master AUDIT Université Rennes 2

Olivier PALLIER, Rennes Métropole

Dominique ROYOUX, Président de Tempo Territorial, Université de Poitiers

Patrick VASSALLO, Vice-Président de Tempo Territorial, Conseiller communautaire délégué Plaine Commune

Cet ouvrage a bénéficié d'un appui technique du Cerema pour sa réalisation.

Les propos exprimés dans cet ouvrage n'engagent que leurs auteurs et non la structure qui les emploie.



LES RENDEZ-VOUS DE TEMPO TERRITORIAL

✦ Les Temporelles

- ☑ Temporelles 2015 (Métropole de Lyon) – La ville servicielle
- ☑ Temporelles 2014 (Guise) – Espaces de travail et temporalités, une utopie en marche
- ☑ Temporelles 2013 (Saint-Denis) – Les services publics, quelle accessibilité ?
- ☑ Temporelles 2012 (Brive) – Les temps des territoires entre l'urbain et le rural : développer les espaces de participation
- ☑ Temporelles 2011 (Rennes) – Temps et territoires à l'heure du numérique

✦ Mardis de Tempo

- ☑ Mai 2016 – Réduction, aménagement du temps de travail
- ☑ Mars 2016 – Réduire le temps de travail hebdomadaire
- ☑ Avril 2015 – Economie de la fonctionnalité
- ☑ Janvier 2015 – Le temps dans la ville durable
- ☑ Janvier 2014 – Temps et travail des acteurs de la santé
- ☑ Avril 2013 – Usages du temps de la vie
- ☑ Février 2013 – Economie des services
- ☑ Juin 2012 – Les lieux multifonctionnels
- ☑ Mars 2012 – Temps et travail social
- ☑ Mai 2011 – Travail à distance
- ☑ Janvier 2011 – Le temps des médiathèques

Membres de Tempo Territorial

MAIRIE DE PARIS, MÉTROPOLÉ DE LYON, MONTPELLIER MÉTROPOLÉ MÉDITERRANÉENNE, MÉTROPOLÉ EUROPÉENNE DE LILLE, VILLE DE RENNES, CONSEIL RÉGIONAL NORD-PAS DE CALAIS, GRAND POITIERS, VILLE DE STRASBOURG, VILLE DE DIJON, VILLE DE SAINT DENIS, VILLE DE BRIVE, AIDER, ATEMIS, AMRF, ...

Tempo Territorial

Hôtel de Rennes Métropole
4 Avenue Henri Fréville
CS 93111
35031 Rennes Cedex
02 23 62 20 95
contact@tempoterritorial.fr
<http://tempoterritorial.fr/>

Tempo
TERRITORIAL