



# Les Temporelles

Le temps presse,  
adaptions nos rythmes !

—→ Septembre 2022 - Actes

*Tempo*  
TERRITORIAL

 lille3000  
**Utopia**





# SOMMAIRE

P.7	<b>Ouverture</b>
P.11	<b>Conférence</b> L'art d'imaginer les futurs
P.17	<b>Table ronde</b> Intensifier et diversifier les usages du bâti en agissant sur la dimension temporelle : une réponse aux enjeux climatiques
P.22	<b>Table ronde</b> Les temporalités au service d'une mobilité durable, entre vitesse et décélération, distance et proximité
P.32	<b>Débat</b> Comment adapter nos rythmes de vie aux contraintes énergétiques ?
P.39	<b>Conclusion</b>



# OUVERTURE

## **Audrey Linkenheld**

Vice-présidente de la MEL

en charge du Climat, de la Transition écologique, de l'Énergie

Bienvenue ici à Lille pour ces Temporelles 2022 organisées dans le cadre de la saison « Utopia » de Lille 3000, une saison culturelle autour de l'utopie, dont le thème cette année est la relation entre l'Homme et l'environnement. Il nous a semblé logique d'inscrire les Temporelles dans ce programme, parce qu'il y a clairement un lien entre les politiques temporelles et les questions environnementales. Depuis plusieurs années maintenant, les collectivités territoriales membres du réseau Tempo territorial ont pris conscience qu'à travers les politiques temporelles, elles pouvaient avoir une action sur l'environnement. La MEL a donc clairement décidé de faire de la politique temporelle un outil au service du climat, avec un axe sur l'atténuation des causes du changement climatique et un axe sur l'adaptation aux conséquences de ce changement. Et ce levier que représente le temps a été repris dans le Plan Climat-Air-Énergie Territorial adopté en février 2021.

Depuis quelques semaines, on parle de plus en plus de politiques de sobriété pour passer cet hiver qui s'annonce difficile en termes d'approvisionnement en gaz et en électricité. Pour faire face à ces difficultés conjoncturelles – même si l'on sait qu'une partie de la cause est structurelle –, on évoque le fait de demander aux Français de jouer sur le temps pour contribuer à la sobriété – et donc se mettre au service du climat de manière conjoncturelle et, on l'espère, structurelle.

Mais il ne suffit pas que la collectivité décide pour que tout le monde se mette au pas. C'est par définition une politique multipartenariale qui nécessite d'embarquer tout le monde. S'agissant par exemple des piscines, qui sont des équipements rares, coûteux, énergivores mais nécessaires, notamment l'été où l'on a besoin de lieux de rafraîchissement, la MEL travaille à l'élaboration du projet « Rythme ma piscine » pour mieux harmoniser les horaires des piscines à l'échelle du territoire. Nous avons aussi développé une cartographie des lieux de fraîcheur, en jouant donc là aussi sur les espaces et sur le temps. Nous essayons également de voir comment les cours d'école peuvent être des lieux ouverts aux habitants dans les quartiers qui manquent d'espaces de fraîcheur.

Voici à travers quelques exemples comment, ici, dans la métropole européenne de Lille, nous voyons cette articulation entre le temps et le climat, et pourquoi nous sommes très heureux d'accueillir ces Temporelles.

Profitez bien de cette journée.



## Patrick Vassallo

Vice-président de Tempo Territorial

Depuis une vingtaine d'années, Tempo territorial fait la promotion des politiques temporelles. À ce titre, nous avons labouré les champs de notre rapport au temps au quotidien, où se lient nos rythmes de vie, des temps collectifs, des temps personnels et différentes variables qui l'affectent, pour comprendre et pour agir.

Le temps n'est évidemment pas hors-sol des grandes questions qui agitent notre société et la planète. L'année dernière à Rennes, nous avons cherché à mesurer l'impact de nos rythmes de vie sur le climat. Cette année, nous mettons en lumière des actions ou des solutions pour l'adaptation de nos villes au changement climatique en cours, car chacune et chacun conviendra que la crise climatique nous pousse à agir rapidement, maintenant et pour demain, et à transformer les usages.

Comment agir dès maintenant afin d'imaginer un futur souhaitable, sachant que la finitude de nos ressources est désormais une évidence ? Comment répondre aux enjeux climatiques ? Le bâtiment, les transports, l'énergie, sont des secteurs fortement émetteurs de gaz à effet de serre. La dimension temporelle peut contribuer à réduire l'impact de ces secteurs, par exemple en adaptant les usages du bâti, en repensant les déplacements, en revoyant nos rythmes de consommation d'énergie – s'agit-il d'ailleurs seulement de modifier nos rythmes ?

D'aucuns diront que les acteurs des démarches temporelles sont des utopistes... eh bien oui ! si l'utopie consiste à explorer le possible pour espérer un monde meilleur, alors assumons-nous comme tels. Nous nous sommes aussi attachés avec l'équipe lilloise à donner de l'air, de la convivialité et de l'humour à cette journée, car l'action publique n'est pas seulement un pensum.

Espérons aussi que ces Temporelles soient l'occasion pour un certain nombre d'entre vous – collectivités, institutions, individus – de rejoindre le réseau.

Edgar Morin a dit qu'à force de traiter l'urgence au détriment de l'essentiel, on finit par oublier l'urgence de l'essentiel : je vous souhaite et vous souhaite d'aller à l'essentiel par cette très belle journée de Temporelles.





→ CONFÉRENCE

---

# L'ART D'IMAGINER LES FUTURS

---

→ Intervenant

**Mathieu Baudin**

Historien et prospectiviste,  
directeur de l'Institut des Futurs Souhaitables

**L'utopie est une exploration spatiale dans l'imaginaire. À l'Institut des Futurs Souhaitables, nous faisons de l'uchronie, c'est-à-dire que l'on explore l'espace temporel, avec la volonté de se « désengluier » du présent pour aller voir un ailleurs qui pourrait advenir à la faveur de nos actions individuelles et collectives. Nous voyageons dans le futur, mais aussi dans le passé, pour retrouver des choses que l'on serait bien inspiré de redécouvrir, et dans le présent, dont on se dit qu'il est exaltant car peu d'humains ont vu des zones de métamorphose en en ayant conscience.**

**Pour nous, le temps est un prétexte. Questionner le temps est une bataille préalable pour libérer l'imaginaire. Le temps est aussi la clé d'un combat individuel, collectif et sociétal. Enfin, le temps interroge toutes les couches de notre responsabilité : c'est donc un bon candidat pour questionner l'époque.**

## **IMAGINAIRE(S)**

Qu'on le veuille ou non, notre mode de vie structuré dans les Trente Glorieuses est en train de finir. Nous devons passer à un autre système d'exploitation. Dans ce contexte, nous sommes déboussolés et désorientés. Se poser la question de la destination, qu'elle soit spatiale ou temporelle, est l'une des clés politiques. Dans les années 1950, le phénoménologue Gaston Berger a inventé le mot prospective, qu'il définissait comme suit : « C'est voir loin, voir large, voir profond, penser à l'homme et prendre des risques. » Cette attitude par rapport à demain, si elle est bien faite, libère le présent.

Or, quand on se projette vers l'avenir, il est difficile de s'extraire des contingences qui nous ont vu nous construire pour essayer de voir neuf, dans un monde où tout est à réinventer. Pourtant, demain sera profondément différent.

La saison Utopia de Lille3000 comme les Temporelles parlent de cette bataille des imaginaires. Quelle histoire on se raconte ensemble pour aller où ?



### SCÉNARIO

**Quand vous faites de la prospective, il y a autant de scénarios que de gens pour les penser, mais il y a quatre grandes tendances.**

#### ■ Le scénario tendanciel

Il prend l'existant et le prolonge. Le tendanciel actuel, quand on le prolonge, va dans le scénario catastrophe, puisqu'un système pensé pour 450 millions d'individus ne peut pas être étendu à 9 milliards de personnes si l'on ne peut pas quintupler les ressources.

#### ■ Le scénario catastrophe

En ce moment, on se repaît de l'Apocalypse et on s'y englué.

#### ■ Le scénario de rupture

C'est le what if : « qu'est ce qui se passe si... » – si ça passe à l'échelle, etc. Les conférences Ted X donnent des conférences de rupture.

#### ■ Le scénario souhaitable

À la différence des trois premiers, qui partent de l'existant, ce scénario prend le temps de comprendre le temps – au sens étymologique du mot, prendre avec. Il se fixe sur un horizon prétexte (2030, 2040...), il se pose, il comprend le temps, il décide ce qu'il désire voir advenu et il l'expose. Ensuite, on converge et l'on a une vision partagée d'un futur souhaitable, puis on recule et l'on voit les leviers à baisser pour arriver ici et maintenant, en 2022. Si c'est bien fait, les caps stratégiques suivront.

Le souhaitable est un horizon introspectif pour savoir ce qui est essentiel pour vous. Peu importe le moyen, pourvu que l'on questionne l'horizon : où l'on veut aller, et si possible avec qui. C'est la vertu des histoires que l'on se raconte.

### FAIRE

Nous savons qu'il va falloir **faire mieux avec moins**, mais ce n'est pas parce qu'on sait qu'on fait. Pour réussir à faire un premier pas, nous devrions, plutôt que de focaliser sur le moins, parler de ce mieux qualitatif.

Pour sortir d'une dépression, les psys disent qu'il faut commencer par faire quelque chose, si petit que soit le périmètre, car la vertu du faire est de donner envie de faire à nouveau, de faire autrement, de faire encore plus. À mon avis, faire est un préalable pour se réapproprier une partie de notre destinée. Et ça tombe bien : non seulement il y a plein de choses à faire, mais il

y a un grand mouvement de gens qui se disent : « On va être porteur du monde dans lequel on veut vivre. »

Le regard du monde sur ces conspirateurs positifs a changé. Il y a 20 ans, on les traitait d'utopistes. Aujourd'hui, on les convoque comme des porteurs d'innovations. Il y a peut-être même une inversion de la charge de la preuve : les folles et les fous, aujourd'hui, sont celles et ceux qui pensent que le système peut continuer sans rien changer. Donc, le discours est en train de s'ouvrir.





→ TABLES RONDES

---

# INTENSIFIER ET DIVERSIFIER LES USAGES DU BÂTI EN AGISSANT SUR LA DIMENSION TEMPORELLE : UNE RÉPONSE AUX ENJEUX CLIMATIQUES

---

→ Intervenant (e)s

## **Evaine Agré**

Cheffe de projet de l'agence d'architecture Tank, à l'origine de la création d'un parking silo réversible à moyen terme en programme tertiaire, sur le site de l'Union à Tourcoing

## **Luc Gwiazdzinski**

Géographe, enseignant-chercheur en aménagement et urbanisme à l'École Nationale Supérieure d'Architecture (ENSA) – Toulouse

## **Marine Laborde**

Chargée de mission Lille Bas Carbone – Ville de Lille

## **Sébastien Leduc**

Responsable compétitivité des entreprises et dynamique des territoires, auteur du guide

« La sobriété foncière, une opportunité pour les entreprises » –

Agence de Développement économique d'Alsace (ADIRA)

**Les crises sanitaire et climatique nous invitent à repenser les villes vers plus de sobriété, en intensifiant les usages des bâtiments et en transformant l'existant : penser la mutabilité des bâtiments dès leur conception (en investissant le temps long), viser l'hybridation des usages (les temps successifs), prendre en compte notamment les impacts des nouvelles organisations du travail sur les dynamiques de l'offre immobilière d'entreprise.**



EAU  
TEMPS



## Table ronde

Intensifier et diversifier les usages du bâti en agissant sur la dimension temporelle :  
une réponse aux enjeux climatiques

---

### DES TERRITOIRES À FORTE EMPREINTE ÉCOLOGIQUE

Les villes ont un lourd impact écologique. Entres autres responsables : un bâti dont les grands enjeux contemporains, en particulier les changements climatiques, révèlent l'inadaptation et l'obsolescence d'un point de vue structurel mais aussi en termes d'usages. Deux exemples, cités par Luc Gwiazdzinski, sont particulièrement signifiants : « *Le parlement européen de Strasbourg est utilisé deux jours par mois seulement. Par ailleurs, des centaines de milliers de maisons sont sous-utilisées après le départ des enfants. Qu'est-ce ce qu'on en fait ?* ». De même, poursuit le chercheur, « *de nombreux bâtiments sont libres la nuit* », alors que 250 000 personnes sans domicile fixe se trouvent sans solution d'hébergement. Ce paradoxe fait écho à « *l'isolement dont souffrent beaucoup de gens dans ce qu'est devenue la ville, c'est-à-dire un archipel où l'on se croise de moins en moins* ».

Cette archipélisation participe d'un étalement urbain dont la cadence ne faiblit pas, sous la pression notamment des activités industrielles et commerciales. « *En Alsace, on a consommé 1500 hectares en activités ces dix dernières années* », rapporte Sébastien Leduc. Cela procède

certes d'une dynamique économique forte, mais aussi d'une logique, probablement d'un autre temps, associant systématiquement, développement et consommation foncière. C'est de la mesure que nous devons rechercher dans cette utilisation, pour nous permettre de continuer à proposer du foncier d'activité lorsqu'il sera réellement nécessaire. « *Depuis les années 1950, avec la création des premières zones d'activités, quand une entreprise a besoin d'un foncier, on lui cherche un foncier disponible rapidement, équipé et le moins cher possible* ». Il en va de même pour l'artisan de production quittant la ville pour se faire construire des bâtiments plus vastes en périphérie. « *C'est souvent le pendant artisanal du lotissement : en termes de consommation d'espace, c'est ce qu'il y a de pire* ».

Conclusion : « *On doit changer de modèle* », affirme Sébastien Leduc. Malgré le retard, les lenteurs et les lourdeurs, certaines choses vont dans le bon sens. Ainsi, une disposition de la loi Climat et résilience impose de réduire de 50 % la consommation foncière, obligeant à « *réfléchir la zone d'activité de façon complètement différente* ».

### QUELQUES GRANDS PRINCIPES D'ÉVOLUTION

L'espace urbain affronte plusieurs contraintes : « *L'exigence de la sobriété à tous les niveaux, l'adaptation aux mutations des modes de vie qui ont fortement changé ces dernières années, et la nécessité de refaire de la ville un lieu de maximisation des interactions alors qu'elle est devenue un lieu de séparation* », juge Luc Gwiazdzinski, qui tire de ce constat différents mots d'ordre sous l'égide desquels faire évoluer la ville : **densification, hybridation, polyvalence, mutualisation, réversibilité**. Dans cette nouvelle approche, le **principe de malléabilité** apparaît comme central. « *Depuis quelques années, on a développé, dans la recherche, l'action et l'expérimentation, l'idée d'une ville malléable, plus sobre en espace et en énergie – et qu'on utilise enfin la clé des temps pour intensifier les résultats et limiter cet éparpillement* », plaide-t-il.

Plusieurs pistes en découlent. Premièrement, égrène Luc Gwiazdzinski, « *l'activation des friches et des délaissés, qui se fait aujourd'hui par les plus précaires pour vivre et se loger, ou autour de ce qu'on appelle l'urbanisme transitoire* ». Deuxièmement, « *la polyvalence des activités sur le même espace, du bâtiment à la ville en passant par les espaces publics* », ainsi que « *la rotation des activités dans le temps* », par exemple en utilisant les bâtiments universitaires ou scolaires lorsqu'ils sont vacants. Troisièmement, « *la mutabilité ou la réversibilité des logements et des bâtiments pour s'adapter aux crises et aux mutations* » – à l'image des bâtiments haussmanniens qui « *auraient une capacité d'adaptation à une échelle de 300 ans* ». Quatrièmement enfin, « *accepter et penser le caractère éphémère des bâtiments* ».

## PAR OÙ COMMENCER ?

Si de nombreux acteurs sont concernés – promoteurs immobiliers, bureaux d'études, architectes –, les décideurs politiques sont en première ligne pour agir. Luc Gwiazdzinski appelle tout d'abord à tourner la page de « cette sata-née charte d'Athènes, avec le zoning et la spécialisation des espaces, parce qu'on en meurt ». Le chercheur suggère également de « mettre en place un principe de haute qualité temporelle et rythmique, c'est-à-dire imposer cette idée de la polyvalence, de l'adaptation, de l'alternance et de la rotation ». Or pour l'instant, constate-t-il, « malgré les SCOT, les PLU, les discours et toutes les belles intentions, on continue à construire des bâtiments célibataires en périphérie ». Enfin, Luc Gwiazdzinski met en avant « l'idée d'expérimentation ».

Le Pacte Lille Bas Carbone adopté par la Ville de Lille en 2021 illustre l'évolution qui s'amorce\*. Co-construit avec un large éventail d'acteurs de l'immobilier (promoteurs, aménageurs, architectes, bureaux d'études, etc.), ce pacte d'engagement décliné en six priorités thématiques vise à « améliorer la performance environnementale des bâtiments et des projets urbains », en prenant en compte « la performance énergétique, mais aussi les questions de biodiversité, d'adaptation aux changements climatiques et d'économie circulaire », expose Marine Laborde. Ses 150 signataires s'engagent ainsi à « respecter un certain nombre d'exigences très opérationnelles, notamment sur la mutabilité du bâtiment, ou en tout cas sur une manière de le concevoir qui permette de l'adapter dans le temps du quotidien comme dans le temps long ».

\*Pacte Lille Bas Carbone : <https://www.lille.fr/Vivre-a-Lille/Lille-Durable/Pacte-Lille-Bas-Carbone/Le-Pacte>

## DES FREINS AUX CHANGEMENTS

La promotion et la mise en œuvre de tels changements se heurtent à différents obstacles, dont le premier est d'ordre temporel, puisqu'en matière de projets urbains, « intégrer ce que le bâtiment sera dans trente ou cinquante ans n'est pas facile à faire entendre à des concepteurs ou des maîtres d'ouvrage qui doivent aller vite », souligne Marine Laborde. Autre frein, soulevé par Sébastien Leduc, « la notion patrimoniale » et la volonté d'être seul sur son terrain. Cela engendre, notamment pour les projets de petits tailles, une forte consommation foncière non optimisée. Notons aussi que la réglementation ne va pas toujours dans le sens de l'optimisation et de la mutualisation quand « un règlement de zone vous dit : tant de mètres carrés, tant de places de parking », ou quand certains aménagements de type évacuation d'eau ou bassins de rétention, autrefois pris en charge par les collectivités dès la réalisation de la zone, sont

aujourd'hui « gérés au niveau de la parcelle, ce qui multiplie les petits espaces utilisés ».

Par ailleurs, pointe Patrice Vuidel, intervenant-chercheur au laboratoire d'intervention et de recherche Atemis, « quand un architecte est payé au pourcentage du prix des travaux, le temps et l'intelligence qu'il met à essayer de moins construire n'est pas rémunérée. Il n'y a donc pas d'intérêt ». S'y ajoute un certain déficit technique mentionné par Laurence Boffet qui, récemment élue à la Métropole de Lyon, a constaté « à quel point les filières du logement ne sont pas prêtes sur la réhabilitation, et combien les choses sont cloisonnées ».

Marine Laborde constate toutefois « un début de changement, et des promoteurs qui s'intéressent de plus en plus à la rénovation et à la réhabilitation. Ce n'est pas encore satisfaisant, mais il y a cette prise de conscience ».

## Table ronde

Intensifier et diversifier les usages du bâti en agissant sur la dimension temporelle :  
une réponse aux enjeux climatiques

---

### DES EXEMPLES INSPIRANTS

#### ■ À Tourcoing, un parking réversible en bureau dans le quartier de l'Union, aperçu du projet : <https://www.tank.fr/projets/tourcoing-3.htm>

Ce projet lancé en 2010, et présenté par Evaïne Agré, visait à mettre en œuvre un programme pour 80 bureaux et 11 ateliers et un programme de parking de 380 places. Il se situe dans le quartier de l'Union à Tourcoing, sur le site industriel des peignages de la Tossée, devenu aujourd'hui un éco-quartier.

Le projet comportait plusieurs ambitions. Premièrement, faciliter la connexion et les flux entre les deux programmes. Deuxièmement, favoriser le partage du parking entre les différents programmes et activités prévus sur le site, en fonction des moments de la journée. Troisièmement, permettre sa réversibilité : l'idée étant d'utiliser de moins en moins la voiture, l'équipement devra pouvoir se transformer à mesure que des mètres carrés seront gagnés sur le stationnement. Quatrièmement, autoriser la mutabilité du bâtiment, c'est-à-dire la transformation, de façon indépendante, de plateaux de bureaux ou de plateaux de parking.

Ce projet repose sur un travail d'anticipation afin de faciliter les changements d'usages en fonction de l'évolution des besoins. Ainsi, la structure du bâtiment a été placée du côté extérieur et ne repose sur aucun poteau intermédiaire au niveau des plateaux, autorisant différentes organisations spatiales. La configuration actuelle, qui accorde une attention particulière aux circulations et aux espaces de rencontre, tient compte de l'aspiration à travailler davantage en groupe et moins dans des bureaux fermés. La rampe du parking, dotée d'une structure métallique et placée dans la cour de service, a été conçue comme un élément indépendant pouvant être démonté sans stigmates.

#### ■ En Alsace, l'accompagnement des entreprises vers une plus grande sobriété foncière

L'Agence de développement économique d'Alsace gère quotidiennement les implantations d'entreprises\*. Elle fait face aujourd'hui à l'impératif écologique et réglementaire de diminuer la consommation foncière, et donc de changer de modèle.

La question de l'optimisation est centrale. Celle-ci passe notamment par la densification – y compris la densification par les usages. À ce titre, travailler sur l'espace utilisé pour la production et l'administratif peut favoriser une économie de surfaces et donc de foncier. D'ailleurs, la croissance forte et récente du télétravail a accéléré les réflexions sur les espaces de bureaux : les salariés n'étant plus présents tous en même temps dans les locaux. À l'extérieur des bâtiments, sur l'ensemble de la zone d'activité, on peut imaginer dès sa constitution et dans son règlement que soit prévue par exemple l'utilisation de parkings mutualisés, ou que soit favorisée la coopération sur d'autres espaces (restaurants d'entreprises, salles de réunions...). Toutes ces pistes peuvent nous permettre d'économiser 30 % à 40 % de surface.

Autre évolution : la façon d'appréhender la présence d'espaces verts, que l'on peut intégrer à une réflexion plus globale et plus ambitieuse. Dans le nord de l'Alsace, l'Adira accompagne ainsi un projet de zone d'activités, où dans le cadre d'une servitude liée à la présence d'un gazoduc, qui impose une constructibilité très limitée, nous recherchons à créer un espace agricole de type maraîchage ou permaculture. L'évolution est enclenchée. Alors que les entreprises, autrefois, n'étaient pas associées à la création des zones d'activités, la collaboration semble aujourd'hui plus évidente. Et les responsables de PME de production industrielle sont de plus en plus souvent convaincus que l'on peut faire la même chose sur une surface plus réduite.

\*Guide de la sobriété foncière par l'ADIRA : <https://www.adira.com/wp-content/uploads/guide-sobriete-fonciere-adira-alsace.pdf>



---

# LES TEMPORALITÉS AU SERVICE D'UNE MOBILITÉ DURABLE ENTRE VITESSE ET DÉCÉLÉRATION, DISTANCE ET PROXIMITÉ

---

→ Intervenant(e)s

## **Céline Depière**

Cheffe de service Études et plans de déplacement, direction Mobilité –  
Métropole Européenne de Lille

## **Anne Fuzier**

Pilote d'une étude réalisée par un groupe d'étudiants en Master  
d'Aménagement et Urbanisme de l'Université Paris 1 « Comment  
aménager les territoires pour favoriser des modes de vie en proximité » –  
Forum Vies Mobiles

## **Emmanuel Munch**

Urbaniste, chercheur au Laboratoire Ville Mobilité Transport – Université  
Gustave Eiffel/École des Ponts ParisTech

## **Martin Roman**

Responsable de la prospective, modes de vie et mobilités dans les  
territoires – Groupe Keolis

**Alors que le transport représente le premier émetteur de gaz à effet de serre, et que l'utilisation de la voiture reste majoritaire même pour les déplacements courts, avec des conséquences directes sur le territoire (qualité de l'air, étalement urbain, nuisances sonores), l'enjeu est d'interroger les temporalités des déplacements, pour privilégier une mobilité durable pour tous les habitants.**



## Table ronde

Les temporalités au service d'une mobilité durable entre vitesse et décélération, distance et proximité

---

### VITESSE, DISTANCE ET TEMPS : DES IMPACTS, DES LIENS PARADOXAUX, DES DISPARITÉS

Distance et vitesse font partie de notre quotidien. Le territoire métropolitain lillois, densément peuplé, « génère environ quatre millions de déplacements quotidiens, qui sont encore très auto-centrés », rapporte Céline Depière. Ces déplacements nombreux ont des impacts de différents ordres. Le premier est de nature écologique : « Plus on va vite, plus on pollue », explique Emmanuel Munch. Le second est d'ordre géographique : en intensifiant nos déplacements, « on gagne de l'espace », car « on accède à un univers d'opportunités plus étendu ». Outre l'environnement, le grand perdant de cette évolution est le temps, ce que le philosophe Ivan Illich formulait ainsi dès 1973 : « Plus on a la possibilité d'être transporté, plus on manque de temps ». Toutefois, cette réalité est réversible, indique Emmanuel Munch. « On a renversé ce constat en disant : moins on va vite, moins on manque de temps et moins on pollue ».

Si la vitesse n'explique pas à elle seule un sentiment d'accélération assez largement partagé, elle symbolise un désir de ralentissement qui, selon Emmanuel Munch, « traverse toutes les couches de la société. C'est un fait social un peu total ». Pourtant, le rapport au temps, la façon de le traverser et de l'éprouver, varie fortement dans la société. Les données statistiques récoltées par Martin Roman révèlent que, dans la métropole lilloise, 51 % des personnes de plus de 15 ans ne travaillent pas, le nombre de personnes de 60 ans et plus a augmenté de 22 % en 11 ans (+ 37 000 personnes, quand les moins de 60 ans ont augmenté de 1 500 personnes), et 25 % des ménages de la métropole n'ont pas de voiture.

Au-delà du territoire, il apparaît aujourd'hui que

1/5<sup>e</sup> seulement des actifs exercent un métier « télétravaillable », et que depuis vingt ans, les métiers qui se sont le plus développés sont ceux ayant des horaires atypiques. Autant de données qui révèlent en creux, des priorités, des habitudes, des aspirations ainsi que des horaires très différents en termes d'activités et donc de déplacements, aussi bien sur la journée qu'au cours de la semaine ou durant le week-end. Les chiffres disponibles auprès de l'opérateur des transports publics de la MEL, Ilevia, concernant les déplacements effectués par les abonnés le soir après 21 h et le dimanche, révèlent eux-mêmes une grande variété d'usages et d'usagers, puisque les voyageurs fréquentant le réseau se renouvellent en très grande partie d'un soir sur l'autre ou d'un dimanche au suivant.

Dans ce panorama extrêmement morcelé des besoins et des pratiques de mobilités, un élément vient toutefois rappeler la prééminence du facteur socio-économique dans le choix du mode de transport principal : d'après une étude réalisée en région parisienne, « ce sont plutôt des catégories socio-professionnelles supérieures qui utilisent les transports collectifs, et plutôt des catégories socio-professionnelles inférieures qui utilisent la voiture », rapporte Emmanuel Munch. Une observation confirmée sur le terrain par Caroline Richemont, responsable du service Prospective des usages et Expérimentation à la Métropole de Lyon, qui précise cependant que « si l'on se donne un peu de temps pour faire du conseil en mobilité, en prenant en compte les contraintes et les temporalités des personnes, on réussit à faire changer leurs représentations ».





Bienvenue

14 MONTIGNY-SUR-LOUVE

ilëvia - LIANE  
LES TRANSPORTS DE LA MER

9Z 282 VL

Je roule au gaz naturel!

Transpole

Transpole

TITANIC

MARIANNE

Il n'est pas tout blanc

Il n'est pas tout noir

Il n'est pas tout rouge

Il n'est pas tout vert

Il n'est pas tout bleu

Il n'est pas tout orange

Il n'est pas tout violet

Il n'est pas tout rose

Il n'est pas tout gris

Il n'est pas tout brun

Il n'est pas tout noir

Il n'est pas tout blanc

Il n'est pas tout rouge

Il n'est pas tout vert

Il n'est pas tout bleu

Il n'est pas tout orange

Il n'est pas tout violet

Il n'est pas tout rose

Il n'est pas tout gris

Il n'est pas tout brun

Il n'est pas tout noir

Il n'est pas tout blanc

Il n'est pas tout rouge

Il n'est pas tout vert

Il n'est pas tout bleu

Il n'est pas tout orange

Il n'est pas tout violet

## Table ronde

Les temporalités au service d'une mobilité durable entre vitesse et décélération, distance et proximité

---

### RALENTIR, POURQUOI ?

Si les citoyens expriment « *un désir de ralentissement assez unanime* », comme le relaye Emmanuel Munch, d'après des travaux du Forum Vies Mobiles\*, le passage à la pratique est plus aléatoire. Cela n'est pas si surprenant puisque les déplacements donnent accès à des opportunités procurant des satisfactions. Face à cette forme d'addiction, proposer de « *ralentir pour ralentir ne sert à rien* ». Quels gains mettre en avant pour convaincre du bien-fondé de ce ralentissement ? « *Il est apparu que le fait de se déplacer lentement permettait d'entretenir des échanges qualifiés de conviviaux, dans l'entourage proche, dans l'espace public, dans les commerces* », explique Emmanuel Munch qui conclut : « *Si l'on veut mettre le ralentissement en application en termes de politiques publiques, il faut l'afficher par rapport à des enjeux de convivialité* ». Cette approche offre l'avantage de favoriser une satisfaction individuelle mais aussi un intérêt collectif, car elle participe d'un apaisement social précieux dans un univers urbain sous tension. Toujours selon Ivan Illich, « *conviviale est la société où l'homme contrôle l'outil* ».

À la question « *pour qui penser le ralentissement ?* », les collectivités répondent de façon spontanée : « *Les enfants* ». Et pour cause : d'une part ceux-ci subissent frontalement l'accélération ou la saturation temporelle, d'autre part ils n'en maîtrisent pas les tenants et les aboutissants. « *On a prescrit en tant que parents des comportements toujours plus tournés vers l'usage de la*

*voiture, et moins vers les modes actifs* », analyse Cécile Depière. Ce ralentissement souhaitable et souhaité s'impose donc comme une nécessité. À ce titre, les collectivités peuvent imaginer des moyens d'apaiser l'horizon temporel des enfants. La MEL, par exemple, « *accompagne les communes vers la fermeture temporaire de rues, notamment aux abords des écoles, pour permettre aux enfants et aux parents d'aller à l'école et d'en repartir dans des conditions de sécurité, de sérénité, de convivialité* ».

Cette aspiration au ralentissement n'est toutefois pas partagée par l'ensemble de la population. Une participante se remémore un colloque sur l'accélération des temps organisé au Grand Lyon en 2012, d'où il était ressorti que « *le ralentissement, il y a des gens pour qui c'est quasi-insupportable* ». Insupportable, et parfois infaisable. Toujours dans l'agglomération de Lyon, il avait été proposé à des femmes travaillant comme aides à domicile mais n'ayant pas le permis de leur prêter un vélo. « *Elles nous ont ri au nez ! Il faut faire attention à notre capacité à entendre la difficulté des modes de vie de certains salariés. Tout le monde ne peut pas être dans la démobilité* ». Un constat également dressé sur le territoire de la MEL où, confie Céline Depière, « *de nombreuses populations sont socialement précaires et ont besoin d'avoir un accès à l'emploi, et pour lesquelles on ne pouvait pas se permettre de développer un discours autour de la réduction de la mobilité* ».

\* <https://forumviesmobiles.org/recherches/3240/aspirations-liees-la-mobilite-et-aux-modes-de-vie-enquete-internationale>

## LES MOBILITÉS : UN ENJEU ET UN LEVIER

Le phénomène d'accélération est à mettre en lien, notamment, avec l'intensification des déplacements. « *Un Français parcourt en moyenne 60 kilomètres par jour, alors qu'il en parcourait quatre au 19<sup>e</sup> siècle, signale Anne Fuzier. Au cœur de cette révolution de la vitesse, on trouve la voiture qui, en donnant la possibilité de rejoindre rapidement deux lieux éloignés géographiquement, a complètement façonné les territoires* ». Ce constat amène à questionner les mobilités dans leur ensemble. Pour les collectivités, il s'agit en premier lieu de réduire la part de la voiture dans les déplacements, en favorisant le recours aux transports en commun et aux mobilités actives comme le vélo et la marche à pied. S'appuyant sur l'objectif de réduire de 40 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2035, et partant du constat que 60 % des déplacements sont inférieurs à deux kilomètres à vol d'oiseau, la métropole lilloise a adopté un projet de transition dont « *l'un des leviers majeurs sera le changement de comportements de mobilité* », annonce Céline Depière. Si l'enjeu est de « *dissuader d'utiliser sa voiture ou d'en posséder une* », insiste Martin Roman, il faut « *rendre séduisantes les alternatives* », et notamment

« *densifier le réseau de transport en commun en termes de fréquence et d'amplitude, et réaliser des aménagements cyclables et des aménagements pour les piétons* ».

Dans cette optique, la MEL prévoit de « *créer des infrastructures de transport collectives nouvelles, mieux mailler les réseaux entre eux, faciliter les interconnexions et l'intermodalité* », informe Céline Depière. La Métropole met également l'accent sur des solutions différenciées en fonction de la distance à parcourir : marche à pied et vélo pour les trajets inférieurs à deux kilomètres ; vélo, transports en commun et véhicules peu émissifs entre deux et cinq kilomètres ; vélo électrique, transports en commun et véhicules peu émissifs entre cinq et dix kilomètres, etc. La MEL déploie en outre « *une stratégie pour accompagner les métropolitains dans cette bascule* », qui repose sur « *un socle communication / pédagogie / coordination des actions publiques, des aménagements propices aux proximités avec des aménités urbaines les plus proches les unes des autres, et un volet animation pour faire vivre l'ensemble de ces actions* ».

## Table ronde

Les temporalités au service d'une mobilité durable entre vitesse et décélération, distance et proximité

---

### LA PROXIMITÉ, UN ENJEU CLÉ

Et si, comme pour les déchets, les déplacements les meilleurs étaient ceux que l'on évite ? « Pour décarboner les transports, les pouvoirs publics misent avant tout sur l'innovation technologique, par exemple l'amélioration de l'efficacité énergétique des moteurs, et en deuxième lieu sur le report modal vers les transports collectifs, le vélo, etc. Mais ces deux leviers ne sont pas suffisants pour réduire les émissions liées à la mobilité ». À la place d'un « aménagement des territoires focalisé sur la facilitation des déplacements », Anne Fuzier prône « un aménagement du territoire qui permette de vivre plus en proximité et ainsi éviter des déplacements ». « À titre d'illustration, la MEL « a «scoré» les propositions de localisation des logements, pour les six années à venir, en fonction de la proximité des centralités, des lignes de transport collectif et majoritairement des lignes de bus qui, sur ce territoire à la fois urbain et rural, jouent un rôle majeur », expose Céline Dépière. Il est impératif d'intégrer dans cette réflexion « la question de l'emploi, qui le plus souvent n'est pas traitée par les politiques visant à recréer de la proximité », souligne Anne Fuzier, alors que « l'emploi reste le premier motif de déplacement des Français ».

Toutefois, le défi principal réside peut-être dans le questionnement de nos modes de vie, et dans la clarification de ce qui nous est essentiel et de ce qui est accessoire. « Tant que l'on ne se pose pas la question de ce qui est utile,

ce dont on a besoin, on ne fait que questionner très partiellement tous les problèmes que l'on évoque ici », lance Emmanuel Munch, selon qui le principal frein à une mobilité durable ou vertueuse « peut se résumer en un seul terme : la croissance ». Anne Fuzier abonde : « On a des imaginaires complètement figés autour de la croissance, de la vitesse, de la mobilité. On pense qu'il faut se déplacer toujours plus. La plupart des acteurs sont incapables de penser autrement. Pour preuve, la très grande majorité des politiques publiques qui revendiquent un objectif de proximité se focalisent sur l'articulation urbanisme-transport collectifs, ce qui revient en réalité à s'appuyer sur la mobilité rapide pour accéder à ses activités sur le territoire, donc sur une proximité temporelle et non spatiale ». De fait, reprend Emmanuel Munch, « en termes de passage à l'action et de mise en œuvre des politiques publiques, il manque peut-être un discours qui illustrerait ce que l'on gagne collectivement à ralentir ». Or, relève-t-il, « les discours sur les problèmes soulevés par la croissance sont de prime abord contraignants : il faut faire moins, alors qu'on est habitués à du plus. Un des enjeux centraux, c'est de rendre séduisant un discours décroissant ». Un discours que l'on pourrait centrer sur la convivialité : « Il pourrait y avoir des arbitrages de ce type-là : moins d'argent, mais plus de temps pour voir ses enfants, se parler... ». Ralentir et vivre en proximité pour, tout simplement, retrouver le goût, l'envie, le temps de vivre.





→ DISCUSSION

---

# COMMENT ADAPTER NOS RYTHMES DE VIE AUX CONTRAINTES ÉNERGÉTIQUES ?

---

→ Intervenants

**François Boulet**

Directeur du centre d'exploitation de Lille – Réseau de Transport d'Électricité (RTE)

**Franck Sprecher**

Président de la SCIC Ener-A, coopérative d'approvisionnement en énergies à destination des entreprises industrielles et tertiaires

→ Animateur

**Thierry Keller**

Journaliste, Usbek&Rica

**La consommation d'énergie est à la hausse alors même que le système énergétique est sous tension. Cette situation complexe nécessite une coopération entre nous tous, et en particulier une meilleure articulation entre temps collectif(s) et temps privé(s). Quels sont les tenants et les aboutissants temporels du contexte actuel ? Quelles réponses temporelles imaginer pour assurer les besoins essentiels de tous en énergie dans la période hivernale qui approche ? Quels enjeux temporels à plus long terme ? Voici quelques éléments de réponse et de débat.**





## Débat

Comment adapter nos rythmes de vie aux contraintes énergétiques ?

---

### L'ÉNERGIE : UN ENJEU DE SOCIÉTÉ, UNE QUESTION DE TEMPS

« La raison d'être d'Ener-A est de contribuer à mettre en œuvre sur les territoires une nouvelle forme de gouvernance de l'énergie. Les modes de production et de distribution de l'énergie que nous connaissons sont très performants et sécurisés, mais ce n'est pas fait ensemble, alors que l'énergie constitue un bien commun. Nous avons créé cette Scic (Société Coopérative d'Intérêt Collectif) pour mettre en œuvre la coopération et se réapproprier l'énergie. Ce modèle permet de capter les économies que l'on fait ensemble pour mettre en œuvre nos propres projets en énergies renouvelables et pour mieux organiser notre résilience énergétique, c'est-à-dire un accès pérenne à l'énergie dans le cas où cet accès devient plus difficile, comme ce que nous vivons aujourd'hui ». Franck Sprecher

« RTE s'occupe du transport de l'électricité. Ça représente 100 000 kilomètres de lignes, que l'on construit, développe, maintient et exploite. Et l'on gère ça à différents horizons de temps. Construire une ligne électrique de 400 000 volts prend une dizaine d'années. Ensuite, on s'assure que tout le monde est alimenté en électricité. On a donc des activités de très court terme, en temps réel, avec des gens qui travaillent 24 heures sur 24, et des gens qui construisent le réseau du futur ». François Boulet

« Les kilowattheures, c'est des kilowatts avec des heures : le temps est donc présent en permanence dans la mesure de l'énergie ». Franck Sprecher

### LES RESSORTS TEMPORELS DE LA CRISE ÉNERGÉTIQUE

« On a décidé il y a de nombreuses années de sortir des combustibles fossiles pour la production d'électricité. On a développé des énergies renouvelables en nombre important, mais pas aussi important que ce qui était prévu, donc il y a un déficit. Sur la faible disponibilité du parc nucléaire pour cet hiver, il y a plusieurs sujets. Le sujet de plus long terme, c'est le grand carénage, c'est-à-dire les travaux nécessaires pour prolonger la durée de vie des centrales au-delà de 40 ans. Durant cinq à dix ans, il y aura des arrêts plus long sur ces centrales. D'autres sujets arrivent à beaucoup plus courte échéance. La crise sanitaire a engendré un arrêt brutal des travaux de maintenance. Le programme d'arrêt des centrales nucléaire est encore perturbé en 2022 pour cette raison. Enfin, un nouveau sujet sur le parc nucléaire est la découverte d'un problème de corrosion sous contrainte dans plusieurs centrales, ce qui oblige de les arrêter en même temps. Il y a donc moins de centrales disponibles. Enfin, la crise du gaz, avec moins de gaz en Europe et un prix qui augmente. Comme l'énergie devient plus rare, les prix se sont envolés ». François Boulet

« L'an dernier, avec notre SCIC, nous avons négocié le prix de l'électricité autour de 45 euros le MWh. Puis, en fin d'année 2021, il est monté autour de 80 euros. Pour 2023, on est à 450 euros. C'est intenable pour nos industriels sociétaux. Il nous faut revoir nos modèles de production et nos organisations pour tenir compte de la variation des prix de l'énergie dans le temps. Nos entreprises sont agiles et adaptent donc leurs rythmes, même si cela a des limites. Nous avons besoin de l'appui des territoires pour aussi adapter les moyens et services qu'ils assurent. Tout le monde doit changer de rythme ». Franck Sprecher

« L'hiver prochain, le nombre de jours critiques, où l'on n'aurait pas suffisamment de production pour alimenter la consommation, est limité. Ces jours-là, on enverra un signal sur monecowatt.fr pour inciter à faire un effort supplémentaire. Ce site Internet développé avec l'Ademe permet de montrer la situation heure par heure. Quand tout va bien, c'est vert. Orange, c'est tendu. Rouge, c'est un signal «il faut agir ». François Boulet

## **TRAVERSER ET MINIMISER LA CRISE : DES LEVIERS LIÉS AU TEMPS**

« Depuis 25 ans, la courbe de consommation d'électricité\* a peu changé, avec une pointe le matin et une pointe le soir – et, tous les jours, un pic à 19 h. Cette pointe de 19 h correspond à la cuisson des repas, au chauffage et à l'éclairage des habitations. Si tout le monde décale sa consommation d'une demi-heure avant ou après, on lisse la forme de la courbe de consommation. La pointe du matin correspond plutôt à la vie économique des entreprises, avec de l'éclairage et le chauffage : on peut mettre le chauffage en route un peu plus tôt le matin et l'arrêter à 8 h. Si l'on décale la consommation, on n'a plus ces problèmes d'équilibre offre-demande en temps réel à gérer et l'on peut s'en sortir avec moins de centrales. Il y a énormément de petits gestes qui, additionnés, permettront de passer l'hiver sans difficultés »,  
**François Boulet**

« Les chefs d'entreprise mettent tout en œuvre pour modifier leurs cycles de production pour les adapter au meilleur prix de l'énergie. Mais décaler la production au moment où l'énergie est moins chère, veut dire que l'on demande à nos salariés de venir travailler de nuit ou à d'autres périodes, ce qui pose des problèmes sociaux. Quand un salarié utilise un mode de transport non disponible la nuit, c'est au chef d'entreprise d'organiser ce transport. Et cela pose des problèmes dans les familles. La crèche n'ouvre pas plus tôt, et le travail du ou de la conjoint(e) n'est pas forcément adapté non plus. C'est donc tout un système qu'il faut revoir ».  
**Franck Sprecher**

« Le week-end, on consomme beaucoup moins que la semaine. On arrive sur des solutions telles que faire travailler des gens le week-end. L'impact social est important. Faut-il changer ça ? Je n'ensais rien, mais c'est un vrai sujet de débat ».  
**François Boulet**

\*Cette courbe de consommation est accessible sur [www.rte-france.com/eco2mix](http://www.rte-france.com/eco2mix)

#### ENJEUX ET RISQUES TEMPORELS DE LA CRISE ACTUELLE

« Dans les entreprises, je prône des directions transversales incluant le temps et l'énergie, puisque ces deux notions sont intimement liées pour améliorer la vie de nos collaborateurs, préserver l'emploi, préserver aussi un minimum le pouvoir d'achat et donc espérer pouvoir traverser cette période de la meilleure façon possible, tout en préservant ce produit précieux pour nous et pour nos activités qu'est l'énergie ».  
**Franck Sprecher**

« Il faut utiliser la crise actuelle pour mettre les gens en action. L'énergie est un sujet complexe, il faut prendre du temps pour en parler, pour comprendre, pour se former. RTE a publié une grande étude il y a un an, «Futurs énergétiques 2050 », basée sur six scénarios énergétiques différents, pour essayer de regarder ce qui allait se passer dans les années futures. C'est une étude claire, simple et accessible, sur un sujet extrêmement complexe. », **François Boulet**.

« En tant que citoyen, je dirais que le bouclier tarifaire est une bonne nouvelle, mais c'est une mauvaise nouvelle si l'on n'en profite pas pour mener des actions d'efficacité énergétique sur le principe de Negawatt par exemple : sobriété, efficacité des systèmes, énergies renouvelables »  
**Franck Sprecher**

« Dans tous nos scénarios, il y a beaucoup plus d'énergies renouvelables. À l'avenir, je pense qu'il faudra adapter la consommation au moment où il y aura de la production. On consommera donc plutôt dans l'après-midi, quand l'énergie solaire sera disponible en grande quantité – ou alors on devra arrêter la production photovoltaïque ou la stocker sous une forme ou une autre. Ce sujet de société qu'est l'énergie a été un impensé pendant longtemps parce qu'elle était disponible. Maintenant, il va falloir repenser tout ça »,  
**François Boulet**

« Il faut comprendre ce qu'est ce produit vital, l'énergie. Une des premières actions à mettre en place, c'est compter : dès que vous commencez à compter, vous faites 10 % d'économies. En rentrant chez vous, regardez combien de kWh vous avez consommés. Un de nos enjeux, c'est aussi de rapprocher la production locale d'énergie de la consommation locale, pour mieux s'organiser et mieux adapter les moyens de production à la consommation ».  
**Franck Sprecher**



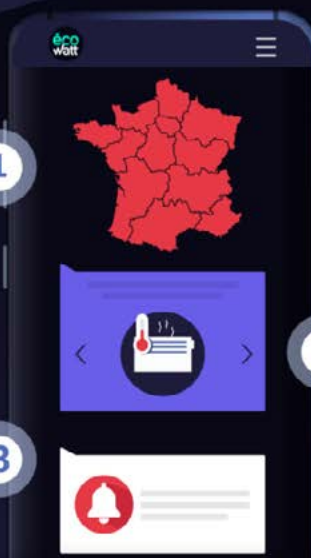
# écowatt



## Ma météo de l'électricité pour une consommation plus responsable

Je sais en temps réel  
si la consommation  
d'électricité est trop élevée

1



- Consommation normale
- Système électrique tendu
- Système électrique très tendu

Je m'abonne  
à l'alerte « coupure »

3

2

Je sais quels  
éco-gestes adopter  
et à quelle heure

Rejoignez le mouvement !  
[monecowatt.fr](http://monecowatt.fr)

permanente  
(jour, semaine, mois)

TTR

Liane



Flexo  
L99

BUREAU DES TEMPS

LES TEMPORELLES

Les acteurs temporelles

www.lillemetropole.fr

A panel backdrop featuring a large clock face, the text 'BUREAU DES TEMPS' and 'LES TEMPORELLES', and the phrase 'Les acteurs temporelles'. The website 'www.lillemetropole.fr' is visible at the bottom.

# CONCLUSION

## Cédric Hardy

Directeur Relations les usagers, Citoyenneté et Jeunesse – MEL

Merci aux organisateurs et aux intervenants pour la qualité des interventions aujourd'hui.

Je retiens trois mots :

- Imaginaire  
il a été question de futurs souhaitables, et d'ouvrir le champ des possibles ;
- Proximité  
nous avons parlé de choses très concrètes – les fermetures de rues, la proximité spatiale, la réduction de vitesse ;
- Adaptabilité et mutabilité  
cela concerne les bâtiments, les entreprises, mais aussi les services publics.

Cette journée avait pour thème « Le temps presse ». La crise géopolitique et la crise énergétique compliquent les choses, mais rappelons-nous cette phrase de Thomas Moore : « On ne renonce pas à sauver le navire dans la tempête sous prétexte qu'on ne saurait empêcher le vent de souffler. »

Merci.





## Patrick Vassallo,

Vice-président de Tempo territorial

Je vais tenter de pointer trois interrogations saillantes à partir des débats de cette journée.

Premièrement, les contraintes énergétiques peuvent être un levier pour changer d'habitudes. Nous avons vu des exemples d'expérimentations visant à diversifier les usages des bâtis, mais pour les décideurs publics, les arbitrages sont parfois assez compliqués et la volonté parfois atténuée.

En filigrane, on peut se demander :

- la mobilité, pour quoi faire ?
- Quelle proximité, quels espaces de vie ?

Ajoutons à ces réflexions la question des services publics, qui ont été peu abordés aujourd'hui.

Deuxièmement, avancer à coups de contraintes, de sanctions ou d'interdits présente de fortes limites. Alors, ce foncier qui pose tant question, faut-il le collectiviser ? Faut-il remettre de l'emploi et du travail dans les lieux de vie ? Quelle dynamique positive peut-on impulser ? Comment renouveler nos imaginaires et sortir de la centralité automobile – toujours plus, toujours plus vite – autour de laquelle l'aménagement urbain a été organisé depuis les années 1960 ?

Troisièmement, les technologies, les dispositions réglementaires, les vertus du faire, la prospective, la création d'un récit porteur de changements, ont des limites du point de vue de leur acceptabilité comme du point de vue de leur opérabilité. Ainsi, si la dématérialisation ouvre de nouveaux possibles et limite la production de gaz à effet de serre en évitant certaines mobilités, elle génère en même temps des désynchronisations et participe au réchauffement climatique. Par ailleurs on assiste, parallèlement au développement du e-commerce et des e-services, à la désertification des quartiers populaires et des communes rurales : là aussi, le temps ne presse-t-il pas ? Ne faut-il pas en tirer toutes les conséquences sur nos rythmes individuels et collectifs ? Enfin, les luttes sociales, au sens large, ne sont-elles pas indispensables pour changer la trajectoire ?

Cette 18<sup>e</sup> édition des Temporelles a été un bon cru. N'hésitez pas à visiter notre site internet, et surtout précipitez-vous pour rejoindre Tempo Territorial : c'est un lieu d'intelligence et de convivialité.



Un merci particulier à Anne Charlotte Duvivier pour l'animation de cette évènement, à Raphael Mège pour la transcription, à la librairie le Bateau Livre et à l'ensemble des intervenant(e)s.

LES ÉDITIONS DE LA MÉTROPOLÉ EUROPÉENNE DE LILLE  
2, boulevard des Cités Unies - CS 70043 - 59040 Lille Cedex

**Rédaction: MEL** - Direction relations avec les usagers, citoyenneté et jeunesse

**Coordination de l'édition: MEL** - Direction de la Communication

**Direction artistique: MEL** - Yann Parigot, Grégory Rolland

**Mise en page et graphisme: MEL** - Grégory Rolland, Céline Lohez

**Photographies: MEL** - Alexandre Traisnel, Pascaline Chombart, Vincent Lecigne, Eric Le Brun/Light Motiv

Achévé d'imprimer en janvier 2023



## **MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE**

2 boulevard des Cités Unies  
CS 70043  
59040 Lille Cedex  
T. +33 (0)3 20 21 22 23  
■ [lillemetropole.fr](http://lillemetropole.fr)

