

CONCOURS EXTERNE DE CONSERVATEUR TERRITORIAL DE BIBLIOTHEQUES

SESSION 2015

Note de synthèse établie à partir d'un dossier
comportant des documents en langue française

EPREUVE N° 3

Durée : 4 h
Coefficient : 3

SUJET : Ville et mobilités

DOCUMENTS JOINTS

Document n° 1	Juliette Rochman et Diane-Gabrielle Tremblay, <i>Politiques temporelles et bureaux des temps : défis et potentiels pour les territoires</i> , Revue canadienne des sciences régionales, avril 2011 www.cjrs-rcsr.org	Page 3
Document n° 2	Willy Le Devin, « <i>Bouger est l'objet d'une interrogation quotidienne</i> », interview de Bruno Marzloff, Libération, 17 septembre 2012 www.liberation.fr/societe/2012/09/17/bouger-est-l-objet-d-une-interrogation-quotidienne 846334	Page 12
Document n° 3	Luc Gwiazdzinski, <i>Resdistribution des cartes dans la ville malléable</i> , Espace, populations, société, 2007, pp 397-410 http://eps.revues.org/2270	Page 13
Document n° 4	Fabien Tastet et Valéry Molet, <i>Réforme territoriale : plus de mobilité entre Seine-Saint-Denis et Essonne</i> , La gazette des communes, 24 juin 2014 www.lagazettedescommunes.com/239987/reforme-territoriale-plus-de-mobilite-entre-seine-saint-denis-et-essonne	Page 27
Document n° 5	Emmanuel Munch, <i>L'harmonisation des horaires de travail : en finir avec l'heure de pointe ?</i> , Métropolitiques, 22 janvier 2014 www.metropolitiques.eu/L-harmonisation-des-horaires.de.html	Page 28



Document n° 6	Bruno Marzloff, <i>Pourquoi la ville sera servicielle ?</i> texte écrit pour la métropole du Grand Lyon le 30 septembre 2011 www.millenaire3.com/Pourquoi-la-ville-sera-servicielle.122+M5c68b7daea8.0.html	Page 32
Document n° 7	Aurélié Filipetti, <i>Ouvrir plus et mieux nos bibliothèques : un enjeu de politique culturelle</i> , Editorial de la plaquette d'information du Ministère de la Culture et de la Communication, <i>Horaires d'ouverture des bibliothèques : ouvrir mieux</i> , mars 2014 www.culturecommunication.gouv.fr/Politiques-ministerielles/Livre-et-Lecture/Actualites/Horaires-d-ouverture-des-bibliotheques-ouvrir-mieux	Page 40
Document n° 8	<i>Partages et mobilité intégrée...Les nouveaux comportements et arbitrages des Français en matière de mobilité</i> , Focus du rapport de l'Observatoire des mobilités émergentes, sous la direction de Philippe Moati, décembre 2014 www.lobsoco.com	Page 41
Document n° 9	Philippe Estebe, <i>Mobilité et pluriappartenance territoriale</i> , Hommes et Libertés n°152, oct/nov/déc 2010 www.ldh-france.org/IMG/pdf/H_L152_Dossier_5	Page 45
Document n°10	Bruno Le Corre, <i>Espace public, espace à vivre</i> , intervention dans le cadre de « Espace public, espace à vivre : rencontre à Rennes », le 14 mars 2013 http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2013/03/Lecorre.pdf	Page 47

NOTA :

- 2 points seront retirés au total de la note sur 20 si la copie contient plus de 10 fautes d'orthographe ou de syntaxe.
- Les candidats ne doivent porter aucun signe distinctif sur les copies : pas de signature (signature à apposer uniquement dans le coin gommé de la copie à rabattre) ou nom, grade, même fictifs. Seuls la date du concours et le destinataire, (celui-ci est clairement identifié dans l'énoncé du sujet) sont à porter sur la copie.
- Les épreuves sont d'une durée limitée. Aucun brouillon ne sera accepté, la gestion du temps faisant partie intégrante des épreuves.
- Lorsque les renvois et annotations en bas d'une page ou à la fin d'un document ne sont pas joints au sujet, c'est qu'ils ne sont pas indispensables.



Canadian Journal of Regional Science
Revue canadienne des sciences régionales

Politiques temporelles et bureaux des temps: défis et potentiels pour les territoires

Juliette Rochman et Diane-Gabrielle Tremblay

Département économie et gestion, Télé-université UQAM, Montréal, Québec, Canada.
Adressez vos commentaires à dgtroubl@teluq.ca

Soumis 26 Avril 2011. Accepté 31 Aout 2011.

© Canadian Regional Science Association/ Association canadienne des sciences régionales 2011.

Rochman, J. & Tremblay, D-G. 2011. Politiques temporelles et bureaux des temps: défis et potentiels pour les territoires. *Canadian Journal of Regional Science / Revue canadienne des sciences régionales* 34(1), 9-18.

Les solutions aux problèmes de gestion des temps sociaux sont généralement centrées sur l'entreprise, ou sur l'État national et sa politique familiale. Or, les travaux récents montrent que les milieux de vie et les municipalités ont aussi un rôle à jouer sur ce plan. En effet, les usages de l'espace et du temps dans les pratiques de vie constituent une dimension centrale de la vie quotidienne et dépendent de l'organisation spatiale et temporelle de la ville, ainsi que de la gestion des territoires. Les problématiques temporelles sont donc au cœur des enjeux et des défis auxquels les villes et, plus largement, les territoires, doivent faire face, à travers leurs structures, leurs services et leur aménagement. Cet article montre comment et dans quelle mesure la mise en place de structures spécifiques appelées agences ou «bureaux des temps» peuvent, par leur action, apporter des éléments de réponse aux défis de gestion des horaires de travail et de transport, ainsi que de conciliation des temps professionnels et familiaux. Il illustre également comment les municipalités et territoires peuvent, en collaboration avec la société civile, améliorer la gestion des temps sociaux.

The management of work-life and its opposite (domestic life) is an important issue which has usually been centered on firms, the national state and family policy. Recent research highlights the fact that municipalities and territories also play a role. Indeed, the use of space and time is a central dimension of daily life and depends on the spatial and temporal organization of the city, as well as management of territories. Temporal issues are therefore central to the challenges that cities, and more largely territories have to face, with their structures, their services and their planning actions. This article shows how structures such as time offices or agencies can help in the management of work schedules, of transportation, as well as work-family balance issues, and how municipalities and territories can, in cooperation with civil society and other organizations, facilitate the management of domestic life.

Au fil des ans, nombre de villes en sont venues à connaître de nombreux problèmes de congestion urbaine, des problèmes associés aux horaires de travail et des services dans bien des cas, mais aussi de réels problèmes d'organisation individuelle et collective. Dans ce contexte, l'enjeu est de parvenir à articuler les horaires des services relevant de différentes sphères: de la sphère du travail mais aussi des transports ou mobilités, ainsi que des activités sociales ou de loisirs. C'est dans ce contexte que nous avons réalisé une recherche afin de déterminer où en est l'expérience européenne

de bureaux des temps et politiques temporelles, puisque visant précisément ce genre de problèmes.

Après un bref rappel de la méthodologie de recherche et de la problématique, de l'historique et de la définition des politiques temporelles, nous verrons comment ces politiques peuvent apporter des solutions concrètes aux difficultés de gestion des horaires, des transports et des temps sociaux liés à l'organisation des temps dans la ville. Nous verrons ensuite dans quelle mesure la mise en place de bureaux des temps peut être porteuse de

changements dans les manières de faire de l'action publique, favorisant une meilleure conciliation entre les temps des différentes sphères de la vie (personnelle, professionnelle, institutionnelle), et les diverses activités du quotidien. Souvent inscrites dans le contexte municipal, ces problématiques interpellent notamment les collectivités et les sociétés de transport municipal, acteur pour lesquels les bureaux des temps peuvent constituer un atout.

Problématique et méthodologie

Le présent article est issu d'une recherche menée dans le cadre de l'Alliance de recherche Université Communauté sur la Gestion des Âges et des Temps Sociaux (ARUC-GATS). La recherche est fondée sur une revue de l'ensemble des écrits sur les politiques temporelles mises en œuvre en Europe, principalement en Italie, en France et en Allemagne, ainsi que sur une quinzaine d'entretiens menés en France, auprès de quelques spécialistes de la question et d'une dizaine de municipalités particulièrement intéressantes sur ce plan

Il s'agissait d'actualiser l'état des connaissances sur les bureaux des temps en Europe, et surtout en France, et d'envisager quelle continuité avait été donnée aux politiques temporelles et aux projets mis en œuvre dans ce cadre. Le choix de la France comme terrain d'étude s'explique par le fait qu'un bon nombre des expériences intéressantes sur le plan des bureaux des temps s'est produit en France et qu'il existe une recension assez exhaustive des initiatives, de même qu'un réseau (Tempo territorial) qui suit les diverses initiatives européennes. Le choix de la France s'inscrivait également dans une logique de capitalisation de l'expérience des bureaux des temps qui y est particulièrement développée, dans l'optique d'un éventuel transfert au Québec où les réflexions sur l'articulation des temps sociaux constituent un important champ pour la recherche comme l'action des collectivités.

La dimension temporelle des politiques publiques revêt en France une couleur particulière. Elle présente une inscription délibérée dans la dimension territoriale et prend davantage la forme de pratiques d'expérimentation plutôt que de législation nationale (contrairement à l'Italie). Ces caractéristiques particulières nous ont fait retenir la France comme terrain d'étude dans la mesure où elle se rapproche davantage de la logique d'implantation des Initiatives québécoises d'amélioration de l'articulation des temps sociaux (Tremblay, 2008; Tremblay et Darchen, 2011). Un autre facteur renforce la pertinence du choix du cas français dans l'optique d'un éventuel transfert d'expérience avec la réalité québécoise. La création des bureaux des temps en France (à partir des années 1990) s'inscrit en effet dans un contexte de transfert de responsabilités de l'État aux collectivités. Renforçant la capacité d'intervention des collectivités, cette tendance ne leur confère que rarement une marge de manœuvre supplémentaire (en termes de ressources humaines et matérielles). De plus, si effective que soit l'appropriation des compétences et des leviers à la disposition des collectivités, elle ne permet que partiellement d'éviter l'un des risques inhérent au processus de décentralisation (en France comme au Québec): l'émiettement d'une importante multiplicité de compétences. Mise en œuvre selon les localités à différents échelons et avec différents types de collectivités territoriales, les politiques temporelles se heurtent fréquemment à ces difficultés.

Afin d'obtenir une idée plus claire de l'action des bureaux des temps, nous avons étudié le contenu de leurs champs d'action et la capacité des projets mis en œuvre à durer au fil des ans. Pour ce faire, nous nous sommes appuyée sur la revue de l'ensemble des écrits portant sur les politiques temporelles mais aussi sur une quinzaine d'entretiens menés en France, auprès de quelques spécialistes de la question et d'une dizaine de municipalités (Tableau 1). Nous avons choisi nos études de cas en tenant compte de l'ancienneté de leur démarche tempo-

relle (des cas parmi les premiers implantés en France et d'autres plus récents). Nous avons également retenu des cas se distinguant par leur dynamisme et par le soutien politique fort dont ils ont pu bénéficier. L'identification des cas s'est finalement effectuée sur la base de l'analyse des documents et écrits disponibles, d'échanges au sein de l'équipe de l'ARUC-GATS et de l'entrevue avec Jean-Yves Boulin, que nous avons interrogé de manière à affiner notre sélection.

Afin d'être en mesure d'évaluer la continuité et la durabilité des projets temporels, nous avons mené à la fois une analyse de processus achevés et d'autres toujours en cours. Pour ce faire, nous nous sommes appuyée d'une part sur le recensement (non exhaustif) des initiatives les plus emblématiques menées dans le cadre de l'action des bureaux des temps, effectuée par J-Y Boulin pour la période 2000-2007 et sur nos recherches de terrain portant sur la période 2007-2010.

Les entretiens menés auprès de nos répondants étaient de type semi-directif, d'une durée d'environ 90 minutes. Les entrevues portaient sur l'évaluation des bureaux des temps en général, et sur les initiatives mises en place dans les municipalités. Les questions posées à nos interlocuteurs étaient réparties en quatre axes portant respectivement sur:

1. le contexte ayant induit la mise en place d'un bureau des temps et les besoins auxquels cette structure avait pour but de répondre;
2. les différents acteurs ayant contribué à la mise en œuvre des Initiatives issues du bureau des temps ainsi que les destinataires de ses projets;
3. quelles étaient les évolutions que l'implantation du bureau des temps avait générées en termes d'organisation et de gouvernance (au sein de la structure administrative et en relation avec les citoyens);
4. quels avaient été les projets mis en œuvre grâce à l'intervention du bureau des temps. Quels résultats avaient été obtenus et quel suivi était donné à ces projets, d'une part, et à l'activité du bureau des temps d'autre part.

Au fil des ans, nombre de villes en sont venues à connaître de nombreux problèmes de congestion urbaine (associés aux horaires de travail) et d'organisation individuelle et collective pesant sur la qualité de vie (encadré 1) des populations. A ces difficultés s'ajoute la préoccupation constante de renforcer une cohésion sociale (encadré 1) distendue par ces difficultés d'organisation

Dans ce contexte, l'enjeu est de parvenir à articuler les différentes sphères de la vie individuelle et collective en jouant les horaires des services relevant de ces différentes sphères: celle du travail, mais aussi des transports (ou mobilités) ainsi que des activités sociales ou de loisirs.

C'est dans ce contexte que nous avons réalisé une recherche afin de déterminer où en est l'expérience européenne de Bureaux des temps ou politiques temporelles, puisque cette dernière vise précisément ce genre de problèmes.

Après un bref rappel de la problématique, de l'historique et de la définition des politiques temporelles, nous verrons comment ces politiques peuvent apporter des solutions concrètes aux difficultés de gestion des horaires, des transports et des temps sociaux liés à l'organisation des temps dans la ville. Nous verrons ensuite dans quelle mesure la mise en place de bureaux des temps peut être porteuse de changements dans les manières de faire de l'action publique, favorisant une meilleure conciliation entre les temps des différentes sphères de la vie (personnelle, professionnelle, institutionnelle), et les diverses activités du quotidien. Souvent inscrites dans le contexte municipal, ces problématiques interpellent notamment les collectivités et les sociétés de transport municipal, acteur pour lesquels les bu-

Tableau 1. Liste des études de cas		
Collectivité	Personne(s) rencontrée(s)	Date d'implantation de la politique temporelle
<i>Entretiens approfondis</i>		
Paris: ville	T H, responsable du Bureau des temps à la Mairie de Paris, Direction des usagers, des citoyens et des territoires	Bureau des temps 2002 et agence des temps en 2007
Lyon: communauté urbaine	L V-T, Grand Lyon, mission «temps et services innovants», Direction de la prospective	Espace des temps 2003; mission des temps et services innovants en 2008
Poitiers communauté d'agglomération	D R qui est à la fois Directeur du service prospective au Grand Poitiers et Professeur associé à l'université Poitiers, spécialisé dans la dimension spatiale des politiques publiques. Expertise: Président de l'association Tempo Territorial	2002 Agence des temps
Dijon: Ville	CT, Conseillère municipale déléguée aux temps urbains à la Ville de Dijon	2008 mission temps urbains
Montpellier: Agglomération	CA, Responsable de la mission gestion des temps Montpellier Agglomération	2006 mission gestion des temps
Caen: Ville	M. A, Chargée de missions Jeunesse - Bureau des Temps, Direction Population et Vivre Ensemble	2008
Saint Denis: Ville	P V, Conseiller municipal délégué à l'égalité des droits, aux services publics, aux prestations administratives et aux temps de la ville. A l'insertion et à l'emploi	2000 mission des temps
Pantin: Ville	P VI, consultant TEMPO, conseiller municipal de la ville de Pantin	Pas encore de bureau des temps
Expert scientifique	Jean-Yves Boulin, Chargé de recherche CNRS, Université Paris Dauphine	
<i>Entretien téléphonique</i>		
Rennes: Ville	J B, adjointe au Maire de Rennes, déléguée aux temps de la ville et aux droits des femmes	2002 temps de la ville
<i>Échanges informels</i>		
Conseil Général de Gironde	A-M M, Directrice de la mission Étude et Prospective. Conseil Général de Gironde Expertise: L'une des personnes à l'origine de l'implantation des bureaux des temps en France	Atelier des temps

reaux des temps peuvent constituer un atout.

Les politiques temporelles en Europe

C'est en Italie, dès la fin des années 1980, que se sont développées les premières politiques temporelles en Europe. Elles ont été portées par des mouvements féministes (qui revendiquaient précisément le droit de concilier les divers temps de leur vie, ou temps sociaux) et par des syndicats de salariés. Elles ont été consacrées par deux lois:

- la loi 142 en 1990 qui donne aux maires la responsabilité de la gestion de tous les horaires des services publics sur leur territoire, incluant l'ensemble des services aux citoyens (services de transports, bibliothèques, loisirs);
- et la loi TURCO, de mars 2000, qui «promeut un équilibre entre les temps de travail, de loisirs, de formation et de sociabilité à travers l'institution de congés parentaux et de congés pour formation continue, de coordination des temps de fonctionnement de la ville et de promotion des usages du temps à

des fins de solidarité sociale» (Boulin 2008).

Très rapidement, la problématique, d'abord centrée, en Italie, sur les temps de la personne, s'élargit à l'espace public, aux horaires des divers services, aux déplacements urbains, etc. L'objectif est de déterminer comment créer, avec les habitants d'un quartier, un «espace-temps» convivial en réhabilitant une place publique. Il s'agit également dans ce cadre d'aborder le problème de la mobilité dans le but d'améliorer la circulation de la ville de Crémone en co-construisant un «plan de mobilité», en

Encadré 1. La qualité de vie et la cohésion sociale comme enjeux pour les politiques temporelles

L'Organisation mondiale de la santé (1993) définit la qualité de la vie comme la perception qu'a un individu de sa place dans l'existence, dans le contexte de la culture et du système de valeurs dans lesquels il vit, en relation avec ses objectifs, ses attentes, ses normes et ses inquiétudes. Le concept est par conséquent multidimensionnel et renvoie en particulier à six grands domaines : la santé physique; la santé psychologique; le niveau d'indépendance; les relations sociales; l'environnement et la spiritualité (la religion, les croyances personnelles). La qualité de vie est encore définie comme l'équilibre entre les besoins de l'être humain et les moyens qu'a ce dernier pour les satisfaire. Selon cette acception, reprise notamment par le gouvernement du Québec dans le cadre de son plan de développement durable (2005), la qualité de vie repose sur trois piliers : la capacité dont dispose chacun de jouir d'un niveau de vie adéquat, la possibilité de vivre dans un milieu sain, et la possibilité de vivre selon un mode de vie (physiquement, intellectuellement et moralement) satisfaisant. *La qualité de vie, objectif ultime du développement durable, renvoie donc au milieu, au mode et au niveau de vie.* Gouvernement du Québec (2005 : 15)

La cohésion sociale à la nature et l'intensité des relations sociales qui existent entre les membres d'une société ou d'une organisation. De façon générale, la cohésion sociale est une caractéristique de l'unité sociale. Considéré comme un «quasi-concept» par Bernard (1999), l'expression fait référence à l'état général des liens sociaux dans toute société – petite, moyenne ou grande. Polysémique, le terme revêt diverses acceptions renvoyant principalement à cinq conceptions de la cohésion sociale (Beauvais et Jenson, 2002) :

- cohésion sociale comme valeurs communes et culture civique;
- cohésion sociale comme ordre social et contrôle social;
- comme solidarité sociale et réduction des disparités sur le plan de la richesse;
- cohésion sociale comme réseaux sociaux et capital social;
- cohésion sociale comme attachement à un lieu et une identité.

De manière idéale, ce sont donc ces différentes dimensions que tentent de renforcer ou de développer les actions mises en œuvre dans le cadre des bureaux des temps.

collaboration avec les entreprises, la municipalité et les citoyens.

Au milieu des années 1990, les politiques des temps font leur apparition simultanément en Allemagne et en France, en partie sous l'impulsion d'un programme européen sur l'excellence territoriale en Europe (EUREXCTER). Aux Pays-Bas, des «programmes d'aménagement de la vie quotidienne» sont mis en place en mars 1999. Enfin, c'est également pour répondre à une urgence que l'on assiste, en Espagne, à l'élaboration de telles stratégies à savoir l'existence de problèmes sociaux concernant plus particulièrement les jeunes.

Au Québec, il y a eu des discussions sur un possible bureau des temps dans la ville de Québec, mais celui-ci n'a pas vu le jour. Toutefois, dans le cadre des politiques familiales municipales (Rochman et Tremblay, 2010a, b) plusieurs villes s'intéressent à des

sujets connexes sans toutefois formaliser cette démarche. Un projet d'agence des temps est, par ailleurs, en développement dans la Municipalité Régionale de Comté de Charlevoix-Est, en lien avec le Carrefour Action municipale et famille.

Les politiques temporelles et bureaux des temps

Les politiques des temps de la ville résultent de la multiplication et de la diversification des usages du temps et des mobilités ainsi que de la conscience partagée des problèmes d'organisation individuelle et collective, associés à la conciliation entre les activités relevant des différentes sphères de la vie. Elles sont fondées sur une approche de la vie quotidienne et ont pour objectifs:

- l'amélioration de la qualité de vie;

- l'égalité entre les sexes, les âges, les catégories sociales;
- la reconstitution du lien social.

Les «bureaux des temps» sont de nouvelles structures qui accompagnent la mise en œuvre des politiques temporelles. Il s'agit d'une instance à vocation transversale, fortement articulée aux collectivités territoriales, même si cette articulation prend des formes différentes d'un territoire à l'autre. Par exemple à Montpellier, la mission des temps est liée au service «contrôle de gestion» lui-même directement rattaché à la direction générale des services. Au Grand Lyon, elle est intégrée au pôle Marketing de la Direction de la Prospective et du Dialogue Public. Enfin au sein des villes, sans constituer un service administratif à part entière, les bureaux des temps sont placés sous la responsabilité d'un élu, épaulé par un fonctionnaire, ou encore d'un contractuel municipal.

Les bureaux des temps ont pour objectif de contribuer à construire des compromis destinés à résoudre les conflits temporels inhérents aux sociétés individualisées et diversifiées.

Au-delà des spécificités et des priorités nationales et locales, un consensus s'est progressivement créé entre les acteurs des politiques temporelles (à l'échelle de l'Europe) autour d'un nombre limité de thématiques et de champs d'intervention. L'analyse des discours (colloque Les Temporelles, Dijon, octobre 2010), des mesures adoptées dans le cadre des différentes politiques temporelles françaises (recherches de terrain 2010) et européenne (Boulin, 2008) illustre bien cet état de fait. Ces thématiques et champs d'intervention sont les suivants:

- l'adaptation des services publics et privés aux besoins et aux rythmes des habitants et des familles;
- l'ajustement des rythmes scolaires aux autres temps de la vie;
- l'accueil des enfants;
- la mobilité, et plus particulièrement la mobilité durable;

- la nuit ou les enjeux liés aux activités de nuit;
- l'urbanisme temporel et la gouvernance des territoires;
- la réduction des inégalités liées au temps, incluant l'amélioration de l'articulation entre vie professionnelle et vie personnelle-familiale.

La construction de ce relatif consensus autour de ces enjeux, leur intégration aux politiques temporelles et la capitalisation des expériences locales, se sont de plus traduites par la constitution d'un «corpus assez homogène de méthodes, d'outils et de processus» Boulin (2008). Ces méthodes comportent une base commune articulant quatre séries d'actions:

Le but de la sensibilisation est de montrer à la fois l'importance des problématiques abordées par les politiques temporelles et les bureaux des temps et l'intérêt des actions menées (ailleurs) et à mener (localement). En dépit de l'acuité grandissante des questions liées au temps, et du phénomène de capitalisation de l'expérience, la sensibilisation reste nécessaire en tout temps dans la mesure où, comme nous l'ont expliqué nos interlocuteurs, «les acteurs concernés ont régulièrement besoin d'une piqure de rappel» (Caen, entrevue 2010). Elle est à mener auprès des élus, des acteurs territoriaux amenés à mettre en œuvre les politiques temporelles et des personnes ou groupes cibles de ces politiques.

Le diagnostic temporel constitue fréquemment une mission importante des bureaux des temps. Il permet la production et la capitalisation de connaissances sur les caractéristiques temporelles du territoire (horaires des services, des entreprises, des transports, durée du travail, besoins en matière de temps, d'accessibilité, de déplacements: provenance – destination – motifs) et ce, dans le but d'orienter et d'adapter les actions aux réalités et aux besoins locaux.

L'expérimentation renvoie à la mise en œuvre d'initiatives, d'expériences, de projets innovants

(voire inédits) dans le domaine de l'organisation temporelle. En tant que porteur et surtout qu'initiateur de projet, l'expérimentation est pour les bureaux des temps le moyen le plus sûr de gagner de l'intérêt et de la crédibilité auprès des décideurs. Lorsque l'expérience s'accumule et que la viabilité de ces projets est démontrée par l'expérimentation, d'autres organismes ou services (dans le cas des collectivités) reprennent la responsabilité, la mise en œuvre et la diffusion du projet ou de la démarche.

Le développement de l'implication, du dialogue, de la participation constitue l'une des vocations premières des bureaux des temps, en favorisant la concertation et l'émergence d'un dialogue multi-acteurs dans des situations de conflits d'usage. De plus, les limites imposées par les compétences et les moyens des collectivités obligent à développer un dialogue sociétal. Le modèle des tables quadrangulaires italiennes, regroupant autour d'un sujet de débat commun les collectivités locales, la société civile, les entreprises et les salariés, s'applique désormais dans presque toutes les politiques temporelles et bureaux des temps.

Transférées et reproduites dans tous les pays ayant implanté une politique temporelle, ces méthodes ont souvent été couronnées de succès, comme l'atteste notamment le développement continu des bureaux des temps en France. Elles pourraient donc constituer un socle d'expériences mobilisable dans le contexte québécois.

L'essor des projets temporels ou la consécration de la nécessité d'une politique de conciliation des temps?

La brève présentation des champs d'intervention des politiques temporelles permet de comprendre à la fois le potentiel de ces dernières ainsi que l'immense défi qui leur est lancé. Ce défi apparaît d'autant plus important que la construction d'une réelle concordance des temps a, dès l'émergence des politiques temporelles, été envisagée comme un moyen de passer d'un dialogue social (entre

patrons et syndicats ou salariés) à un dialogue sociétal (quadrilatère – collectivités locales, société civile, entreprises, salariés). De fait, les échanges sur ces questions, au Québec comme ailleurs, conduisent à élargir le débat sur la conciliation des temps sociaux (Tremblay, 2008) et à le faire passer du milieu de travail au milieu de vie (Tremblay et Darchen, 2011). L'enjeu est donc de mobiliser le temps et les politiques temporelles comme moteur et élément structurant de la gouvernance des territoires, mais aussi de la conciliation des temps sociaux (emploi, famille, loisirs, temps personnel, etc.).

Selon Dominique Royou, le président de l'association Tempo Territorial, deux grands défis supplémentaires se présentent, en ce qui concerne les politiques temporelles en France.

«Le premier est de montrer que les politiques temporelles ne sont pas «une politique publique de plus» mais qu'elles révolutionnent la perception du rapport du citoyen à l'espace. Le deuxième combat est institutionnel. Il s'agit d'être reconnu comme une politique qui correspond à l'évolution des modes de vie, qui en soit un reflet» D.R., Poitiers, entrevue 2010

La nécessité d'une politique temporelle transversale ne fait aucun doute. Les efforts menés dans ce sens se traduisent notamment par une diffusion des problématiques temporelles à l'échelon européen afin d'y obtenir un soutien. De plus, à l'échelle locale, les bureaux des temps, compensent la faiblesse de leur marge de manœuvre par un travail considérable de sensibilisation interne et externe allant jusqu'à intégrer les questions temporelles à leurs projets d'aménagement et de planification urbaine. Il faut toutefois reconnaître qu'à l'heure actuelle, la mise en place des bureaux des temps est souvent plus proche de la fonction d'incubateur de projets temporels que d'une véritable politique temporelle globale. Le passage de bureaux (ou d'espaces) des temps à des missions des temps est révélateur de cet allègement de la responsabilité politique. Cette tendance est particulièrement explicite dans le cas de Lyon, qui constitue par ailleurs

l'une des instances les plus dynamiques en termes de lancement de projets temporels.

«Maintenant dans le nouveau plan de mandat depuis 2008 nous n'avons plus de portage politique temps stricto sensu. Nous avons des portages politiques variables selon les termes et c'est vrai que l'on est passé d'un bureau des temps traditionnel à une «mission temps et services innovants» qui est basée uniquement sur de l'expérimentation de services sur le territoire.» L. V-T, Grand Lyon, entrevue 2010

Pourtant, sans masquer le caractère encore modeste de l'action des bureaux des temps, la multiplication des projets temporels, et la récurrence des thématiques traitées, révèlent l'importance sociale et sociétale des problématiques temporelles, comme en témoigne la montée de la problématique de la conciliation travail-famille au Québec.

L'analyse d'exemples emblématiques d'actions développées par les bureaux des temps, permet de comprendre comment les municipalités et territoires ont pu, en collaboration avec la société civile, améliorer ponctuellement la gestion des temps sociaux. Ces exemples illustreront également dans quelle mesure la mise en place des «bureaux des temps» peut contribuer à l'amélioration de la qualité de vie et au renforcement de formes de cohésion sociale (telles que définies plus haut).

Réduire les Inégalités liées au temps, mieux articuler vie professionnelle et vie personnelle-familiale

La réduction des Inégalités liées au temps renvoie aux inégalités sociales et spatiales induites par une capacité différente à gérer son temps selon les âges, - cf., les conditions de vie, etc. (Rochman et Tremblay, 2010c). Le développement de réseaux de solidarité à l'échelle locale et micro-locale (du quartier) constitue également une piste pour améliorer les compétences individuelles en matière de gestion des temps.

Cette catégorie d'enjeux renvoie par ailleurs aux questions d'inégalités de gestion des temps quotidiens entre les hommes et les femmes (dans les

différents espaces et sphères de la vie). Centrale en Italie et en Espagne, cette thématique est moins directement abordée en Allemagne et aux Pays-Bas et en France, même si certaines collectivités telles que Rennes et Lyon ont été à la tête de projets-pilotes. La marge de manœuvre des collectivités est assez réduite dans ce domaine. Ne disposant pas de l'appareil règlementaire de l'Italie, les expériences menées en France concernent essentiellement les employés des collectivités. À Rennes, dans le domaine du nettoyage des bâtiments ces dernières ont toutefois pu constituer un modèle pour d'autres milieux (des entreprises), mais ce n'est pas le cas partout. À la condition d'être soutenu par une volonté politique d'amélioration de la qualité du travail (un travail à temps plein et en horaires réguliers) des personnels contractuels, ce type d'expérience est transférable pour toute collectivité possédant des bâtiments et espaces de travail dont elle doit gérer l'entretien. Dans l'optique de réduire les inégalités spatiales dans la gestion des temps, l'agglomération de Lyon projette, dans le cadre de partenariats multi-acteurs, de créer sur son territoire, des centres de télétravail. Deux projets sont actuellement en cours. Bien implantée au Québec, la pratique du télétravail est loin d'avoir atteint son meilleur potentiel alors qu'elle peut constituer un important facteur d'amélioration de l'articulation des temps sociaux (Tremblay et Najem, 2010; Tremblay, Paquet et Najem, 2006).

L'adaptation des services, publics et privés aux besoins et aux rythmes des habitants

Comme le souligne Godard (2003), les horaires d'ouverture / fermeture des services, ainsi que leur localisation continuent de scander nos pratiques et constituent un élément fort de synchronisation. Pour les parents-travailleurs comme pour les collectivités, l'enjeu de l'adaptation des services aux besoins réels est fondamental. Pour les collectivités, cet enjeu concerne en effet directement leur rôle, leurs responsabilités et leurs missions envers les citoyens. Traitée sous

l'angle de l'amélioration de la qualité et de l'offre des services publics en général (comprenant un volet horaire) en Espagne et aux Pays-Bas, cette question a suscité, dans le contexte allemand, une réforme «participative» importante de l'administration publique, en vue de rendre les services plus accessibles à la population.

En France, sans avoir donné lieu à une politique à part entière, l'amélioration de la qualité publique constitue un axe central des politiques temporelles.

La prise en compte des rythmes des usagers en fonction du temps quotidien et de la saisonnalité constitue un premier axe de travail pour de nombreuses collectivités (Paris, Montpellier, Dijon). En ajustant les horaires d'ouverture des lieux et infrastructures comme les piscines, les parcs et les jardins en fonction des pratiques quotidiennes des riverains (sortie du travail, des écoles), les collectivités permettent à ceux-ci de bénéficier de ces espaces à des moments clés de leur quotidien. Ce faisant, elles multiplient les occasions de rencontres entre citoyens ainsi que le développement de saines habitudes de vie.

L'adaptation des services est, par ailleurs, pensée comme une nouvelle étape de l'amélioration des relations entre l'Administration et les citoyens, en plus de modifier la relation administration - administré. Dans le cadre des projets temporels, ces orientations se traduisent notamment par la mise en place de structures de proximité, de lieux d'accueil, d'information et d'orientation à destination des usagers de services publics (telles les Maisons de services publics et les Points d'information médiation multi services). Leur objectif est de favoriser l'autonomie des personnes dans l'utilisation des services publics par une information adaptée et un accompagnement éducatif. Ces institutions facilitent l'accès à ces services publics et le cas échéant, le règlement de certains litiges. Structures privées ou publiques réparties sur tout le territoire français, elles sont fondées sur un partenariat entre acteurs publics et privés. Nées d'expérimentations di-

verses menées depuis le début des années 1990 en zone rurale comme dans les quartiers urbains dits «sensibles», elles s'inscrivent dans le mouvement de réforme de l'État qui cherche à rompre avec un modèle bureaucratique d'administration et à rétablir la confiance entre les citoyens et les services publics. Toutefois, ces structures ne peuvent constituer des leviers politiques pour moderniser la conception des services publics que dans la mesure où elles ne se contentent pas de «satisfaire les usagers», mais plutôt de coproduire le contenu et le fonctionnement des services publics, ce qui n'est pas toujours le cas.

Les caractéristiques et l'organisation spatiale, telles l'articulation rurale-urbain, centre-ville et banlieue, ont également des incidences sur les rythmes de vie des citoyens et, par conséquent, peuvent être générateurs d'inégalités. L'adaptation des services aux besoins des citoyens renvoie donc à la capacité des collectivités locales à jouer un rôle d'incitation auprès des acteurs privés ayant un impact sur l'offre et l'organisation des services sur le territoire. En Europe (France, Italie, Allemagne), les collectivités ont mesuré l'importance de jouer un rôle dans la localisation et la coordination des horaires des services privés (commerces, services à la personne) sur le territoire. À défaut de pouvoir intervenir directement dans ce domaine, les politiques temporelles ont du moins permis aux collectivités d'ouvrir le dialogue (Dijon, Lyon) avec les acteurs privés. Plusieurs villes ont lancé des réflexions sur les heures d'ouverture des marchés alimentaires et des commerces afin d'en accroître l'accessibilité pour les gens qui travaillent. La ville de Paris est d'ailleurs la plus avancée sur ce dossier. En tout, 69 marchés alimentaires découverts, dont trois biologiques (Batignolles, Brancusi, Raspail), offrent aux Parisiens une grande variété de produits frais. Ils sont généralement ouverts de 7h à 14h30 en semaine et de 7h à 15 le samedi et le dimanche. Compte tenu d'une demande croissante de la part de la clientèle, liée à des nouveaux styles de vie la direction du dévelop-

pement économique, qui dépend du conseil général, a mené une action pour que les marchés ouvrent l'après-midi dans certains quartiers: Bercy, Baudoyer, Saint-Honoré (mercredi après-midi), Anvers (vendredi après-midi), Bourse (mardi et vendredi après-midi), et Saint-Eustache Les Halles (jeudi après-midi). La création de ces marchés d'après-midi doit permettre à la clientèle de s'approvisionner en semaine et de redynamiser les marchés plus fragiles. C'est pourquoi d'autres marchés ouverts en après-midi sont envisagés.

La question des rythmes et de l'accueil des enfants

Parmi les synchronisateurs institutionnels auxquels fait référence F. Godard (2003), l'école demeure l'un des plus puissants régulateurs des rythmes individuels et collectifs. Elle constitue un axe à part entière des politiques temporelles en France comme en Europe. Pourtant, si quelques projets ont été menés pour aménager les journées des enfants (Rennes et Dijon), l'école reste (en France comme au Québec) une institution encore peu ouverte au changement.

La qualité, et surtout la densité des services d'accueil des enfants, (en particulier de 0 à 3 ou 5 ans) sont inégales d'un pays à l'autre. Dans ce domaine, la France est plutôt avantagée, mais les besoins d'accueil concernant les enfants en âge préscolaire et les gardes en horaires atypiques (comme cela est également le cas au Québec) sont encore loin d'être satisfaits. Pour améliorer cette situation, des projets innovants de crèches en gare (Lyon), d'associations (St Denis) et de groupements d'employeurs (Poitiers) ont vu le jour.

La mobilité et la mobilité durable

La mobilité, et plus particulièrement la mobilité durable, joue un rôle déterminant en ce qui concerne les problématiques de l'accessibilité des services, des infrastructures, de l'emploi, du développement durable, de l'égalité des personnes et des terri-

toires, en particulier dans un contexte d'augmentation des distances et des durées des déplacements quotidiens. La question est également importante au Québec, et notamment à Montréal, où les banlieues ne cessent de s'étendre et d'allonger les temps de déplacement des parents-travailleurs.

Une nouvelle fois, les collectivités sont mises face à leurs responsabilités. La concertation et le dialogue avec les acteurs des transports et les «moteurs» (entreprises, centres d'activités) de la mobilité s'imposent. Dans ce contexte, la promotion et la mise en place, grâce aux politiques temporelles, de systèmes de déplacement partagés tels les plans de déplacement en entreprises (Montpellier) et inter entreprises (Lyon) constituent une réelle avancée (encadré 2). La mise en œuvre de ce type d'initiatives présente de nombreux avantages en termes d'amélioration de la qualité de vie. Ces pratiques réduisent en effet simultanément la durée des déplacements (en réduisant l'encombrement et en limitant les changements de modes de transport) et leur impact sur le milieu et favorisent la pratique de déplacements actifs et solidaires. Transférables au milieu urbain dense (Montréal, Québec, Gatineau), ce type d'initiatives est en revanche peu adapté au milieu rural en raison des faibles densités et du caractère «éclaté» des déplacements.

La nuit

Au sein des politiques temporelles, il est de plus en plus fréquent de parler de la question de la nuit plutôt que d'un territoire 24/24. Dans le débat portant sur la tension entre le coût pour la collectivité publique de la ville en continu et l'amélioration de la qualité de vie urbaine, la plupart des collectivités (et les villes en particulier) ont tranché. L'élargissement à l'infini des plages horaires de fonctionnement de la ville et des services n'est pas considéré comme souhaitable en France et dans d'autres pays tels l'Allemagne et l'Italie.

10

Encadré 2. Des outils pour la mise en œuvre d'une mobilité durable

En France, les plans de déplacements urbains (PDU) ont été formalisés, rendus obligatoires et mis en avant par trois lois. Formalisés dans la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) en 1982, ils prennent un caractère obligatoire avec la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) en 1996. La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU), de décembre 2000, renforce encore leur rôle. Élaborés par l'autorité organisatrice de transport urbain (communes et formes d'intercommunalité), ces plans déterminent, dans le cadre d'un périmètre de transport urbain, l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Tous les modes de transports sont concernés, ce qui se traduit par la mise en place d'actions en faveur des modes de transports alternatifs à la voiture particulière. Ce plan est établi pour une durée de 5 à 10 ans et doit être révisé en cas de modification du périmètre de transport urbain.

Le Plan de Déplacements en Entreprise (PDE) est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Sa mise en œuvre est encouragée par les autorités publiques, car il présente de nombreux avantages pour les entreprises, les salariés et la collectivité.

Un PDIE, Plan de Déplacement Inter-Entreprise est la déclinaison d'un PDE à l'échelle d'une zone d'entreprises (parc industriel par exemple). C'est un ensemble de mesures visant à faciliter et rationaliser les déplacements sur et vers une zone d'entreprises. Cependant, outre ces actions sur le type de moyen de transport utilisé, une réflexion a également été menée sur la réorganisation du travail : adaptation des horaires, information sur la pratique du télétravail, etc. Certaines de ces actions sont spécifiques à l'entreprise, d'autres communes à plusieurs d'entre elles. Les PDIE revêtent plusieurs avantages que n'offrent pas les PDE. En effet, l'approche interentreprises renforce la cohérence dans la réponse aux besoins du territoire en matière de transports et de conciliation emploi-famille. Dès lors, elle favorise la mutualisation des moyens. Les plans d'action des PDIE jouent sur les différents leviers de la mobilité durable tels :

- le développement, l'organisation et la promotion du covoiturage;
- la promotion des modes de transports «doux». Il s'agit de modes de transports moins polluants, moins dangereux et à moindre impact en termes de contribution aux émissions de gaz à effet de serre et parfois en termes de fragmentation écopaysagère. Soit : la marche à pied, les vélos et véhicules dérivés du vélo; les transports en commun (bus, tramway, train, métro) puis le covoiturage;
- l'amélioration de l'offre en transports en commun;
- la mutualisation des ressources pour les déplacements professionnels;
- l'adaptation des modes de travail (télétravail occasionnel ou régulier).

Autobus scolaire pédestre

L'autobus scolaire pédestre ou *Pédibus* (à Lyon) est un accompagnement pédestre des enfants vers leur école. À tour de rôle, des parents conduisent à pied, un groupe d'écoliers en faisant des arrêts sur le trajet pour récupérer les enfants qui rejoignent le convoi.

À Lyon, l'expérience a été un véritable succès. En 2002, un premier groupe scolaire démarre une ligne *Pédibus* à Lyon :

http://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/Pdf/activites/guides_pratiques/GP_pedibus.pdf.

En 2010, le réseau du Grand Lyon recouvre : 37 communes; 76 écoles; 152 lignes quotidiennes de *Pédibus*; plus de 2 000 enfants qui prennent *Pédibus* chaque jour. On a également créé 5 lignes de vélo-bus qui fonctionnent sur le même principe que le *pédibus* mais avec l'utilisation du vélo. La méthode est également employée à Amsterdam, Lausanne et dans de nombreuses villes anglaises et américaines.

Longtemps resté un espace-temps en friche et appréhendé comme une discontinuité, le temps du sommeil et par extension, l'arrêt de toute activité (Gwiazdzinski, 2005), la nuit permet, dans le cadre des politiques tempo-

relles, d'aborder les questions de conciliation et de limitation des conflits d'usage de la ville. Il s'agit de prendre en compte la nuit dans les activités de la ville (travail, culture, loisirs, transport de personnes et de marchan-

dises, sécurité) afin de garantir l'harmonie entre «ceux qui dorment, s'amuse, travaillent, animent» (Dijon, entrevue 2010) dans leur diversité (jeunes étudiants ou non, salariés ayant des horaires atypiques, exclus). De nombreux dispositifs favorisant le dialogue et la conciliation entre les multiples acteurs de la nuit (travailleurs, collectivités, résidents) ont été mis en place. Ceux-ci prennent généralement la forme de chartes (Paris, Caen, Dijon) ou de mises à disposition d'espaces ou de personnes favorisant la médiation (correspondants de nuit à Paris et à St Denis). Ces dispositifs ont eu des effets particulièrement positifs à plusieurs niveaux. Ils ont dans un premier temps permis d'améliorer la cohésion et le dialogue social entre les différents «usagers» de la nuit et réduit considérablement les conflits à l'échelle locale. En fournissant l'occasion d'un rapprochement entre les citoyens, les commerçants et les autorités publiques locales, ils ont favorisé le développement d'espaces et de pratiques de gouvernance inédits. Enfin, les solutions ayant émergé de ces dispositifs ont généré un processus de capitalisation d'expériences contribuant à l'amélioration de la qualité de vie locale.

Si la problématique de la nuit n'est peut-être pas aussi algée au Québec qu'en France, elle reste pertinente pour les grandes agglomérations et ce type de dispositif est riche d'enseignements et est transférable, dans sa conception comme dans son fonctionnement, à d'autres thématiques habituellement génératrices de conflits.

Urbanisme temporel et gouvernance des territoires

La question de la rénovation et de la réaffectation des espaces urbains fait également partie des enjeux unanimement identifiés par les porteurs des politiques temporelles (Boulin, entrevue 2010 et Boulin 2008). Si l'on parle encore fréquemment de revitalisation, de requalification urbaine (France et Italie) ou de mutualisation des équipements (scolaires en particulier), il s'agit de plus en plus de favoriser la

M

multifonctionnalité des lieux et de se doter des outils (réglementaires notamment) capables de relayer une conception à la fois plus intégrée et plus souple de l'aménagement urbain. Comme l'explique D. Royoux (Poitiers, entrevue 2010) il n'y a en effet d'affectation permanente, ni du sol pour un usage, ni d'une personne pour une fonction (travailleurs, utilisateur, habitant), ni des besoins, ce qui implique des transformations constantes des usages et des conceptions des individus. Il s'agit d'intégrer des éléments qui ne sont définitivement inscrits ni dans le temps et ni dans l'espace et qui font l'objet d'attentes (formulées ou non) pouvant être contradictoires, nécessitant une concertation en permanence.

En France comme en Europe, si les collectivités locales ont encore des difficultés à s'engager sur ces terrains, certaines expériences sont cependant porteuses d'enseignements.

L'appropriation et l'intégration des politiques temporelles par l'ensemble des documents d'urbanisme à l'échelle des territoires permettraient, par exemple, de relier concrètement les dimensions territoriale et temporelle pour se rapprocher effectivement d'un urbanisme temporel. Encore peu développée, cette stratégie a tout de même été adoptée par certaines collectivités telles Poitiers et Dijon, qui ont intégré la logique temporelle à leur structure de gouvernance ou à leur Plan local d'urbanisme.¹ Poitiers a en effet intégré les problématiques temporelles aux travaux de son Conseil de développement responsable,² ce qu'a également fait Dijon au sein de son Éco-PLU.³

Conclusion

Notre recherche nous permet de tirer un bilan relativement positif des politiques temporelles en matière de conciliation des temps sociaux.

En dépit de quelques échecs et cessations d'activité, les bureaux des temps et les projets temporels semblent en mesure de s'inscrire dans le moyen terme et de trouver au sein de la société locale, les conditions de leur

maintien. Cette capacité à durer se manifeste notamment à travers le processus de capitalisation et de diffusion des expériences. La durabilité des thèmes abordés dans les champs d'action des bureaux des temps, comme la multiplication des projets temporels est à replacer dans un contexte plus vaste. Le succès, le développement des projets temporels et la légitimité qu'ils confèrent aux bureaux des temps- doivent en effet être compris dans le cadre d'une évolution des relations entre les collectivités, leur territoire et leurs citoyens, conduisant à l'élaboration de nouveaux modes de réponse aux besoins des citoyens (des familles notamment).

Facilitateurs et initiateurs à bien des égards de projets et de modes d'organisation innovants, les bureaux des temps permettent des avancées dans le domaine de la recomposition des relations collectivités/action publique-territoire-citoyens. Ce faisant, ils favorisent au quotidien l'amélioration de l'articulation entre les activités liées aux différentes sphères de la vie. L'analyse empirique de l'expérience des bureaux des temps souligne toutefois sans équivoque l'écart existant entre les moyens de ces structures et les défis auxquels ils doivent faire face. Les bureaux des temps ne semblent donc pas en mesure de porter à eux seuls cette évolution. Pour cette raison, les politiques temporelles et bureaux des temps en France n'ont pu modifier qu'à la marge l'organisation des temps sociaux, mais présentent néanmoins des initiatives fort intéressantes.

Si l'adoption d'une politique temporelle semble peu probable à l'échelle du gouvernement du Québec, puisque l'objectif d'une politique de conciliation emploi-famille avait été abandonné en 2003 et que le gouvernement actuel ne semble pas vouloir adopter de «politique» en la matière, il reste que la question de l'amélioration de la qualité de vie et de la conciliation entre les temporalités des différentes sphères de la vie quotidienne constitue une préoccupation centrale dans les milieux de travail comme dans les municipalités. Ainsi, à l'échelle régionale, plusieurs Conférences Régio-

nales des Élus et deux Municipalités Régionales de Comté ont initié des réflexions et démarches dans ce sens. Dans ce contexte, l'ouverture d'une réflexion sur l'expérience française des bureaux des temps (et les projets mis en œuvre dans ce cadre) et sur les éventuelles possibilités de transfert de ce type de structure à la réalité québécoise constitue un défi d'avenir. Déjà quelques municipalités et MRC se sont montrées intéressées, mais à ce jour, il n'existe pas d'expérience achevée au Québec.

En poursuivant votre navigation sur ce site, vous acceptez l'utilisation de cookies pour vous proposer des services et offres adaptés à vos centres d'intérêt. [En savoir plus](#)

FERMER



Accueil > Société > Mobilités, l'ère du sur-mesure

«Bouger est l'objet d'une interrogation quotidienne»

WILLY LE DEVIN 17 SEPTEMBRE 2012 À 11:34

INTERVIEW Spécialiste des mobilités, Bruno Marzloff s'interroge sur la fuite en avant dans les investissements en transports collectifs. Et préconise de développer les solutions fondées sur le partage.



Bruno Marzloff est sociologue et directeur du Groupe Chronos, cabinet d'études sociologiques et de prospective qui observe et analyse les enjeux des mobilités. Il anime également la «Cité des services», un observatoire et un laboratoire des villes intelligentes. Ses dernier ouvrages : *Le 5ème écran. Les médias urbains dans la ville 2.0* et *Pour une mobilité plus libre et plus durable*, parus chez FYP Editions, avec Daniel Kaplan, en 2009.

Assiste-t-on à une croissance de la mobilité ?

C'est indéniable. On peut même parler d'inflation quand les déplacements croissent plus vite que la population. Son moteur essentiel est la métropolisation et les écartèlements qui s'ensuivent. Entre 1982 et 2008, le parcours domicile-travail est passé de 9 à 15 kilomètres. Répondre classiquement, c'est construire toujours plus d'infrastructures. Ainsi Londres a investi 8 milliards d'euros dans ses infrastructures transport pour les Jeux. Le Grand Paris n'échappe pas à la règle avec le Grand Paris Express. Mais n'est-ce pas une fuite en avant ? Une dialectique se crée entre une demande qui croît structurellement avec l'étalement urbain et l'impossible rattrapage des infrastructures. On peut sans risque prédire que le Grand Paris, même avec les moyens de ses ambitions, ne gagnera jamais cette course infernale. N'est-il pas plus intelligent de regarder les comportements et les détournements des citoyens pour formuler d'autres stratégies ?

Quelles seraient ces stratégies ?

Le partage est une des réponses. Les gens ont plébiscité Vélib. Le principe s'exporte jusqu'à New York et en Chine et se décline maintenant en autopartage et covoiturage. Ces solutions trouvent

leur public parce qu'elles ont une logique économique irréfutable pour l'utilisateur et pour la collectivité. Doubler le taux d'occupation moyen (proche d'une personne par voiture) et doubler le taux d'usage d'une voiture (elle ne roule que 5% du temps), c'est quadrupler la productivité d'une automobile. Ces solutions concourent à résorber une part des congestions qui coûtent 1% du PIB européen et à réduire un budget mobilité du ménage qui dépasse les 5000 euros annuels. Il y a plus à gagner pour tous à encourager ces solutions qu'à ériger des châteaux de sable devant le tsunami des coûts du pétrole. Rappelons que les transports motorisés représentent 68% de la consommation finale de produits pétroliers en France, soit quelque 60 milliards d'euros par an et un tiers des gaz à effet de serre.

Faut-il en conclure que la voiture est sur le déclin ?

L'actualité le confirme au plan industriel ! Il y a 50 ans, Général Motors était la première capitalisation boursière mondiale. Désormais, c'est Apple. Cela interroge sur un glissement sémantique : on passe de l'automobile au mobile. Mais l'avenir du déplacement quotidien reste bien la voiture. Elle est encore le mode de transport le plus pertinent pour 80% des distances parcourues, ne serait-ce que parce que le paysage s'est façonné à son aune. Mais est-il nécessaire que le parc français affiche 35 millions de véhicules. ?

Hors des partages, quelles solutions élaborent les gens ?

Un déplacement aujourd'hui, c'est quelque chose de complexe. L'utilisateur peut choisir entre des modes différents (marche, vélo, bus...), ou les combiner (articuler l'auto et le train par exemple), ou encore les gérer autrement (faire des achats à distance ou travailler d'un café wifi). Il revient à l'utilisateur d'arbitrer les choix et de gérer cette complexité et les systèmes de communication (applications mobiles, affichage public, etc.) s'y emploient. La mobilité se met au service de la flexibilité. Elle devient numérique quand elle n'était que physique. Ces deux réalités ne s'opposent pas, elles s'additionnent pour tenter de contrôler un quotidien qui se disperse dans l'espace et dans le temps. On abandonne les rives rassurantes du «météo, boulot, dodo» pour des chemins plus incertains du temps réel et des ajustements permanents qui reviennent de plus en plus à l'utilisateur. Les liens numériques permettent de réaccorder à sa main les emplois du temps. Internet et le mobile sont là pour cela. Une récente enquête publique à laquelle nous avons participé mesure que le tiers du temps de travail se passe hors du siège des entreprises. C'est sans doute pour certains par volonté de ne pas se confronter au stress répété des transports. Bouger est désormais l'objet d'une interrogation quotidienne.

Recueilli par Willy Le Devin

0 COMMENTAIRES

0 suivent la conversation

Plus récents | Plus anciens | Top commentateurs

Luc GWIAZDZINSKI

UMR PACTE-Territoire,
Université Joseph Fourier de Grenoble
Institut de Géographie Alpine
14 bis, avenue Marie Reynoard
38100 Grenoble
luc.gwiazdzinski@ujf.fr

DOCUMENT n° 3

Redistribution des cartes dans la ville malléable

On reconnaissait le citoyen à ce qu'il avait part au culte de la cité
Fustel de Coulange

Nous sommes entrés dans le temps des villes mais chercheurs, professionnels, élus et citoyens continuent souvent à penser, aménager et gérer nos agglomérations avec les outils et les représentations d'hier. Les temps changent : nous devons faire un pas de côté, oublier les cloisonnements stériles pour proposer d'autres clés de lecture et d'écriture sensibles et partagées de la cité. Les évolutions qui affectent les temps et les espaces de la ville nous obligent à changer de regard pour développer de nouvelles approches.

Notre réflexion s'inscrit dans le cadre d'une approche de la ville comme un système complexe¹, imbrication de trois sous-systèmes qui s'articulent les uns avec les autres dans des relations complexes de causalité : *système de localisation* qui désigne l'utilisation

du sol ; *système de déplacement* constitué à la fois des flux de biens et de personnes ; *système de pratiques et de relations sociales* des habitants qui désigne le déroulement des activités de citoyens².

Face à la dictature de l'urgence, à l'agitation quotidienne, à l'éclatement des mobilités, des pratiques et des territoires vécus, nous proposons ici de marquer une pause, de « *donner du temps au temps* » - selon la belle expression de Cervantes - pour aborder les nouvelles temporalités et territoires des individus, des groupes et des populations dans les villes, de revisiter le système urbain à partir de nouvelles figures plus souples avant de dessiner de nouvelles cartes d'identité urbaines qui tiennent compte de nos nouvelles manières, éclatées et mobiles, d'habiter l'espace et le temps.

¹ « Un système est une entité dotée d'une certaine permanence et reconnaissable dans le temps, en interaction avec un environnement spécifique, constituée d'éléments groupés en associations simultanément interactives et se maintenant en état de stabilité dynamique dans

des limites définies », in D. Pumain, L. Sanders, Th. Saint-Julien (1989), *Villes et auto-organisation*, Economica, 188 p.

² BONNAFOUS A., PUEHL H., 1983, *Physionomie de la ville*, Les éditions ouvrières, 165 p.

1. CHANGEMENTS DE RYTHMES

Révolution temporelle

Les temps changent mais nous ne sommes pas toujours conscients des bouleversements subis par nos emplois du temps. Paradoxe : les Français qui n'ont jamais eu autant de temps libre ont pourtant le sentiment d'en manquer³. En moins d'un siècle, le temps de travail a été divisé par deux et l'espérance de vie s'est accrue de 60%. Le temps libre a été multiplié par cinq représentant quinze années de la vie d'un homme, contre trois années en 1900. Le temps de sommeil moyen est passé de 9 h en 1900 à 7 h 30. La révolution silencieuse s'accélère. Les rythmes de nos vies évoluent rapidement sous l'effet de plusieurs phénomènes comme l'individualisation des comportements, l'urbanisation généralisée, la tertiarisation, la diminution du temps de travail, la synchronisation progressive des activités à l'échelle mondiale, les technologies de l'information et de la communication et l'évolution de la demande des individus qui veulent souvent tout, tout de suite, partout et sans effort.

Ces mutations ont transformé radicalement nos rapports à l'espace et au temps, changé les rythmes de nos villes et de nos vies, faisant éclater les cadres spatio-temporels classiques de la quotidienneté et les limites des territoires et calendriers d'usage.

Changements de rythmes et d'usages

Les villes s'étalent désormais sans bornes à des échelles qui transforment nos espaces vécus en vastes « archipels » de zones fonctionnelles entre lesquelles, nous nous déplaçons. Les rythmes de ces agglomérations vivantes, peuplées, animées et visitées tendent de plus en plus à se caler sur le fonctionnement continu et international de l'économie et des réseaux⁴. Il n'y a plus de pause dans cette course permanente qui grignote peu à peu la sieste, les repas, le dimanche ou la nuit. Les phénomènes de pointe s'étalent et les périodes de creux s'atténuent. On a de

plus en plus de trafic tous azimuts, toutes directions, tous motifs et toute la journée. L'activité urbaine se prolonge plus tard en soirée. L'économie de la nuit se développe⁵. Le week-end autrefois période creuse devient un moment d'hyperactivité, en particulier le samedi après-midi. Dans toute l'Europe, les pressions sont fortes pour banaliser le dimanche. En été, seule la période du 15 juillet au 15 août résiste. Désormais pourtant, on s'active jusqu'au 15 juillet et à partir du 15 août les activités reprennent. Dans les villes touristiques, la moindre activité des habitants est compensée par la montée du tourisme urbain. La figure de « *la ville en continu 24h/24* » et 7j/7 n'est pas loin.

À une concomitance des espaces et des temps a succédé un éclatement, une disjonction conjuguée à une nouvelle temporalité. Le travail ne synchronise plus la vie de la cité et le « 8h-midi, 2h-6h » qui organisait la vie personnelle et collective semble avoir vécu. Après « *le temps de l'Église* » et le « *temps de l'Usine* », voici « *le temps des Villes* ». Après la synchronisation par la cloche et la sirène, voici le téléphone portable. Après les temps collectifs de la cité médiévale et industrielle place aux temps pivots éphémères de « *la ville à la carte* ». Les gens utilisent différemment leur temps selon les moments de la journée, de la semaine ou de l'année. L'évolution est particulièrement visible dans les transports où la mobilité hors travail croît et devient complexe, variée et aléatoire ; « zigzagante⁶ ». Dans « *la ville à plusieurs temps* », les déplacements domicile-travail ne représentent plus qu'un quart des déplacements alors que les déplacements liés aux loisirs augmentent de 30%. Alors que de plus en plus de biens et d'informations circulent dans le monde, la mobilité spatiale touche un nombre de plus en plus important d'individus à différentes échelles et en fonction de différentes activités. Outre les travailleurs immigrés au statut peu enviable,

³ 82% d'entre eux aspirent à se reposer. Et pourtant, parmi les Français passés à la RTT, seuls 35% se reposent et 50% investissent dans les tâches quotidiennes (sondage Ipsos).

⁴ GWIAZDZINSKI L. (2003), *La ville 24h/24*, Éditions de l'Aube.

⁵ GWIAZDZINSKI L. (1998), « La ville, la nuit : un milieu à conquérir ». in *L'Espace géographique des villes*, Anthropos, collection Villes, pp. 347-369.

⁶ BONFIGLIONI S. (1997), « *Le politiche dei tempi urbani* », in *Urbanistica Quaderni*, Collana dell'Istituto Nazionale di urbanistica Anno III, pp. 9-13.

on compte plus de 700 millions de touristes internationaux dans le monde. Chaque Français parcourt près de 15 000 kilomètres par an pour ses multiples activités. Entre travail, loisirs, résidence principale et autres lieux de vacances ou de week-end, les Français et les Européens en général passent beaucoup de temps en mobilité sur la route, dans les avions ou les chemins de fer. Dans cet éclatement des espaces vécus, les espaces familiers ne sont plus toujours ceux de la plus grande proximité au domicile ou au lieu de travail principal.

Ces mutations ont également été accompagnées d'un changement de représentations et de valeurs.

Renversement des valeurs

Dans un étrange renversement, l'agitation, la mobilité, l'urgence et la vitesse se sont installées comme de nouvelles valeurs. Autrefois, c'est celui qui avait du temps - citoyen athénien ou aristocrate - qui était important et valorisé. Amour, écriture : on disait que les belles choses nécessitaient du temps. Désormais, réalité ou dérisoire mise en spectacle, du scolaire au retraité en passant par les politiques, tout le monde exhibe les pages noircies de son agenda comme de pathétiques trophées. « *Malheur aux oisifs !* »

Autrefois, le nomade, symbole de perturbation pour les sociétés locales, était craint. Désormais, c'est plutôt la personne stable - dans son métier, ses amours, ses relations, son lieu d'habitation unique- qui inquiète. « *Malheur aux sédentaires* », immobiles, assignés à résidence dans leur quartier ou leur emploi à qui on réserve pourtant des réponses en termes de « proximité » comme pour les enfermer davantage. De la cour de récréation à la cantine de l'entreprise, chacun se valorise par la mobilité alors que dans les librairies, les carnets de voyage envahissent les rayons.

Dans cette société de nomades en « *juste à temps* » les injonctions se multiplient. Il faudrait bouger et s'adapter, faire vite ou accepter de disparaître. « *Malheur aux lents* ». Flexibilité, adaptation. Paradoxe : l'individu se trouve contraint dans l'espace et dans le temps par la mobilité et l'urgence. Il faut

s'activer, aller vite et loin : « *Active-toi !* », « *Bouge !* », « *Dépêche-toi !* ». Mobilité géographique, mobilité professionnelle mais aussi mobilité cognitive. Il faut être capable de se projeter et d'esquisser des futuribles : « *Construis ton projet !* ». Il ne faut pas oublier le passé et les racines : « *Souviens-toi !* » Les commémorations se multiplient pour célébrer un passé réinventé et « *marchandisé* » : lieux, temps, devoirs et désormais « rivalités des mémoires ». Seuls le bruit -voire la violence-, le mouvement et la vitesse permettent d'éprouver le temps présent. Ici et maintenant. Impression d'exister masquant mal une difficulté à visiter les passés, à nous projeter, à épaissir le présent et à construire ensemble dans la durée. Il faudrait se dépêcher de bouger vers un improbable avenir et un ailleurs, ou accepter de s'époumoner dans la proximité et le présent, avec les exclus. Pour les décideurs, l'urgence et la proximité deviennent les dimensions privilégiées du temps et de l'espace.

Les paradoxes se multiplient. La société urbaine en mouvement ignore les savoir-faire et savoir-être de populations nomades qu'elle rejette même : forains chassés des centres-villes, commerçants itinérants, gitans renvoyés aux marges de nos agglomérations ou immigrés ballottés au gré des chantiers⁷. Par ailleurs, on propose souvent des réponses en termes de proximité à celles et ceux qui sont déjà en difficulté, les enfermant encore davantage dans leur quartier, leur groupe, leur communauté plutôt que d'assurer leur mobilité. Suprême pied de nez : avec le bracelet électronique, même le prisonnier, autrefois assigné à résidence, devient nomade. Le temps sérateur découpe désormais la société entre ceux inclus qui n'ont plus de temps, ou font semblant d'en manquer et ceux qui en ont trop. L'exclusion se mesure aussi à un emploi du temps presque vide, à une mobilité limitée et à un nombre réduit de contacts. La figure de « *la ville en mouvement* » ne vaut pas partout et pour tout le monde.

Rigidité des organisations traditionnelles

Malgré les discours, le fonctionnement de la cité et des territoires reste encore largement inadapté à ces mutations spatio-temporelles.

⁷ In RABIN G., GWIAZDZINSKI L. (2006), *Si la route*

m'était contée, Éditions Eyrolles.

La demande éclate et se diversifie, les pratiques évoluent alors que l'offre urbaine - administrations, commerces, services, transports - reste encore dans une large mesure organisée sur des rythmes traditionnels. Il existe également de larges plages de sous-emploi des équipements dues en grande partie à la spécialisation excessive des lieux, au statut de la propriété, aux systèmes d'assurances, à la rigidité dans la gestion du personnel, aux horaires et jours d'ouverture de moins en moins bien adaptés aux besoins des utilisateurs potentiels. La majorité des équipements scolaires sont fermés à partir de 17 heures, une journée et demie par semaine et seize semaines par an. Les musées, les bibliothèques n'ouvrent bien souvent que jusqu'à 18 heures c'est-à-dire dans des plages du temps où la population n'est pas disponible. Les horaires d'ouverture des centres socioculturels, des crèches ou des services administratifs sont de moins en moins en phase avec la demande.

La ville s'étale dans l'espace et dans le temps sans que les outils classiques d'aménagement semblent capables de proposer une quelconque maîtrise de son développement. On parle de « *ville compacte* » ; on rêve « *de faire la ville sur la ville* », mais nos agglomérations s'étalent et dépassent continuellement leurs limites temporelles et spatiales. On parle de « *mixité* » mais nos métropoles, formidables lieux de rassemblement, sont de plus en plus des lieux de séparation et de ségrégation entre individus ou groupes. La ségrégation ne concerne plus seulement la localisation ou l'accès des lieux de travail, de loisirs, d'éducation mais également l'espace public, la rue et les routes. Outre le « *mobile apartheid* » qui laisse aux populations les moins favorisées et aux femmes⁸ l'usage des transports en commun, on constate une séparation de plus en plus grande des flux et de la voirie entre usages différents : trottoir pour piéton, rue pour véhicule automobile, site propre pour tramway, voie pour bus et taxis, pistes cyclables et bientôt peut-

être : voies pour rollers, voies pour planches à roulettes... De tels choix s'accompagnent bien entendu d'un arsenal de mesures, d'interdictions, de signalétique et de mobilier urbains dissuasifs : bornes, potelets qui ne sont pas nécessairement garants d'une plus grande urbanité.

Tensions et risques pour les individus et la société

Unifiés par l'information, les hommes n'ont jamais vécu des temporalités aussi disloquées dans des villes aussi éclatées. Confrontés à cette désynchronisation, nos emplois du temps craquent. Nous sommes sous pression, passant nos journées à « zapper » en permanence d'un quartier de la « *ville éclatée* » à un autre, arbitrant entre nos casquettes de consommateurs, salariés, parents et citoyens. Dans « *la ville à plusieurs temps* », entre accélération et ralentissement, chacun jongle avec le temps entre sa vie professionnelle, familiale et sociale, son travail et ses obligations quotidiennes à la recherche du bon temps. Plus de 30% des Français disent ne plus maîtriser leur temps. Urgence, esprit de compétition exacerbé, agressivité : nous avons tous les signes du « *syndrome de Chronos* », défini par Denis Ettighoffer, du « *bougisme* » contre lequel bataille Pierre-Henri Taguieff⁹ ou de « *l'ergostressie* » que calcule Yves Lafargue¹⁰. La fatigue, le mal de dos, mais aussi « la fatigue d'être soi » définie par Ehrenberg¹¹, face à la responsabilisation accrue et aux difficultés d'arbitrage sont des maladies de société. Les technologies de l'information et de la communication qui devaient participer à l'amélioration de notre qualité de vie, n'ont finalement fait qu'amplifier le malaise, nous donnant l'illusion d'ubiquité et renforçant nos difficultés à choisir et à arbitrer entre nos différents statuts.

Nous vivons parfois dans les mêmes agglomérations, nous travaillons peut-être dans les mêmes entreprises, habitons les mêmes appartements et faisons quelquefois partie

⁸ Voir le vieil adage « *les hommes viennent de Mars et les femmes viennent en bus* ».

⁹ TAGUIEFF P.H. (2001), *Résister au bougisme*, Mille et une Nuits, 202 p.

¹⁰ « *Mesure de la charge totale ressentie par un individu, obtenue en tenant compte de la charge physique,*

de la charge mentale et cognitive, du stress et du plaisir lié aux activités professionnelles et extraprofessionnelles », in Yves Lafargue, Technomordus, technoexclus, Éditions d'Organisation, 423 p.

¹¹ EHRENBURG A. (1998), *La fatigue d'être soi*, Odile Jacob, 318 p.

des mêmes familles et pourtant, nous nous croisons à peine faute d'avoir les mêmes horaires. En l'absence de temps collectifs, comment est-il possible dans ces conditions de faire société, de faire ville, entreprise ou famille ? Plus généralement, la dictature de l'urgence, l'hypertrophie du présent et la survalorisation du passé qui caractérisent notre société s'accompagnent d'une incapacité à penser le futur et à se projeter pour construire notre avenir. Sans obligation de rencontres quotidiennes en l'absence d'espaces publics adaptés et de temps vraiment collectifs, la socialisation se fait plus difficilement ou autrement. Il devient difficile de « faire famille », organisation, territoire, ville ou nation quand chacun erre dans ses parcours individuels et ses temporalités comme dans des bulles séparées.

Plus grave, les conflits se multiplient entre les individus, les groupes, les territoires et les quartiers de la « ville à plusieurs temps » qui ne vivent plus au même rythme. Nuisances sonores, illuminations : la ville qui dort, la ville qui travaille et la ville qui s'amuse¹² ne font pas toujours bon ménage. De nouvelles inégalités apparaissent également entre populations, organisations et quartiers inégalement armés face à l'accélération et à la complexification des temps sociaux. Dans la ville complexe, la fracture est aussi cognitive. En l'absence de partage de tâches ou de solidarité, les tensions pèsent sur celles et ceux qui ne peuvent se payer des services de temps. Les femmes, les personnes âgées, les étrangers sont particulièrement touchés.

Premières réponses individuelles et collectives

Face à ces évolutions, familles, organisations et territoires s'organisent pour tenter de maintenir un minimum de cohésion et d'échanges. En l'absence de temps communs de repas, ou de travail, des objets comme le congélateur, le magnétoscope, le micro-onde ou le téléphone portable permettent à chacun d'entre nous d'organiser sa propre vie à son rythme, de moins en moins en harmonie avec celui des autres. Croisières, yoga, randonnées mais aussi vide-greniers, brocantes,

pique-nique : le succès grandissant de ces loisirs lents va dans le même sens d'une recherche de rythmes plus humains et de temps collectifs. Certains comme les membres de l'association *Slow food* s'inscrivent en rupture et décident de changer de rythme pour retrouver une maîtrise et une qualité de leurs temps.

Confrontés à des mutations, décalages et logiques si contradictoires, les territoires deviennent tout naturellement des champs de bataille, de conciliation, de recherche ou d'expérimentation. Au milieu des années 80, l'Italie a été un des premiers pays à chercher à travailler dans ce sens pour une meilleure qualité de vie et une autonomie accrue des femmes. L'État et les collectivités locales ont mis en place une véritable politique du temps et la loi 142/90 a donné aux maires la compétence en matière de coordination des horaires. Des « Conseils publics du temps », des « Plans horaires », des « Bureaux du Temps » regroupant les principaux acteurs locaux ont été mis en place afin d'améliorer la coordination des horaires. Dans certaines villes, des « Pactes de mobilité » permettent de désynchroniser les horaires des activités professionnelles et d'améliorer la circulation. En Allemagne des « Zeitbüro » ont été créés dans certaines villes alors qu'aux Pays-Bas l'aménagement du territoire prend en compte les temps d'accessibilité aux différentes fonctions urbaines. En France, avec le soutien de la DATAR, plusieurs villes et territoires se sont engagés dans des politiques temporelles. Après Saint-Denis, Poitiers, la Gironde et le Territoire de Belfort, les villes de Paris, Lyon, Marseille ou Rennes ont mis en place des bureaux, agences et maisons des temps. À partir d'une réflexion sur les temps sociaux, l'inégale répartition des tâches entre les hommes et les femmes, sur l'harmonisation des horaires et sur un meilleur fonctionnement des services publics, des outils d'observation et de négociation ont été élaborés, des expérimentations ont été lancées avec les partenaires publics et privés (horaires de services, transports, crèches...) et l'approche irrigue peu à peu les autres actions publiques.

¹² GWIAZDZINSKI L. (1999), « Les temps de la ville : nouveaux conflits, nouvelles frontières », Communication

au Colloque *Images de villes frontières*, Strasbourg, 7, 8, 9 avril 1999.

Ces stratégies locales ne peuvent pas nous exonérer d'un débat plus large sur notre société où les pressions temporelles s'accroissent et où se renforcent de nouvelles formes d'inégalités sexuelles, sociales, générationnelles ou territoriales. Les politiques temporelles qui s'ébauchent s'appuient sur de longs processus d'observation, de sensibilisation mais aussi d'expérimentation. Ils insistent sur l'approche systémique et multi-scalaire, les outils de collecte et de représentation et permettent d'envisager des transferts possibles vers d'autres territoires urbains ou ruraux et d'autres thématiques liées au développement durable.

Nouvelles temporalités et nouvelles sociabilités

Face à ces évolutions et impasses et au-delà des seules démarches portées par les « bureaux des temps », les usagers des villes s'organisent, et les initiatives fleurissent. De nouveaux temps collectifs, de nouvelles formes de sociabilités apparaissent. Face à cet éclatement des temps, seule la multiplication d'événements réguliers ou non, de concerts, manifestations sportives ou festivals permet à tout ou partie d'une ville de se retrouver et de maintenir une illusion de lien social¹³. Dans l'urgence et le mouvement, les « inclus » zappent en permanence d'un lieu à l'autre et tentent de se resynchroniser régulièrement pour « dire nous », « faire famille », « entreprise », « ville », « territoire », « communauté » ou « société¹⁴ ». Fêtes, événements, rassemblements, défilés, manifestations se multiplient à toutes les échelles, initiés par différents types d'acteurs. Ces « communautés temporaires » recréent d'autres liens entre individus, groupes et quartiers de la « ville polychronique » qui ne se croisent plus faute de temps collectifs. Les agendas sont pleins mais la surprise surgit encore en « *juste à temps* » grâce aux TIC. Les *raves* organisées dans des friches ou zones rurales dont la localisation était tenue secrète jusqu'au dernier moment ont ouvert la voie. La diffusion des téléphones portables a fait le reste. Pour d'autres per-

sonnes, l'exclusion sociale, spatiale et temporelle se renforce encore. Les calendriers de nos « saisons urbaines » se noircissent d'événements, fêtes, festivals ou rites qui célèbrent à la fois la mémoire, l'identité et l'appartenance renouvelée à la ville.

De nouveaux usages de l'espace public émergent selon les saisons, les jours ou les heures. Le pouvoir politique multiplie les manifestations où l'art et la culture sont souvent convoqués : fête de la musique ou du cinéma, Nuits blanches (Rome, Madrid, Paris, Bruxelles, Riga...) Nuit des arts (Helsinki) ou Nuit des musées (Münich...). Le pouvoir économique imprime également sa marque : de l'exposition universelle aux vide-greniers en passant par les foires. « Hypermarchés de Noël » ou Halloween se déclinent à l'envi. La « ville événementielle », éphémère et festive se donne en spectacle. L'événement se transforme parfois en spectacle régulier. La fermeture des voies sur berge le dimanche (Paris notamment), l'interdiction de la ville à la voiture en soirée (Rome), la transformation de promenades en plages de sable aménagées (Paris-Plage...), de parcs en cinémas, ou de places publiques en jardins d'été ou patinoires (Bruxelles) selon les saisons, participent de cet usage différencié de la ville et des espaces publics en fonction des saisons, des jours ou des heures.

À l'initiative des habitants et des usagers, les fêtes qui se multiplient, permettent aux habitants d'un quartier¹⁵, d'une ville ou d'un territoire de se retrouver et de réinventer un « nous », moment où on fait ville, temps et lieu collectifs parfois partagés avec d'autres usagers accourus d'ailleurs. Des manifestations collectives désormais rituelles comme les rassemblements de rollers le vendredi soir, les randonnées urbaines voire les *free parties* qui prennent possession de certains espaces la nuit et obligent les autorités à réagir par des mesures d'interdiction, d'encadrement, de réglementation ou de sécurisation participent de cet usage mixte et alterné des espaces publics.

On assiste à une transformation éphémère des espaces et des temps, voire à une « *customisation* » de tout ou partie de la ville par

¹³ GWIAZDZINSKI L. (2005), « Le Mouvement plutôt que l'aménagement », in *Culture publique*, opus 2, Les visibles manifestes, Éditions Sens & Tonka, pp.177-187.

¹⁴ GWIAZDZINSKI L. (2004), in *Repenser la ville*, Le Monde.

¹⁵ PERIFAN A. (2005), *Pas de quartiers pour l'indifférence*, La Table Ronde, 170 p.

les artistes. Lors de fêtes, de spectacles de rue, ils s'invitent ou sont convoqués dans la ville, s'emparent de la rue pour la transfigurer. Ils sculptent de nouveaux rythmes, inventent de nouveaux lieux, remplissent les vides et les blancs, transforment les espaces et les temps. L'événement tisse des liens où il n'y en avait pas, crée des communautés là où régnait l'anonymat : « zones d'autonomie temporaires » qui s'effacent de nos mémoires ou s'inscrivent dans les calendriers personnels et collectifs. Bientôt les artistes sont remplacés par les marchands du temple et l'inventivité des débuts par un produit à durée de vie plus ou moins limitée.

La fête est parfois parade et mouvement : *Techno-parade*, *Gay-pride*. Elle est musiques, lumières, senteurs et saveurs. Qu'elle investisse une rue ou qu'elle parcoure la ville, elle enchante le quotidien, transfigure le réel et humanise l'espace public. C'est la même ville et pourtant c'est une autre. Sublimes artifices. Cette capacité d'enchantement et de mise en désir donne des idées à l'élus et des envies à l'artiste citoyen.

Dans la ville qui redéfinit ses nycthémères, les échelles temporelles et spatiales d'inter-

vention de l'artiste évoluent. Des éphémères paquets cadeaux de Cristo aux créations lumineuses animées de Yan Kersalé, du Pont-Neuf aux quais de Saint-Nazaire, le spectacle continue jour et nuit. Les « artistes lumière » transfigurent la ville, magnifient ou manipulent l'espace urbain nocturne entre musée et « sombrière ». Le cadre spatial s'élargit parfois à l'ensemble de la ville. Dès les années 80, de Houston à Lyon, les spectacles décriés de Jean-Michel Jarre ont imposé une nouvelle scénographie à l'échelle même de la ville. Le bicentenaire de la Révolution en France, le passage du millénaire partout dans le monde, ont été l'occasion de parades gigantesques et d'embrasements spectaculaires qui ont donné des envies d'imitation à tous les niveaux de l'armature urbaine.

Apparition de nouveaux temps collectifs, changement d'échelle, souplesse des usages, sont quelques éléments de la « ville malléable » que nous appelons de nos vœux. Au-delà des constats, il s'agit d'abord de changer de regard sur les nouveaux rapports des populations aux temps et espaces de la ville.

2. NOUVEAU REGARD

Nous devons changer de regard pour imaginer d'autres pistes pour une ville malléable.

Ouvrir d'autres pistes

Face aux modèles épuisés, de nouveaux territoires de recherche et de pratiques urbaines peuvent émerger pour ré-enchanter l'*urbs* et la *civitas*. Aux figures éculées et subies de « la ville éclatée » qui peine à trouver des limites et une cohésion, de la « ville à plusieurs temps » qui cherche son tempo, de « la ville à la carte » consumériste et égoïste, de la « ville archipel » de la ségrégation, de la « ville éphémère » de l'événementiel, de la « ville en direct » des TIC et des médias¹⁶ ou de « la ville en continu », qui risque l'essoufflement faute de rythme, nous souhaiterions opposer la figure volontariste de « la ville malléable », une cité durable que l'on puisse « façonner » sans « qu'elle ne se

rompe ». Aux vaines tentatives de maîtrise du développement par l'aménagement de l'espace ou aux premières approches temporelles de la ville qui tentent d'improbables conciliations, nous préférons une approche mixte. Face aux modèles rigides et dogmatiques, nous préférons conjuguer la souplesse et la richesse d'une réflexion qui croise les espaces et les temps.

Imaginer d'autres clés de lecture

Nous devons aborder la ville avec d'autres clés de lecture de la ville : une pulsation d'une heure autour d'un centre urbain attractif plutôt qu'une entité administrative ; un système complexe d'éléments en interaction et pas un empilement d'activités sectorielles ; un système d'horaires et pas un simple cadre spatial ; un labyrinthe à quatre dimensions et pas un simple espace plan ; une ville en

¹⁶ GWIAZDZINSKI L. (2003), *La ville 24h/24*, op.cit.

mouvement, un système de flux ouvert, plus qu'un système de stocks figé, un palimpseste et pas un corps sans histoire, une entité en relation avec son environnement et pas une entité hors sol, une exclave¹⁷, le lieu de vie de tous les usagers (travailleurs, visiteurs, touristes...) et pas seulement le territoire des résidents, un espace-temps malléable pour le bien-être des habitants et des usagers.

Aborder la ville comme un système d'horaires

Système de localisation, système de déplacement et de pratiques sociales, la ville est aussi un système d'horaires¹⁸. La ville se recompose en permanence selon des rythmes quotidiens, hebdomadaires, mensuels, saisonniers, séculaires mais aussi en fonction d'accidents. Les horaires et les calendriers d'activité donnent le tempo, règlent l'occupation de l'espace et dessinent les limites de nos territoires vécus, maîtrisés ou aliénés. Si la matérialité urbaine, cette carapace artificielle de l'homme constituée par les bâtiments, évolue lentement, des populations s'y succèdent selon des rythmes et des temporalités diverses souvent difficiles à articuler. Certains espaces s'animent, d'autres s'éteignent, certains se vident alors que d'autres s'emplissent, certains ouvrent tandis que d'autres fonctionnent en continu¹⁹. Dans la même journée, les villes attirent puis expulsent les hommes et les femmes venus pour leur travail, leurs études, leurs achats ou leurs loisirs²⁰. À l'échelle hebdomadaire, le calme dominical fait souvent regretter l'animation des jours de semaine mais permet aussi de récupérer des « fièvres du samedi soir ». En juin, les touristes qui envahissent certains lieux annoncent la période estivale pendant laquelle de nombreux habitants auront déserté la ville. Peu de personnes échappent à la frénésie d'achats de la rentrée. En fin d'année, nombreux sont ceux qui ouvrent des yeux d'enfants vers les illuminations de Noël des centres-villes. Les jours froids d'hiver, les rues désertes contrastent avec le souvenir rassurant de la foule qui s'agglutine sur les terrasses dès les premiers rayons de

soleil du printemps. On rit parfois des photos jaunies de notre enfance qui nous rappellent que les modes évoluent. Au détour d'un livre d'histoire, les ruines d'une cité jadis prospère prouvent que le temps a parfois raison de l'existence même des plus grandes villes. Limiter l'étude, l'aménagement et la gestion de nos agglomérations à leur seule dimension spatiale est bien réducteur.

S'inspirer du passé

Le carnaval ne nous a pas attendus pour transfigurer l'espace de quelques heures ou de quelques jours les rues de Bâle, Venise, Rio ou Nice. La figure de « la ville éphémère » n'est pas une invention de ce début de 21^{ème} siècle. Les étudiants ont toujours aimé transformer une fontaine en piscine pendant la canicule, égayer une rue calme d'un joyeux charivari ou transformer un jardin public en salle de cours improvisée. Les citoyens n'ont pas attendu l'émergence d'une réflexion sur le temps des villes pour exprimer leur opinion dans la rue, manifester, contester ou se révolter en envahissant les larges avenues autrement livrées aux automobiles. Immobile, le banc public change de statut au fil des heures : lieu de repos pour personnes âgées sur le chemin des courses, lit improvisé pour clochard en passant par de nombreux autres usages : lieux de restauration rapide pour cadre pressé à midi, siège pour jeune maman attentive à ses enfants dans l'après-midi, havre de paix pour amoureux en début de soirée, ou lieu de rassemblement pour les jeunes chevauchant leurs modernes montures en début de nuit. Il y a longtemps qu'outre leur fonction de protection, les murs de nos villes servent alternativement de support aux graffitis ou aux affiches au gré des calendriers culturels, sportifs, associatifs ou électoraux. Sans possibilité de repli sur d'autres infrastructures ouvertes, il y a longtemps que dans les quartiers, les halls d'immeubles se transforment le soir en lieux de sociabilité éclairés et protégés des intempéries. Les concepteurs d'abribus n'avaient peut-être pas toujours imaginé qu'ils constitueraient souvent le seul refuge face aux aléas clima-

¹⁷ Selon le néologisme du géographe Roger Brunet.

¹⁸ GWIAZDZINSKI L. (2007), *Nuits d'Europe. Pour des villes accessibles et hospitalières*, Éditions UTBM, 224 p.

¹⁹ GWIAZDZINSKI L. (2003), *La Ville 24h/24*, op.cit.

²⁰ GWIAZDZINSKI L. (2000), *La Nuit*, dernière frontière, *Les annales de la recherche urbaine*, n° 87, pp. 81-89.

tiques et à l'obscurité ambiante. Dans les immeubles les caves changent régulièrement d'affectation... Le cirque, le marché, la foire, les manèges qui égalaient encore les places de nos villes, les terrasses, les cracheurs de feu ou les chanteurs amateurs qui nous interpellent chaque été, sont des exemples presque millénaires d'un usage différencié de la ville en fonction des heures, des années ou des saisons, des exemples de la ville malléable. Autres temps, autres lieux, autres usages et autres mœurs.

Anticiper les nouveaux besoins

Au-delà de cet usage différencié spontané dans le temps, de nombreux éléments militent pour le développement d'une réflexion plus systématique autour de la notion de

ville et d'espace collectif malléable: les changements de rythmes et d'échelles, l'éclatement des espaces, des temps et des mobilités quotidiennes ; les besoins exprimés par beaucoup d'usagers pour disposer « de tout, tout de suite, partout et à n'importe quelle heure » ; la demande de nombreux citoyens de retrouver des temps et des lieux de co-présence et la volonté des collectivités de maîtriser la croissance exponentielle des villes et de limiter la consommation d'espace. Pour tenir compte des mutations qui affectent les rythmes de nos vies et de nos villes, la ville et la citoyenneté doivent aujourd'hui être repensées dans l'espace et dans le temps, 7j/7 et 24h/24 en fonction des pratiques et des usagers. Le droit à la ville est aussi un droit à l'espace public pour toutes et tous.

3. POUR UNE VILLE MALLÉABLE

Au-delà de la réappropriation spontanée de certaines parties de l'espace public par les usagers, ou des pratiques millénaires, nous proposons de revisiter le système spatio-temporel urbain autour de la figure de la « ville malléable » qui s'adapte dans ses temps et ses espaces et mélange les figures de la « ville palimpseste²¹ » qui superpose différents usages et différentes populations à des moments différents ou de la « ville foraine » qui accueille des usages multiples mais se projette elle-même dans d'autres temps et d'autres lieux.

Dans une société de la mobilité, la ville malléable est aussi une forme de « caravansérail », ce lieu où les nomades font halte le long des voies de communication, un relais sur les routes du monde, un lieu d'échanges fréquenté par les étrangers et tous les accourus d'ailleurs.

La ville malléable est un système souple à quatre dimensions (x, y, z et t) qui peut s'aplatir, s'élever, s'enterrer ou s'étendre dans l'espace et dans le temps, en fonction des besoins de la collectivité des usagers temporaires qui s'y trouvent. Une ville malléable est une ville qui se laisse facilement façonner, une cité où la gouvernance est souple et où

un système de citoyens, d'acteurs et de décisions très réactifs travaille en bonne intelligence au service de tous sans craindre d'expérimenter. La ville malléable sait s'adapter, courir et se reposer pour le bien-être et l'épanouissement de la population.

Pour développer une telle approche, il est nécessaire d'aborder plusieurs questions. La notion même d'espace public doit être élargie. Un usage alterné de l'espace doit être imaginé, dans le sens de davantage d'hospitalité, d'urbanité, et d'échanges, de l'échelle des agglomérations à celle de la rue de façon à pouvoir « faire société ». Peut-on parler de ville à propos d'une commune où il n'est plus possible de se restaurer après 22h30 ? Où peut-on encore s'asseoir, boire ou uriner gratuitement dans la ville, de jour comme de nuit ? De nouvelles règles de partage de l'espace public, de nouveaux modes de gouvernance et de conciliation doivent être imaginés. Le mobilier urbain devra évoluer vers plus d'adaptabilité et d'interaction avec les usagers dans le sens de villes et de rues intelligentes. Ces évolutions nécessitent l'invention d'un design urbain adaptable, le développement d'une nouvelle ergonomie de la ville et l'intégration d'une nouvelle

²¹ GWIAZDZINSKI L. (2006), in Mobilités, Decaux.

identité modulable. Loin du repli frileux et patrimonial sur la proximité, nous proposons enfin de définir les nouveaux contours d'une « ville malléable », d'une « carte d'identité présenteielle » et d'une « citoyenneté temporaire en mouvement ». La possibilité d'une ville, d'une identité et d'une citoyenneté ici et maintenant.

Approche multiscalair

La malléabilité doit être envisagée dans l'alternance entre espace de flux et espace de stocks et à différentes échelles temporelles :

- *le très long terme*, c'est le temps de l'aménagement du territoire, on transforme la matérialité urbaine en détruisant ou en construisant des immeubles dans un quartier par exemple ;
- *le long terme*, c'est l'exemple de la reconquête de l'espace public par le piéton à travers des opérations comme « quartiers sans voiture » dans le quartier Vauban à Fribourg ou au centre-ville de Strasbourg ;
- *le plus court terme*, c'est le temps des usages et de la gestion de la ville, quand on met en place une alternance dans les usages à l'exemple de Barcelone avec certains couloirs de bus utilisés en parcs de stationnement la nuit ;
- *le très court terme*, c'est par exemple la prise en charge de la rue par des artistes lors de festivals ou d'interventions.

La malléabilité permet d'imaginer différents dispositifs à l'échelle de la ville, des bâtiments et de la rue : l'ouverture des gymnases et écoles à d'autres usages en soirée et week-end ; la transformation de bâtiments administratifs inoccupés en lieux d'éducation, universités ; une rue passante en journée occupée en soirée par un terrain de basket ou de boules ; un lieu de forum et de débat rétractable, amovible ; des représentations de troupes de théâtre passant d'une rue à l'autre ou des parcours interactifs d'éducation à la ville. Souple, la ville étend ses possibles et reprend ses formes.

Redéfinition des espaces collectifs urbains

Le développement de cette notion de malléabilité passe par un élargissement de la notion d'espace public, support essentiel du vivre ensemble. La définition est trop restrictive qui considère souvent l'espace public comme la partie du domaine public non bâti, affectée à des usages publics, c'est-à-dire une propriété et une affectation d'usage²². Nous préférons parler d'espaces collectifs²³, espaces publics ou espaces extérieurs, constitués par l'ensemble des lieux ouverts à tous²⁴. Ils sont généralement sous la responsabilité de collectivités publiques mais aussi d'établissements de droit privé. Ils sont le plus souvent en plein air, mais peuvent être partiellement ou totalement couverts. Ce sont à la fois des espaces formels, espaces en creux, définis par les bâtiments qui les bordent et des espaces de vie et de socialisation où se déroulent les activités propres à la vie collective d'une ville. L'espace collectif est le lieu organique essentiel de la cité, son âme. Il comporte aussi bien des espaces minéraux (rues, places, boulevards, passages couverts) que des espaces verts (parcs, jardins publics, squares, cimetières...) ou des espaces plantés. Il s'agit de lieux de circulation et de stationnement, équipements collectifs, transports publics, abords d'équipements, espaces verts, espaces culturels, espaces commerciaux, espaces résiduels, espaces semi-publics, espaces électroniques, espace vertical. L'ensemble de ces espaces peuvent entrer dans une approche de la ville malléable tant en matière de réflexion que de gestion.

Hospitalité accrue de l'espace collectif

L'hospitalité de l'espace collectif et son usage alterné nécessitent que soient remplies les fonctions classiques quelle que soit la configuration et la période concernée :

- *La satisfaction des besoins sensoriels et psychologiques*, la surprise des formes, des événements, la variété qui combat l'ennui, le plaisir, la rêverie, la découverte, la promenade, le bain de foule ou l'isolement, le sentiment de se sentir chez soi, la contemplation, la tranquillité ou

²² MERLIN P., CHOAY F. (1988), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, PUF, 723 p.

²³ DE SABLET M. (1988), *Des espaces urbains agréables à vivre*, Éditions du Moniteur, 285 p.

²⁴ GWIAZDZINSKI L. (1990), Une première approche des barrières dans la ville, Mémoire de DEA, Systèmes spatiaux et Aménagements régionaux, Université Louis Pasteur, 340 p.

le mouvement, la vitesse ou la lenteur, la reconnaissance des lieux et des symboles de la vie collective et de l'histoire, les ambiances ;

- *les relations sociales spontanées et libres*, les démarches individuelles et collectives, les rencontres programmées ou dues au hasard, les échanges d'information, la sécurité, l'attente, la flânerie, la culture, les spectacles, les communications sous les formes les plus variées, l'éducation, l'apprentissage, les jeux... ;
- *Les échanges économiques*, les services, les commerces, les travaux, l'artisanat ;
- *Les déplacements* utilitaires dans des conditions confortables et adaptées à chaque moyen utilisé...

Ces transformations nécessitent d'imaginer de nouvelles règles et outils de régulation et de conciliation qui permettent de limiter les conflits d'usage et de contribuer au bien-être et à l'épanouissement des populations.

Nouvelles règles pour de nouveaux usages

L'usage alterné de l'espace collectif dans le sens de l'hospitalité, de l'urbanité, et du développement des échanges, nécessite que soient posées un certain nombre de questions qui sont autant de chantiers à différentes échelles, de l'agglomération à la rue en passant par le quartier :

- *les règles de partage de l'espace collectif* entre les différents usagers de la ville : résidents, travailleurs, visiteurs, touristes, etc. ;
- *les limites spatiales (zones) et temporelles* (journée, soirée, nuit, saison...) de cet usage alterné et la réglementation ;
- *la bonne lisibilité de cet usage alterné* pour des questions de sécurité et de citoyenneté : panneaux, signalétique ;
- *la responsabilité de la gestion de l'alternance* et du calendrier d'usage de l'espace collectif ; jusqu'à présent, les contraintes horaires gérées sont surtout liées aux livraisons de marchandises, au stationnement, aux manifestations festives, aux terrasses, aux commerçants ambulants... ;
- *la définition des Chartes d'usage de l'espace collectif* et de codes de bonne conduite comme le « code de la rue » en Belgique ou le Schéma directeur des espaces publics de Marseille qui vise à normaliser la production et l'usage de l'espace public ;

- *la gestion des conflits* entre utilisateurs temporaires sur les marges, au moment du changement d'affectation comme la « Charte de nuit » de Lille entre riverains, responsables d'établissements, et usagers, bon exemple de politique de conciliation ;
- *l'adaptabilité du mobilier urbain* en fonction des temps et usages différenciés de l'espace collectif : le banc, l'arrêt de bus, le poteau, les bornes rétractables, le panneau d'affichage... ;
- *le péage et le coût d'utilisation des espaces* ajustés en fonction des différents moments de la journée, de la semaine ou de l'année ;
- *l'information et la signalétique adaptables* aux différents usages. Les panneaux de messages variables sur l'offre de dernière minute, la disponibilité en places de parkings, le trafic, les encombrements, les feux rouges, l'information sur les temps d'accès sont des exemples de cette gestion temporelle de la ville qui devrait se développer pour assurer souplesse et malléabilité. C'est aussi un aspect de « la ville augmentée », de « la ville numérique » et intelligente que les urbanistes appellent de leurs vœux.

Ces outils et ces mesures qui vont dans le sens de davantage de flexibilité et de souplesse doivent naturellement être accompagnés de l'affirmation de principes comme « le droit à la ville » ou « l'égalité urbaine ».

Outils de gestion et aménagement spatio-temporel de la ville

Plus largement, nous devons chercher à définir les méthodes et les outils d'un aménagement spatio-temporel équilibré, tant à l'intérieur des agglomérations qu'à l'échelle des réseaux de villes. La prise en compte du temps dans la planification urbaine est une nécessité. Les conflits d'usage qui portaient traditionnellement sur l'affectation de l'espace, concernent désormais l'occupation du temps et la gestion des rythmes urbains. Il s'agit à la fois de protéger des périodes de temps et l'autonomie des temps, de concevoir les différents secteurs de la ville en fonction de leur profil temporel et d'orienter de façon stratégique les tendances en cours pour gérer plus intelligemment le fonctionnement urbain. Question de tempo.

Le projet de ville malléable peut notamment s'appuyer sur des « oasis de temps continu » offrant, de loin en loin, des grappes de services publics et privés (commerces, cabinets médicaux, crèches...), assurant le droit à la ville et installées sur des lieux de flux accessibles sans gêner la ville qui dort²⁵. Les lieux de transit (gares, aéroports, stations-service), où les nomades s'arrêtent et se restaurent, sont des sites possibles pour assurer les services de la « ville de garde ». Il s'agit de concevoir une ville accessible et hospitalière où celles et ceux qui sortent la nuit - pour le travail ou les loisirs - puissent le faire dans de bonnes conditions et sans réveiller les autres. Le développement de pôles de services ouverts 24h/24 et 7j/7, aux abords des espaces de flux (gares, stations service...) est une priorité. La plupart des services publics et privés seraient assurés à partir de ces pôles de temps continu bien répartis dans la ville mêlant les fonctions de la ville de garde (sécurité, santé...) et d'autres fonctions actuellement absentes ou réduites le dimanche, durant la nuit ou parfois pendant les périodes de vacances : commerces alimentaires et vestimentaires, culture, restauration, transports publics, administration, culte ou bien-être, voire certains aspects éducatifs ou politiques dans des lieux de flux vivants qui ne gênent pas les autres usages de la ville.

Nouvel urbanisme de la ville malléable

Dans un espace-temps où les notions de sécurité et de liberté sont de plus en plus essentielles, nous devons imaginer un urbanisme de la ville malléable qui s'appuie sur quelques grands principes pour que les cités restent des lieux d'échange et de convivialité attractifs : *l'hospitalité* permanente des espaces publics et du mobilier urbain face à la dureté de conditions de vie ; *l'information* face à un territoire mal connu et appréhendé ; *la qualité* face à un environnement difficile ; *l'égalité urbaine* face aux trop grandes différences entre centre et périphérie ; *la sensibilité* face à la stricte rationalité du jour ; *la variété* face aux risques de banalisation ; *l'inattendu* par l'invention et l'événementiel ;

l'alternance ombre / lumière face aux risques d'homogénéisation ; *la sécurité* par l'accroissement du spectacle urbain et de la présence humaine plutôt que par les technologies sécuritaires et *l'enchantement* de la ville par l'invention permanente.

Nous proposons également de définir une *nouvelle ergonomie des temps et des espaces* urbains autour des notions de *bien commun*, de *variété*, de *surprise*, de *densité*, de *mixité temporelle* ou d'*inter-culturalité en incorporant les notions déjà développées d'accessibilité* et d'*hospitalité*.

Vers un nouveau vocabulaire et de nouveaux concepts

Compte-tenu de ces évolutions et à partir des données, analyses et travaux menés au cours des dernières années sur les temps de la ville, l'offre urbaine, les mobilités, les nuits urbaines ou la ville foraine²⁶, nous pouvons commencer à définir un nouveau vocabulaire et préciser quelques concepts :

- *l'architecture temporelle des lieux et des villes* qui renvoie au calendrier d'offres et d'usages de la ville malléable ;
- *les espaces collectifs* déjà évoqués ;
- *les usagers temporaires* de la ville malléable ;
- *les temps collectifs pivots* qui permettent de se resynchroniser, de faire société, territoire, ville ou famille alors même que les grands rythmes collectifs traditionnels se sont effacés ;
- *les zones d'autonomie temporaires* qui créent du collectif et de la perturbation éphémère ;
- *le marquage et les identités temporels* qui structurent les individus et les groupes ;
- *les espaces publics éphémères* qui naissent de ces pratiques temporaires ;
- *les centralités spatio-temporelles*.

Les nouvelles *cultures temporelles*, *l'usage intérimaire des temps et des lieux*, sont d'autres concepts à préciser qui mettent en évidence une nouvelle façon d'habiter les espaces et les temps des villes et nous obligent à repenser nos cartes d'identité.

²⁵ GWIAZDZINSKI L. (2003), La Ville 24h/24, *op.cit.*

²⁶ Voir notamment : Nocturnes, les services nocturnes dans les villes en Europe et dans le Monde, PREDIT ; Observatoire de la nuit de Bruxelles (2006) ; Plateforme d'intégration Tourisme et mobilités (2006), INRETS ; Programmes Sustainable Urban Regeneration

et Traveller Assistance for Combined Mobility, Union européenne, *Rapport Temps et Inégalités* (2005), Ministère des affaires sociales ; Étude, *Quartier durable à Bourzwiller*, ANRU, EDF ; *Mobilité des jeunes dans les quartiers périphériques*, Ville de Nanterre (...).

4. VERS UNE REDISTRIBUTION DES CARTES

Toutes ces évolutions dessinent les limites de nouveaux espaces et temporalités vécus, maîtrisés ou aliénés qui remettent en cause nos modes de pensées et d'organisation. Nos cartes d'identité doivent prendre en compte nos mobilités, nos temporalités complexes, notre espace vécu éclaté, nos origines et appartenances multiples, nos usages pluriels de la ville malléable et nos besoins en temps réels. Définir une « ville malléable » c'est aussi imaginer l'émergence d'une nouvelle citoyenneté, d'une nouvelle identité.

D'autres limites pour nos démocraties

Les mutations questionnent nos rapports à l'espace et au temps, et interrogent la disjonction de plus en plus forte entre l'*Urbs* et la *Civitas*. Il paraît de plus en plus difficile de justifier le fait de voter dans les circonscriptions territoriales où nous dormons plutôt que là où nous vivons. Notre passage à l'âge adulte se fait par la transgression progressive des limites territoriales. Il est sans doute temps que nos démocraties prennent en compte les nouveaux temps et les nouveaux rythmes de nos vies et de nos villes et intègrent nos mobilités et temporalités complexes.

Des nouvelles cartes d'identité multisites

Les éléments de stabilité se perdent, la famille se recompose et la « société à la carte » s'impose. Mobilité et voyage obligent à s'interroger sur la citoyenneté pour imaginer de nouvelles « cartes d'identité ». Notre identité ne peut assurément plus se limiter à notre seul lieu de naissance et d'habitation. À l'échelle internationale, les migrations entraînent le développement des diasporas et de plus en plus de personnes ont plusieurs nationalités. À une autre échelle, habiter prend un sens différent quand on travaille loin de son domicile ou quand on passe la majorité de son temps éveillé en dehors de chez soi ou quand on a plusieurs lieux de résidence. Nous habitons le temps autant que nous habitons l'espace. Avec le numérique, notre identité a déjà migré sur les routes et sur les réseaux : téléphone portable, blogs, sites Internet. métacartes d'identité qui se superposent aux anciennes, mises en scène numériques et animées de nos egos là où hier

encore une photo suffisait. Dans *Second life*, monde virtuel en 3D, « univers virtuel persistant » lancé en 2003 à peine, on peut désormais se créer un personnage et une autre vie qui prend parfois le pas sur la première. Les frontières se brouillent, les identités se complexifient.

C'est pourquoi nous proposons de repenser nos cartes d'identité en temps réel, autour des concepts d'*identité plurielle, multisite et présenteielle et naturellement temporaire* - ici et maintenant - adaptés à la mobilité et à l'usage éclaté des temps et des espaces.

Une identité plurielle

Notre carte d'identité ne peut se limiter à notre seul lieu de sommeil, de vote ou de paiement des impôts. Notre espace vécu est trop complexe et éclaté pour se suffire d'une seule et unique adresse une fois pour toutes. Le recensement traditionnel qui identifie les citoyens à leur lieu de résidence doit évoluer au bénéfice d'un recensement « présentiel » en mouvement. Les sites touristiques fortement marqués par les rythmes saisonniers et où cohabitent déjà des usagers divers sont les avant-postes de ces réflexions sur la ville de demain et les derniers nomades au savoir-faire et au savoir-être en mobilité doivent être réinterrogés.

Une citoyenneté temporaire et en mouvement

Nous proposons de réfléchir à une « citoyenneté temporaire et en mouvement ». L'Histoire nous a montré qu'une communauté ou qu'une cité pouvait se passer un temps du territoire et de l'ancrage local. Envahie, Athènes se perpétuait ailleurs, sur la mer, dans sa marine. L'idée du message gaullien venu de Londres n'était pas autre. Il faut définir une « citoyenneté temporaire » et en temps réel qui permettrait aux usagers de prendre part à la vie de la cité là où ils vivent, travaillent ou se promènent le plus clair de leur temps, c'est-à-dire en journée. Pourquoi les 400 000 personnes qui passent tous les jours aux Halles ne seraient-elles pas associés aux décisions sur l'aménagement du site au profit des 7000 personnes qui votent et dorment là. Dans les villes, la question du vote des étrangers doit être élargie à la question du vote des usagers,

c'est-à-dire de celles et ceux, travailleurs, visiteurs ou touristes qui passent du temps sur le territoire de la cité. Les technologies qui permettent de nous pister pour surveiller nos comportements ou pour nous faire payer des services en temps réel devraient nous permettre de participer à la vie de la cité et du territoire dans lequel nous passons quelques heures ou quelques jours.

À condition de ne pas créer une citoyenneté à deux vitesses et d'entraîner des discriminations, les « titres de circulation²⁷ » des gens du voyage ou « *personnes âgées de plus de seize ans qui logent de façon*

permanente dans un véhicule, une remorque ou tout autre abri mobile et sont dépourvues de domicile ou de résidence fixe depuis plus de six mois », pourraient servir de point de départ. Toutes ces mutations nous ont fait progressivement passer du statut de migrateur alternant, de nomade, à celui de « mobilien », un nomade intermodal connecté sur le monde, empathique à l'écoute de son environnement, en résonance avec les territoires traversés et les personnes rencontrées. Un être de relations plutôt qu'un autiste. Ouverture ici et maintenant.

CONCLUSION : HABITER AUTREMENT LES ESPACES ET LES TEMPS DE LA VILLE

La figure souple de la ville malléable qu'il conviendra encore de préciser, permet d'anticiper les mutations, d'intégrer progressivement les innovations, de saisir les opportunités, d'imaginer une nouvelle manière d'habiter les espaces et les temps et de construire progressivement de nouvelles identités plurielles et en mouvement avec lesquelles nous devons composer. C'est un outil qui autorise une meilleure « *imagibilité*²⁸ » de la ville dans ses temps et ses espaces. La figure de la ville malléable nécessite l'invention d'un design urbain adaptable, le déploiement d'une nouvelle ergonomie de la ville, le développement de nouveaux outils et techniques. Elle contribue à l'apparition d'une nouvelle identité modulable selon les temps, les espaces, les individus et les groupes. Elle permet également d'introduire les technologies de l'information dans la production d'un espace collectif intelligent avec des services interactifs et des usagers en dialogue direct avec leurs voisins ou d'autres territoires. L'artiste qui sait jouer avec l'éphémère, les espaces et les temps, retrouvera naturellement une place de choix dans les mécanismes de co-construction et d'invention d'une

société, d'une ville et d'espaces collectifs plus ouverts et plus souples.

La ville malléable a aussi ses limites. Le temps, l'espace et l'individu ne peuvent se laisser enfermer dans une seule dimension d'urgence, de proximité et de consommation. Il est nécessaire de redonner de l'épaisseur au temps, des horizons à l'espace, de la densité aux mobilités et un sens à la citoyenneté. Pas de souplesse, de liberté ni de confort accru sans nouveaux risques d'inégalités entre individus, groupes et quartiers de la ville malléable. C'est pourquoi nous devons insister sur quelques principes essentiels : le droit à la ville, la participation, l'égalité urbaine et le polycentrisme.

Enfin, la ville malléable est d'abord une question de gymnastique et de souplesse d'esprit. Il n'est pas aisé de changer de costume en permanence ! La ville résiste avec ses habitudes et ses certitudes. Les mentalités des usagers sont parfois plus résistantes que les murs. Quand l'espace collectif, devient salle polyvalente, les questions de gouvernance, d'occupation, de sécurité, de gestion et de responsabilité ne sont pas loin. Et toujours la même question : qui a les clés ?

²⁷ Loi n° 69-3 du 3 janvier 1969 relative à l'exercice des activités ambulantes et au régime applicable aux personnes

circulant en France sans domicile ni résidence fixe.

²⁸ LYNCH K. (1998), *L'image de la cité*, Dunod, 232 p.

27



Adresse de l'article <http://www.lagazettedescommunes.com/239987/reforme-territoriale-plus-de-mobilite-entre-seine-saint-denis-et-essonne/>

[OPINION] DÉCENTRALISATION

Réforme territoriale : plus de mobilité entre Seine-Saint-Denis et Essonne

Auteur associé | France | Opinions | Toute l'actu RH | Publié le 24/06/2014 | Mis à jour le 23/06/2014

La mobilité des personnels est l'un des grands enjeux de l'avenir de la fonction publique territoriale, et singulièrement en Ile-de-France où travaille plus d'un fonctionnaire territorial sur deux. Or, comme nous l'avions souligné dans une tribune précédente ^[1], la réflexion pour une gestion dynamique des ressources humaines est encore insuffisante au regard des évolutions institutionnelles à venir (achèvement de la carte intercommunale, métropole du Grand Paris...) et surtout des impératifs de modernisation du service public.

La convention signée le 19 juin entre les départements de l'Essonne et de la Seine-Saint-Denis s'inscrit dans une volonté partagée d'approfondir la réflexion sur les enjeux de la mobilité, en faveur d'un meilleur service public. Cette convention organise les conditions d'une mobilité favorisée entre les deux administrations et permettra d'approfondir les liens avec les agents eux-mêmes, dans leurs parcours professionnels et leur formation.

Cette convention sera un cadre efficace et sécurisant pour innover dans la mutualisation des compétences et des savoirs entre collectivités. Dans l'esprit d'un partenariat pragmatique, elle se décline à travers des actions concrètes à court, moyen et plus long termes.

Collectivités fédérées - Dès 2014, un espace dédié au télétravail sera mis en place dans chacune des deux collectivités. Des agents volontaires, qui font quotidiennement le déplacement entre l'Essonne et la Seine-Saint-Denis, pourront bénéficier de cette expérimentation, réduisant ainsi de façon substantielle leur temps de trajet, leurs coûts de transport et leurs émissions de gaz à effet de serre.

Faire des stages d'observation dans le département partenaire, partager l'information sur les postes ouverts ou organiser des séminaires d'échange de pratiques sont autant de mesures qui permettront de gagner en efficacité et d'enrichir les pratiques et les parcours professionnels des agents.

Ce partenariat novateur dessine le développement futur de collectivités fédérées pour une prise en compte optimisée des besoins de leurs collaborateurs, liant mobilité et sécurité, et pour le renforcement des forces et des atouts par la mutualisation, au service des habitants.



L'harmonisation des horaires de travail : en finir avec l'heure de pointe ?

Emmanuel Munch

Les réflexions menées pour coordonner les horaires de travail à l'échelle des territoires se sont multipliées. En explorant la désynchronisation des déplacements, elles visent à réduire la congestion aux heures de pointe à moindre coût. Prometteuses sur le papier, les expérimentations de terrain se heurtent à une réalité complexe et mouvante, marquée par des agendas quotidiens toujours plus individualisés.

La simultanéité des mobilités domicile-travail est à l'origine de la congestion des différents réseaux de transport, particulièrement dans les grandes villes (Orfeuil 2005). En effet, malgré la plus grande variabilité des horaires de travail (Seys 1975 ; Chenu 2002 ; Sautory 2013), les heures de pointe dans les agglomérations françaises n'ont pas disparu mais, au contraire, ont eu tendance à s'intensifier au moment du pic, également appelé « hyperpointe »¹ (Lavielle 2008). Il n'y a qu'en région parisienne où, en plus de cette intensification, on peut observer un étalement des flux aux marges de la pointe horaire (Observatoire de la mobilité en Île-de-France 2012). Aussi, pour un grand nombre d'actifs, les déplacements domicile-travail sont un moment particulièrement pénible et de plus en plus mal vécu, dans une société où la quête de l'optimisation du temps est renforcée par l'usage des technologies d'information et de communication (Ascher 1997 ; Lipovetsky 2006 ; Rosa 2012).

Face à la saturation des réseaux de transports, les pouvoirs publics ont principalement agi sur l'aménagement de l'espace. Certes, la dimension temporelle transparait dans ces projets, mais principalement à travers l'accroissement de la vitesse, critère à l'aune duquel bon nombre de projets d'infrastructures sont programmés et évalués. En revanche, la question d'une meilleure organisation chronologique des déplacements domicile-travail n'a été que rarement considérée, ou alors de façon très partielle à l'occasion d'initiatives concernant des territoires restreints (comme un campus universitaire) ou à l'échelle des entreprises.

Il y a bien eu dans les années 1950-1960 des tentatives de décalage des horaires de travail à une échelle métropolitaine à Paris, Dijon ou encore Strasbourg (Paturle et Blais 1977), mais ces dernières n'ont pas connu le succès escompté, notamment parce qu'elles étaient orientées vers l'optimisation des fonctions économiques de la ville et de ses réseaux, et très éloignées des préoccupations des employeurs et salariés (Veraldi 1958). Aujourd'hui, à l'intersection des objectifs sociaux, économiques et environnementaux, à la croisée des besoins individuels et collectifs, une conception plus collaborative de la grille urbaine des horaires de travail refait son apparition dans le débat public, notamment par l'intermédiaire des opérateurs de transports. La SNCF, à travers son réseau francilien (Transilien), a ainsi récemment exprimé dans la presse généraliste² son intention de collaborer avec les entreprises pour réfléchir localement (à la Plaine Saint-Denis) à des horaires de travail moins concentrés, qui permettraient un usage pacifié du réseau ferré.

¹ L'hyperpointe est approximativement fixée à 8h45/18h30 en région parisienne et à 7h45/17h30 dans les autres agglomérations françaises.

² Voir notamment : *Le Parisien*, 28 mars 2013, « Trains saturés : et si on travaillait en décalé ? » ; *Le Figaro*, 28 mars 2013, « Trains bondés ? Allez travailler plus tard, conseille la SNCF » ; *L'Humanité*, 29 avril 2013, « Flexibiliser les horaires de travail, la fausse bonne idée de la SNCF ».

Une organisation « harmonieuse » des horaires de travail peut-elle donc être un instrument au service du développement pérenne de nos villes ? Comment mettre en œuvre cette nouvelle organisation, et avec quels outils ? Quels en sont les avantages, mais aussi les inconvénients, pour les différents acteurs impliqués ?

En s'appuyant sur un large corpus bibliographique, cet article tente d'apporter quelques réponses et un éclairage prospectif à ces problèmes. Parce que la gestion des temporalités ne bénéficie d'aucune base théorique (Boulin 2008), notre propos vise principalement à identifier les enjeux et les limites opérationnelles de la planification différentielle des horaires de travail. Certains chercheurs ont déjà pu évaluer les modalités et incidences de telles expérimentations. Les références aux expériences américaines se concentrent sur la dilution des trafics sur la route (Hines 1984 ; Giuliano et Golob 1989). Dans un cadre contemporain et français, il est en revanche généralement question de la dispersion des flux de voyageurs sur les réseaux de transports en commun.

Un nouveau souffle pour les politiques temporelles ?

Après-guerre, selon les mêmes principes de dilution de la demande que le tarif vert d'EDF, les premiers aménagements des temps urbains naissent au sein du CNAT et du CATRAL³. Cette planification étatique des horaires de travail décalés, en se concentrant sur le bénéfice économique d'un arrangement chronologique des activités et des déplacements, omet de considérer que le temps, avant d'être une denrée rare que l'on peut gérer, est un « bien » à la discrétion de chaque acteur, salarié ou employeur, qu'il s'approprie pour répondre à des objectifs personnels : conciliation entre vie privée et professionnelle, amélioration de la productivité de l'entreprise.

Progressivement, la société évolue, les rythmes s'individualisent et une plus grande diversité des horaires de travail voit le jour avec la fin du fordisme. Alors que les structures socio-économiques se modernisent (féminisation et tertiarisation de l'emploi), les individus gèrent de façon plus autonome leur agenda quotidien. La synchronisation des activités sociales et familiales devient alors une préoccupation essentiellement individuelle. L'État se retire de son rôle de régulateur temporel et les tentatives d'aménagement des horaires de travail dans les villes françaises sont peu à peu abandonnées.

La question du temps et des rythmes urbains refait, toutefois, surface à partir des années 1990, avec la création des « bureaux des temps », inspirés de l'expérience italienne. En 1988, des femmes élues du Parti communiste italien soumettent un projet de loi⁴ déléguant aux communes une mission de réorganisation des horaires. Dès lors, le point d'application de la régulation devient l'articulation des temps sociaux (travail, école, commerces, transport). Dans le domaine des transports, les objectifs sont, là encore, bien différents de ceux observés après-guerre : il s'agit non plus de réguler les heures de pointe, mais d'adapter les transports et les services publics aux agendas individuels, en particulier aux actifs ayant des horaires décalés pour qui la conciliation des vies privée et professionnelle est difficile.

Ancrées dans des contextes socio-économiques différents, ces deux périodes de l'action publique sur les rythmes urbains s'opposent et se contredisent dans la manière d'appréhender la variable temporelle. Les politiques temporelles tentent d'accompagner les mutations sociétales en fournissant une offre de transport en commun – et plus généralement de service – en adéquation avec la diversification des horaires de travail et les besoins personnels de synchronisation. L'aménagement du temps par la gestion de la demande visait, quant à lui, cette même différenciation des horaires de travail au nom de la diminution de la congestion aux heures de

³ Comité national pour l'aménagement des horaires de travail (CNAT) et Comité pour l'étude et l'aménagement des horaires de travail et de loisirs (CATRAL).

⁴ « Les femmes changent les temps : une loi pour rendre les horaires de travail, les horaires de la ville, les rythmes de la vie plus humains » (en italien : « Le donne cambiano i tempi : una legge per rendere più umani i tempi del lavoro, gli orari della città, il ritmo della vita »).

pointe, sans toutefois à l'époque se soucier des besoins de synchronisation à l'échelle micro-économique (employeur, ménage, individu).

Aujourd'hui, à partir du croisement de ces diverses expériences et compte tenu de la persistance des phénomènes de congestion en heure de pointe, la planification locale d'horaires de travail séduit un nombre grandissant de bureaux des temps, tels ceux de Poitiers, Rennes, Grenoble, Lyon, Montpellier et Strasbourg.

Des expériences positives mais d'ampleur mesurée

Des expériences ont montré de manière localisée que l'institution du décalage des horaires de travail pouvait aller dans le sens d'un jeu coopératif tripartite (employeur, salarié, transporteur). Les avantages de ces mesures peuvent s'observer pour chacun des acteurs concernés, aussi bien par des bénéfices socio-économiques qu'environnementaux.

Par le passé, « des horaires de travail alternatifs » (*alternative working hours*) ont déjà été institués dans certaines villes des États-Unis. Ces expérimentations ont prouvé, pour le cas de la circulation automobile, que la réduction du nombre de *miles* parcourus durant les heures de pointe entraînait une diminution significative des temps de parcours, de la consommation d'essence et donc d'émission de polluants (Giuliano et Golob 1989). En France, Grenoble, Poitiers, Montpellier et Rennes ont instauré depuis 2000, en accord avec les transporteurs et les présidents d'universités, un décalage de début de cours de l'ordre d'une quinzaine ou d'une trentaine de minutes selon les différentes UFR⁵. Les résultats observés sont prometteurs et vont dans le sens d'une généralisation de ces pratiques, puisqu'alors que les transporteurs économisent de l'argent en stabilisant leur offre de transport aux périodes les plus chargées (12 millions d'euros d'investissement épargnés, soit l'achat de trois rames supplémentaires évité à Rennes), les usagers ne circulent plus dans des rames bondées (une diminution du taux de charge de 17 % de la ligne de métro à l'hyperpointe à Rennes) et ne semblent pas pour autant subir de désagréments liés à la modulation horaire (Nangeroni 2013).

En plus de ces résultats encourageants au sein d'établissements d'enseignement supérieur, la compilation des différentes investigations (Munch 2013) dans le domaine des activités de production a permis de dégager des conditions assurant l'efficacité de ces politiques au sein des entreprises :

- *De faibles décalages horaires.* Afin de ne pas trop désorganiser la coordination des activités économiques et sociales, des écarts de 15 à 30 minutes sembleraient suffisants pour améliorer significativement les conditions de transport.

- *Une mise en œuvre par le bas.* Les employeurs et les salariés prennent part à la fixation des nouveaux horaires.

- *L'échelle du parc d'activité.* Pour agir sereinement sur la variable temporelle, il s'agit de réduire au maximum la complexité des interactions et de l'environnement dans lequel s'opèrent les horaires de travail. Ainsi, au même titre que pour les campus, l'échelle du parc d'activités répond à des objectifs de faisabilité et donc de simplification des relations liant horaires, espace et mobilités.

- *La taille des établissements.* Plus l'établissement est grand et plus la probabilité que l'entreprise puisse adopter de nouveaux horaires est forte.

Un idéal citoyen autour des rythmes de travail ?

Face à ces constats, il existe encore de nombreuses inconnues qui relèvent probablement d'un travail de prospective.

⁵ Unités de formation et de recherche.

Si l'on souhaite gérer les horaires de manière assez fine (à l'échelle de la demi-heure), il faut alors s'assurer du pouvoir et de la volonté des entreprises et des employés de contrôler de manière rigoureuse les horaires. De plus, l'éventail des modulations horaires envisageables est conséquent et nécessite des enquêtes ainsi qu'un travail de simulation basé sur des scénarios. On notera simplement que toutes ces modalités de décalage pourront s'appliquer aux différents acteurs cibles, et cela en fonction de leurs désirs et de leurs caractéristiques propres (type d'activité, catégorie socioprofessionnelle, éloignement au domicile, nombre d'enfants scolarisés à charge...).

Les bénéfices retirés par la dilution des flux dans le temps et les différents changements d'horaires ne concernent pas de manière homogène l'ensemble des acteurs cibles (salariés et employés). Mais comment enclencher des concertations, des tables rondes sur la question, alors que le code du travail est extrêmement rigide ? Il s'agira peut-être ici de s'appuyer sur d'autres outils normatifs comme les SCOT et les PDIE⁶. En effet, si ces « directives » territoriales arrivent à intégrer la chronologie des activités dans leur plan, il sera alors assurément plus aisé d'ouvrir des discussions qui ne soient pas figées par la cristallisation d'intérêts individuels, patronaux ou syndicaux.

En interrogeant l'harmonisation des horaires de travail dans les entreprises et établissements éducatifs, on touche à des mécanismes extrêmement sensibles de nos centres urbains. À ce sujet, certains diront certainement qu'on risque plus de détériorer la situation naturellement imposée par l'ordre économique et social que de construire un réel progrès collectif.

Cependant, il ne s'agit pas ici de produire à tout prix un lissage des flux aux heures de pointe. En d'autres termes, il n'est pas question de produire du bien-être collectif au détriment des besoins individuels. En revanche, afin de créer un « jeu gagnant-gagnant », il s'agit de construire des synergies entre l'objectif collectif d'étalement des heures de pointe et les besoins individuels des employés et employeurs. Effectivement, en plus de participer par agrégation à l'étalement de l'heure de pointe, pourquoi certains nouveaux horaires de travail ne pourraient-ils pas correspondre à des souhaits ou à des objectifs latents d'employeurs et de travailleurs ?

Ainsi, en faisant de cette question du temps un débat démocratique, on acceptera enfin de considérer la variable temporelle comme une dimension essentielle pour concevoir le développement durable de nos zones denses. Et peut-être plus encore que d'améliorer la qualité de vie par la manière dont nous occupons un espace qui se fait de plus en plus rare, n'est-il pas nécessaire aujourd'hui de penser l'idéal citadin comme l'occupation la plus commode des temps partagés en société ?

⁶ Schémas de cohérence territoriale (SCOT) et plans de déplacements inter-entreprises (PDIE).

POURQUOI LA VILLE SERA SERVICIELLE ?

Bruno Marzloff, directeur du Groupe Chronos www.groupechronos.org, septembre 2011

Le service urbain, c'est une rupture. La planification urbaine se réinvente à l'aune de cette révolution. Les injonctions du développement durable, la recherche de productivité des infrastructures existantes, le bouleversement du jeu des acteurs, l'irruption du numérique urbain, les modèles économiques et partenariaux, sont autant de raisons pour que l'architecture des services ne soit pas considérée comme une option; autant de raisons aussi pour défricher des pistes innovantes et reconsidérer la ville, ses lieux et ses agencements.

La maîtrise des usages de la ville

La bascule de l'objet au service – qui se dessine par exemple dans l'automobile (autopartage, etc.) –, les réseaux intelligents (les "smart grids" pour une optimisation des productions-consommations d'énergie), les régulations de flux (congestion charge), le quotidien à distance (commerce, travail, formation, santé, etc.), etc. visent tous aujourd'hui une économie des ressources, un apaisement des mobilités. Ils imposent une dialectique entre les infrastructures existantes, l'aire numérique urbaine et les usages. Ce sont les services qui officient.

En alternative, en optimisation et en efficience des infrastructures physiques, les services deviennent des évidences qui s'imposent à la ville. Ces évolutions sont drainées par l'ambition – explicite ou sous-jacente – de "maîtrises des usages". Elles appellent une réflexion qui dépasse l'invocation du "service" comme solution ou même l'identification des services comme pistes de réponses. C'est une philosophie de la ville qui se repense. D'où l'importance de revisiter la notion dans le contexte urbain actuel.

La dimension industrielle du service

L'intensification des usages de la ville et l'innervation considérable des "liens" qu'elle engendre (*l'hypertexte de la ville*), définissent un métabolisme urbain dominé par les services. Aussi immatériels soient-ils, ils résonnent avec les infrastructures urbaines classiques dont ils contribuent à modifier les mécanismes. Flux d'énergie ou de trafic motorisé sont déjà des secteurs où la démonstration de services urbains se fait laboratoire pour d'autres régulations urbaines.

A l'occasion, les services modifient la forme de la ville. Ainsi, les gares cessent de n'être que des marches vers un train pour devenir des lieux de vie adossés à des services, dérogeant à la mission d'origine du lieu. La gare comme lieu d'une mobilité paradoxale, parce qu'elle n'implique plus seulement le mouvement au long cours

GRANDLYON

communauté urbaine
Direction de la Prospective et du DialoguePublic
20 rue du lac - BP 3103
- 69399-LYON CEDEX 03
<http://www.millenaire3.com/>

mais l'hébergement (de gens, de services, de commerces, d'urbanité). On bascule du voyage à l'escale. D'autres lieux sont concernés. A chaque fois, les services sont mobilisés.

Les services répondent à une logique de production-distribution concrète. Le service désormais se pense dans sa dimension "industrielle", avec ce que cela implique de transformation dans la planification urbaine : équipement, aménagement de l'espace, logistique, infrastructures numériques, mais aussi ressources humaines, gouvernance, modèle économique, et modèle d'administration entre l'autorité et les opérateurs de la ville (DSP, PPP et autres partenariat innovants) et entre les diverses échelles de territoire.

La dimension intelligente de la ville

Car ce faisant, les choix urbanistiques changent radicalement de politique dans un contexte d'intégration des "intelligences" (voir L'aire numérique urbaine de la revue Urbanisme avec le concours de Chronos) et de transformation du jeu des acteurs. L'autonomisation des pratiques du citoyen est supportée par la massification des pratiques numériques, tandis que la banalisation des capteurs et des supports de transmission ouvre des horizons inédits de régulation urbaine.

Donc d'un côté, le citoyen s'implique plus et autrement dans la ville. Il en est l'utilisateur et le client mais aussi le concepteur, le fournisseur et l'exploitant d'une matière première désormais incontournable, la donnée, base des services (voir Code for America).

De l'autre, des entreprises relient service et infrastructures dans une vision de productivité et de performance économique qui ne laisse pas les autorités urbaines indifférentes. "De fait, la fabrique de la ville, est devenue plus partenariale". Isabelle Baraud-Serfaty dans la revue Esprit en conclut justement que certaines formes de privatisation des villes se mettent en place, non sans rappeler que cela s'accompagne de questions, de dérives et de risques inédits et que cela suppose de réfléchir à d'autres instruments de partenariat et de *financiarisation* de ces projets.

La dimension "structurante" du service

L'intuition du service urbain se fait pressante : "Nous voulons changer le statut de la ville pour qu'elle devienne une cité de services", martelait le commissaire de l'Exposition Universelle de Shanghai. Les infrastructures immatérielles deviennent les supports de la ville, prétendait le designer et urbaniste William Mitchell dans les publications issues des travaux du MIT. Plus proche de nous, Véronique Granger (AUC, Lyon) rappelle que "la notion de services est aussi structurante que la notion d'équipements."

En fait, la conviction s'installe que cette notion de service dans la ville sera demain bien plus structurante que cela. Elle amène à repenser la notion d'équipement urbain pour en extraire le maximum de valeur et de bénéfices. Elle revisite dans le même temps la notion d'urbanité, car le jeu des hyperliens – entre les citoyens et les objets urbains – est à la base du service.

GRANDLYON

communauté urbaine
Direction de la Prospective et du Dialogue Public
20 rue du lac - BP 3103
- 69399-LYON CEDEX 03
<http://www.millenaire3.com/>

Une société de services. Une cité servicielle

D'une manière générale, la société est entrée inexorablement dans un modèle de services. Les services dans l'économie ont supplanté les productions agricoles et industrielles. Les services, ce sont quelques 65% des budgets des ménages, quelques 75% des emplois, quelques 80% du PIB, quelques 85% de la croissance, en France aujourd'hui. Dans ce modèle de service, l'homme et ses "intelligences" prévalent.

Si le modèle de l'infrastructure perdure, on ne voit pas pourquoi la ville échapperait à cette lame de fond. Il faut se mettre en posture de réfléchir à *la cité servicielle*. Trois raisons au moins militent pour cette rupture de paradigme :

- 1) Les limites atteintes des croissances "physiques" (extensions urbaines, écartèlement croissant domicile-travail, etc.), les limites budgétaires, les crispations environnementales , encouragent la mutation servicielle et sont autant d'*incitations au changement*. Les solutions sont ailleurs et en plus du classique aménagement urbain.
- 2) Nous sommes passés d'un paradigme de l'offre à celui de la demande, sans en mesurer les conséquences. Au schéma descendant et univoque – l'administration savait ce qui était bon pour l'usager – s'ajoute une voie montant des usagers eux-mêmes. On leur demande d'être autonome, il faut leur donner les outils d'*empowerment* (maîtrise par soi-même) qui vont avec.
- 3) La maturité de l'aire numérique urbaine (terminaux, capteurs, réseaux, applications sont en place) et des usages, assure les *fondements des services et le cadre du changement*. Reste à développer le carburant de ces services, la "donnée"; sans laquelle rien d'important ne peut s'envisager dans les services urbains.

Les mobilités façonnent un "urbanisme intensif"

Le point focal de la réflexion sur les services urbains se trouve dans les mobilités. D'abord, en travaillant les infrastructures dans une dimension servicielle. Ainsi, de la voiture dont on améliore *le taux d'occupation* avec le covoiturage, *le taux d'usage* avec l'autopartage ou *le taux d'utilisation* en articulant la voiture avec les autres modes (l'intermodalité vise à améliorer le parcours dans une construction complexe et rationalise les usages des divers modes). Le résultat, dans tous les cas, c'est plus ou autant avec moins.

Mais encore, il faut entendre les mobilités au-delà du déplacement et des transports, comme d'autres formes d'accès aux ressources de la ville (travailler au bureau, mais aussi de chez soi, de la gare, du télécentre, du café ; idem pour les sociabilités à distance, les achats et demain pour la vidéoformation, la télésanté, etc.). *Donc à la mobilité physique s'ajoute une mobilité numérique*, aux déplacements s'ajoute le "à distance", et les modes de transports se voient proposer des alternatives et des compléments avec les outils du numériques.

GRANDLYON

communauté urbaine
 Direction de la Prospective et du DialoguePublic
 20 rue du lac - BP 3103
 - 69399-LYON CEDEX 03
<http://www.millenaire3.com/>

Dès lors, la mobilité actuelle découvre un "urbanisme intensif" pour le meilleur et le pire, avec ses bénéfices, ses dérives et ses excès. Cette mobilité – plus dense, plus active, plus dispersée dans l'espace et le temps – conduit à d'autres rapports à la ville. Elle "fabrique" d'autres attentes à transformer en usages et façonne des passages et des continuités qui s'imposent à la ville. La préoccupation du citoyen va être de trouver la solution la plus pertinente, en fonction de sa situation de mobilité, de l'organisation du quotidien, des opportunités, etc. C'est cela qui se travaille d'ores et déjà avec une multiplicité d'outils logiciels animés par les usagers eux-mêmes (*Open Street Map, Walkscore, Foursquare*, etc.) qui apparaissent spontanément dans la ville 2.0, comme ils étaient apparus – pour les mêmes raisons, et dans les mêmes conditions – sur le net avec le Web 2.0.

Mobilités. Dérives et pistes de réponse

Henri Lefebvre parlait de "faillite de l'urbanisme" à propos des cloisonnements urbains et des espaces spécialisés ("l'espace spécialisé est un espace mort", disait-il à propos des bureaux). Une autre urbaniste, Jane Jacobs pour sa part pestait autant contre le fonctionnalisme que contre une gouvernance verticale et univoque. Les mobilités ont contribué à accentuer ces constats et à souligner combien les flexibilités sont des gisements de transformation de la ville et des sources de productivités. Les services sont là pour optimiser les flux mais ils sont aussi largement là pour réaménager l'espace et le temps des villes et refonder leurs urbanités.

Les extensions du domaine des mobilités

Paradoxe, la mobilité trouve ses limites dans les transports eux-mêmes : des déplacements trop motorisés, trop longs, trop chers, trop chronophages, trop envahissants de l'espace public, trop polluants ne sont plus la solution aux mobilités, en tout cas plus la seule.

Les mobilités sont inflationnistes (le Grand Lyon planifie un doublement du trafic d'ici 2025) en même temps que s'éparpillent nos azimuts du quotidien, avec leur lot de conséquences pour le citoyen. A partir de ces constats, et considérant que les mobilités restent le socle de la vie urbaine, on peut imaginer travailler sur plusieurs registres :

- **Comment fluidifier les déplacements ?** c'est-à-dire agir sur les congestions et sur les correspondances
- **Comment les relier aux ressources de la ville ?** c'est-à-dire inscrire les ressources sur le parcours naturel des citoyens, sur les nouvelles attractions (gares, stations de mobilité et nouveaux hubs à imaginer)

GRANDLYON

communauté urbaine
 Direction de la Prospective et du DialoguePublic
 20 rue du lac - BP 3103
 - 69399-LYON CEDEX 03
<http://www.millenaire3.com/>

- **Comment réduire en amont la demande ?** voir ci-dessous le "quotidien à distance"
- **Comment transformer la qualité des mobilités ?** c'est-à-dire réduire les *mobilités subies* (les deux heures de commuting quotidien pour beaucoup) pour consolider en revanche les *mobilités choisies* (les déplacements de loisir, de sociabilité, de détente).

Mobilité choisie versus mobilité subie

En effet, la mobilité a cru trouver sa réponse dans l'extension et l'intégration de l'offre de transport. On savait déjà que l'artificialisation du territoire se faisait au rythme d'un département tous les sept ans, mais cette inflation du macadam et du béton produit une curiosité que l'Insee livre ces jours derniers. Au-delà de l'urbanisation accélérée du territoire, *la densité de population diminue depuis la fin des années 1960. On comptait 600 hab/km² jusqu'en 1962. Elle était de 400h/m² en moyenne dans l'espace urbain en 1999.* Et sans doute encore moins aujourd'hui, douze ans après puisque rien n'a été fait au niveau institutionnel pour casser cette logique centrifuge perverse. Moralité, La France continue de s'urbaniser à grande vitesse, mais elle le fait en se dédensifiant de manière accélérée et en accélérant la croissance des trafics au-delà de la croissance démographique.

Il n'est pas besoin d'être grand clerc pour comprendre que l'étalement urbain est le moteur de plus de déplacements motorisés et d'une difficulté accrue d'administrer les flux.

Mobilité désirable et ville vivable

Trop de déplacements tue la mobilité et appelle d'autres équilibres : une ville marchable, une ville cyclable, une ville des courtes distances, une ville des proximités, bref une ville vivable et ce faisant durable. La ville mobile multiplie les choix (par le truchement des applications numériques), s'ouvre à des solutions de partage (partage de la voiture, des vélos, des taxis, mais aussi partage des réseaux wifi, voire encore d'autres communalités), à des hubs inédits (des tiers-lieux qui hébergent transport, correspondances, consignes de commande à distance, espaces éphémères de travail, lieux de sociabilité, etc.). C'est une ville apaisée car elle favorise les proximités, les lenteurs, donc les rencontres, bref une nouvelle urbanité.

"Mobilité désirable", "ville vivable", ce n'est pas loin non plus des écoquartiers. Cette sémantique assez heureuse n'aurait-elle pas un arrière-goût d'angélique ? Mais le goût d'angélique peut aussi franchement disparaître quand on voit les audaces de certains. A New York City, Janette Sadi-Khan est *transportation commissioner*, c'est-à-dire en quelque sorte la ministre des transports de Monsieur Bloomberg. A la barbe des automobilistes, et même des taxis, elle a matérialisé sur l'axe de Broadway en moins de trois ans le concept de *livable city* : plus de marcheurs et plus de place marchable et plus de marchabilité et idem pour le vélo avec des pistes cyclables

GRANDLYON

communauté urbaine
 Direction de la Prospective et du DialoguePublic
 20 rue du lac - BP 3103
 - 69399-LYON CEDEX 03
<http://www.millenaire3.com/>

protégés qui font le fureur des automobilistes. Et c'est spectaculaire dans la transformation de la ville.

Epouser les nouvelles mobilités

Autre réponse. L'offre urbaine s'est complexifiée pour s'adapter : aux *configurations spatiales* (le mode pertinent dans le territoire – ex. l'auto ou le covoiturage là où le transport public ne sait répondre), *temporelles* (la nuit, les week-end, les fréquences, les horaires et les correspondances mais aussi les friches temporelles comme Paris Plage ou les voies sur berges sans voiture le dimanche, etc.), et *logistiques* (hubs et réseaux).

Ce faisant, plus de choix, plus de ressources, dans des combinaisons les plus improbables, c'est du service, mais c'est aussi plus de complexité ! Il faut que ces palettes de réponses soient identifiées et connues par les usagers, qu'elles soient circonstanciées, enrichies, actualisées en continu. Comment faire en sorte que ces ressources soient reliées entre elles au moment des correspondances (multimodalité, intermodalité) et soient facilitées lors des transactions (des tarifications intégrées, des supports monétiques sans contact, des passes de ville ?).

Fabrique des services urbains et maîtrises d'usage

Les services à la mobilité (l'information, la transaction, les fluidités), *les services pour les mobilités* (toutes les formes complémentaires et alternatives aux déplacements) et *les services dans la mobilité* (les usages de sociabilité, détente, travail, communication au sein même des modes et lieux des transports) sont autant de registres où se repense la ville de demain. La ville admet ces brassages de flux et les gère dans une double figure : la "commutation" et des hubs. Ces derniers incarnent cette transformation. Ces "surfaces d'échanges" deviennent les logiciels de la ville, là où se façonnent les expériences de la ville, "la fabrique des services urbains", pour reprendre une expression née dans le programme Villes 2.0.

La société affronte les défis du développement durable. Fabriquer une vie, une ville et une société soutenable, c'est faire prévaloir les maîtrises d'usage. Maîtrise d'usage des ressources naturelles, des infrastructures, du système de mobilité dont on améliore les productivités, dont on contrôle des mobilités physiques qui confinent à l'inflation, dont on recouvre la maîtrise du temps, etc.

Quotidien à distance et "roaming de services"

Enfin, la "continuité servicielle" (ou le "roaming des services") s'impose comme un paradigme de la société nomade. Le "sans couture" (seamless) consolide la nécessaire fluidité du quotidien de l'individu et celle de la ville et des accès à ses ressources. Evidente, dans la téléphonie mobile ou dans internet qui s'affranchissent de toute frontière, cette continuité devient l'axe majeur de conception des services. Cette notion se renforce d'une autre innovation sociétale, "le quotidien à distance". L'exploitation du "cloud", des terminaux nomades et des écrans "pervasifs" (partout et tout le temps) encouragent des pratiques délocalisées et/ou désynchronisées

GRANDLYON

concurrentiel urbain
Direction de la Prospective et du Dialogue Public
20 rue du lac - BP 3103
- 69399-LYON CEDEX 03
<http://www.millenaire3.com/>

(travail à distance, télésanté, e-commerce, téléformation) qui participent de cette "continuité".

Suite servicielle et assistance à maîtrise d'usage

Dès lors, l'enjeu est énorme pour la ville et ouvre des champs considérables à condition d'accepter les ruptures. L'innovation demain portera sur deux axes :

- **Fabriquer des "suites servicielles"**. Le monde d'hier fonctionnait sur la parcellisation et les segmentations : le client de l'automobile n'était *a priori* pas concerné par les transports publics. Aujourd'hui Citroën lance le site multicity.fr qui renseigne les automobilistes sur les offres de transports publics et les ressources de la ville ! Si on admet que les issues reposent sur la "complexité" et les "ruptures de charges", le principe de la prise en charge de la continuité s'impose en effet.
- **"L'assistance à maîtrise d'usage"**. Si les terminologies de maîtrise d'œuvre et d'ouvrage sont familières, la notion de *maîtrise d'usage* se propose pour penser le meilleur emploi de l'existant. D'une manière caricaturale, la maîtrise d'usage passe par l'optimisation des infrastructures existantes (deux personnes dans une voiture soliste, c'est 100% de gain de productivité, une réduction par deux des pollutions, des encombrements, etc.).

Les supports de l'innovation urbaine

A partir de là, les transformations s'appuient sur les révolutions sociétales à l'œuvre.

- **Le basculement de la propriété à l'usage** sous des modalités de partage, de location, d'échanges, de syndication, de partage de la valeur avec leur cortège de productivités en même temps que d'urbanités. Si la tendance est déjà perceptible, les modèles d'affaires restent à construire, les offres servicielles aussi. Des opportunités de services pour la ville.
- D'autres possibles se font jour du côté des **temps de la ville**. Cette parallaxe, déjà largement explorée par les bureaux des temps, invite d'autant plus à l'innovation que le numérique change la donne et permet d'envisager de multiples pistes de travail.
- D'une manière plus générale, nous entrons dans l'explosion **des transactions numériques fondées sur la fluidité**. Passe de ville, micro-paiements, places de marché entre usagers Les technologies sont là (pas toujours les modèles). Les mettre en place, les développer, les gérer, les compenser suppose d'être proche des usagers.

La mobilité, ce n'est plus la réponse, c'est la question

GRANDLYON

communauté urbaine
 Direction de la Prospective et du Dialogue Public
 20 rue du lac - BP 3103
 - 69399-LYON CEDEX 03
<http://www.millenalre3.com/>

La station de mobilité

Georges Amar, qui a longtemps présidé à l'innovation et la prospective de la RATP, se demande si on ne peut inverser carrément la parallaxe. Au lieu de subir la mobilité et ses séquelles insoutenables, ne peut-on inverser le point de vue et se demander si la mobilité ne pourrait pas être performative. La mobilité a des vertus. Les voyages qui "forment la jeunesse", pourraient bien avoir d'autres performances. *"Comment les nouvelles formes de mobilités, reliées à la technologie, peuvent-elles être des occasions de refonder le sens du travail ?"*, se demande t-il par exemple. Pourquoi le travail d'ailleurs ? Parce que le travail est la mère des mobilités. C'est le travail qui calibre la taille et le rythme des transports des commutateurs, donc les pointes de trafic, donc les congestions aussi. L'idée est séduisante et dérangeante. Dérangeante, parce que nous pensons le moyen de transport comme un moyen de déplacement, alors qu'il le propose comme un moyen de reformuler le quotidien. On inverse la vision le cul par dessus tête.

Des lieux autres, des tiers-lieux

L'idée est féconde. Parce que dès lors, nous ne sommes plus dans la fuite en avant des mobilités, dans l'inflation et la congestion. On est dans une autre réflexion. Le travail doit-il être soumis à une mobilité de plus en plus intensive ? Ou bien va-t-on, à l'inverse, adapter l'organisation de ce travail aux mobilités désirées, ou au moins aux mobilités pondérées ? Dans ces cas, on se pose la question de ce que la mobilité pourrait apporter qui relève d'une logistique de service et non plus seulement de modes de transport.

C'est ce qui nous amène à explorer le concept oxymore de "stations de mobilité". Derrière cette antinomie du fixe et du flux, du mouvement et de la pause, il y a forcément quelque chose. Mais quoi ? Pour nous aider, on pourrait évoquer également l'opposition du nomade et du sédentaire. Poursuivant ce travail sémantique, on songe aussi à ce vocable de "tiers-lieu". Ni chez soi, ni au lieu principal du travail, mais un autre ailleurs que la ville offrirait, un hébergement de fonction pour dérouler autrement le quotidien. On le voit déjà dans ces cafés wifi, dans ces rames de TGV où se déploient quantité de terminaux pour lire, jouer, travailler, dans ces réseaux de dizaines de milliers de lieu-relais pour récupérer près de chez soi des centaines de millions de commande que génère le commerce à distance, dans ces "Points multiservices" dont La Poste égrènent les bourgs ruraux, dans ces kiosques serviciels dont les villes parsèment les lieux et les parcs publics, dans ces espace de co-working dont les "Cantines" sont les premières vitrines. Que la mobilité ne soit plus réduite au seul mouvement ouvre de sacrées perspectives.

Du coup, la formule de Georges Amar est séduisante, parce que on voit dans cette inversion forcément une forme d'innovation pour la ville, pour résoudre ses monstrueux défis. Elle nous encourage à repenser radicalement les espaces, les lieux et les services.

GRANDLYON

communauté urbaine

Direction de la Prospective et du DialoguePublic

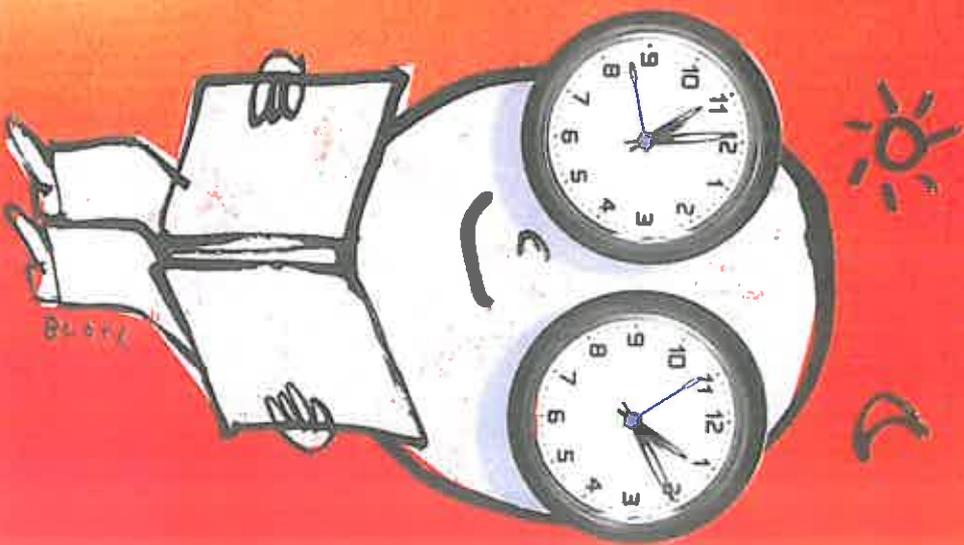
20 rue du lac - BP 3103

- 69399-LYON CEDEX 03

<http://www.millenaire3.com/>



HORAIRES D'OUVERTURE DES BIBLIOTHÈQUES : OUVRIR MIEUX



ÉDITORIAL

D'AURÉLIE FILIPPETTI,
MINISTRE DE LA CULTURE
ET DE LA COMMUNICATION

**OUVRIR PLUS ET MIEUX NOS BIBLIOTHÈQUES :
UN ENJEU DE POLITIQUE CULTURELLE.**

40 heures par semaine : c'est l'amplitude moyenne d'ouverture des bibliothèques des grandes collectivités françaises. Une moyenne au cœur des débats, au moment où la société civile se mobilise pour rappeler son attachement à la lecture publique : lieux citoyens, vecteurs de lien social, espaces de découvertes culturelles, plus que jamais les bibliothèques sont au cœur de la cité.

Les collectivités territoriales, engagées depuis très longtemps dans le développement du réseau de lecture publique, ont contribué à faire de ces équipements des lieux de culture pluralistes, démocratiques et ouverts à tous. Avec 1,5 600 points d'accès au livre, répartis sur notre territoire, plus de 55 millions de Français ont déjà la possibilité d'accéder facilement à la lecture, aux films et à la musique, très près de chez eux : les bibliothèques forment le premier réseau culturel de France.

Pourtant, si la densité de ce maillage a fait de la lecture publique un chemin d'accès privilégié à la culture et au savoir, de nouveaux enjeux sont aujourd'hui à relever pour adapter les bibliothèques aux usages du 21^{ème} siècle. Ils appellent, notamment, une réflexion sur l'adéquation des horaires de nos services publics aux rythmes de vie de la population. Nombreuses sont les collectivités territoriales qui avancent sur ce terrain, malgré la complexité de ce chantier.

Imagine-t-on, aujourd'hui, un nouveau centre municipal fermé aux heures où les usagers sont libres d'en profiter ? Pour quel ce qui est vrai d'un équipement sportif serait-il différent pour les lieux d'accès au savoir et au loisir culturel ? L'ouverture dominicale ou en soirée, les services de bibliothèques numériques accessibles 24 heures sur 24, diverses réponses existent pour répondre aux attentes des citoyens. Aucun modèle n'a, en soi, à s'imposer : les solutions sont à inventer au gré des spécificités de chaque territoire et des usages de sa population, dans le respect du dialogue avec les professionnels de ces équipements.

Je partage avec les collectivités locales cette conviction que le livre est l'un des piliers de l'édifice de démocratisation culturelle et que la bibliothèque en est une remarquable porte d'entrée : ouvrir davantage cette porte est notre objectif commun, pour les citoyens d'abord, pour mieux valoriser les efforts importants de modernisation que les pouvoirs publics continuent à investir dans leurs bibliothèques. C'est pourquoi le ministère de la Culture et de la Communication se tient aux côtés des élus et des bibliothécaires, pour accompagner leurs réflexions et apporter son soutien.

Les horaires des bibliothèques sont un sujet sensible : nombre d'idées reçues s'invitent encore au débat. Ce petit document a pour vocation de redonner quelques éléments factuels nécessaires pour analyser sereinement la question. Il sera suivi dans les prochaines semaines d'un document méthodologique plus complet. Il nous appartiendrait d'analyser les difficultés et les réussites des chantiers d'extension d'ouverture qui existent aujourd'hui et de continuer, ensemble, d'œuvrer à l'amélioration du service public et à la promotion d'une offre culturelle la plus accessible.

FOCUS

L'Observatoire des mobilités émergentes

Partages et mobilité intégrée...

Les nouveaux comportements et arbitrages des Français en matière de mobilité

Alors que la part de la population urbaine ne cesse de croître, les grandes villes peinent à gérer la demande de mobilité qui croît au moins autant. La saturation des réseaux se combine aux tensions sur le pouvoir d'achat et au développement rapide des TIC pour faire évoluer rapidement les usages. L'essor des mobilités en partage, inscrites dans la dynamique de la consommation collaborative interroge le modèle de déplacement basé sur l'usage quasi-exclusif de la voiture individuelle au profit de logiques servicielles et d'une mobilisation intégrée des nouveaux modes.

Une fracture est perceptible entre le cœur des grandes métropoles, engagées dans une redéfinition rapide de leur modèle, et le reste du pays où, pour l'heure, rien ne semble remettre en cause la suprématie de la voiture individuelle.

La circulation automobile en France baisse depuis 2005 – ce pour la première fois depuis le choc pétrolier de 1973¹ –, et le parc automobile se stabilise. Trop envahissante, contraignante, coûteuse, polluante, l'image de la voiture tend manifestement à se dégrader dans l'ensemble des pays occidentaux. La posture des jeunes est le symptôme le plus frappant de cette désaffection². L'âge moyen de l'achat de la première voiture neuve atteint 51 ans. La distance parcourue en moyenne par an par ménage recule depuis 1995 (passant d'environ 14 000 km en 1995 à moins de 12 000 en 2010). Ces indicateurs et d'autres témoignent d'une remise en cause de l'automobile dans l'imaginaire collec-

tif comme dans les pratiques de mobilité quotidiennes. Peut-on, comme Libération l'a fait, parler de « la fin du mythe », de « changement d'ère » ?

Résultantes de la contrainte budgétaire, de la congestion des réseaux de transport, des injonctions environnementales, les pratiques de mobilité se transforment. Les usagers se saisissent du numérique pour les orienter. L'émergence confirmée du covoiturage, de la location entre particuliers, de l'autopartage, des VTC, pointent la part du service dans la voiture qui s'adosse aux partages. Comme dans d'autres domaines, une logique d'usage prévaut sur celle de propriété. Cela continue-t-il le détachement des Français à l'égard de l'automobile ? Assiste-t-on au renouvellement généralisé du modèle de mobilité ?

L'ObSoCo et Chronos se sont associés pour lancer (avec le soutien de l'ADEME, de PSA et de la SNCF) l'Observatoire des mobilités émergentes, à partir d'une vaste enquête auprès d'un échantillon représentatif de la population nationale de plus de 4000 personnes. Ce premier Observatoire fait le point sur les pratiques de mobilité des Français, prend la mesure de leurs attitudes et de leurs attentes en la matière et estime le degré de diffusion des formes de mobilité partagées, en précisant le profil des populations les plus concernées... Cette note présente quelques résultats issus de cette enquête.

L'automobile reste très dominante dans la gestion de la mobilité

Malgré la progression de l'usage des transports collectifs urbains, qui continue de s'accroître, notamment en province³ et des

« Au cours des 12 derniers mois, merci d'indiquer à quelle fréquence vous avez utilisé une automobile (quel que soit le motif de déplacement). »



Source : L'ObSoCo, Chronos, 2014 ©

alternatives, le poids de l'automobile dans les pratiques de mobilité quotidiennes reste massif. 96% des Français affirment l'utiliser lors de leurs déplacements (conducteurs et passagers confondus) – 83% déclarent y avoir recours plus d'une fois par semaine. En dépit du développement des offres automobiles en partage, la voiture personnelle représente encore 93% des kilomètres parcourus dans l'année. Ce qui signifie que 7% relèvent d'autres formes. C'est le début de quelque chose de nouveau.

L'abandon de la voiture : un processus lent

L'usage de l'automobile lors des trajets quotidiens en semaine est globalement stable. Si 21% des Français déclarent avoir diminué leur usage de l'automobile ces dernières années, une part strictement égale affirme l'utiliser plus souvent. Pour les 58% restants, le recours à l'automobile est constant. Le solde d'usage est donc globalement nul. Une observation plus fine des données montre en réalité un accroissement net de

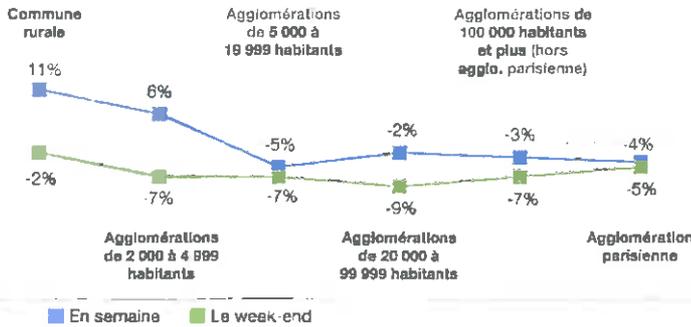
¹ Source : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Ceriu).

² Voir notamment l'étude Allianz Risk Pulse, *The future of individual mobility*.

³ Source : Les comptes des transports en 2013, Commissariat général au développement durable – service de l'observation et des statistiques

Solde de l'usage de l'automobile en fonction de la taille de l'agglomération de résidence

% d'individus ayant accru leur usage de l'automobile - % d'individus l'ayant diminué



Source : L'ObSoCo, Chronos, 2014

L'usage de l'automobile pendant la semaine dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants et une légère diminution dans le reste de la France, en particulier dans les grandes agglomérations. Plus marquant encore, les actifs, toutes catégories socio-professionnelles confondues, sont plus nombreux à avoir accru leur usage de l'automobile qu'à l'avoir diminué. Une grande partie de la diminution du trafic automobile la semaine au niveau national serait en fait imputable aux inactifs (passage à la retraite) et aux chômeurs. En revanche, le recours à l'automobile tend à diminuer le week-end sur l'ensemble du territoire.

Le processus d'abandon de l'automobile (quand il est envisagé) est lent et progressif. Il traverse plusieurs stades (test des formules de location, de l'autopartage, recours au covoiturage, abandon de la seconde voiture...). Il est généralement motivé par une évolution de la nature des déplacements à effectuer et par des considérations financières, plus que par la découverte des formes de mobilité partagées. Parmi les individus ayant réduit leur usage de l'automobile au cours des dernières années (21% de l'échantillon total), seuls 3% évoquent les offres d'automobile

en partage comme l'une de raisons à cette évolution – contre 28% qui évoquent des considérations financières et 46% une modification de la nature des déplacements. En outre, si 39% d'entre eux pensent continuer à réduire leur usage de l'automobile dans les années à venir, seuls 11% envisagent de revendre leur deuxième voiture et à peine 6% pensent se séparer de leur voiture principale et ne pas la remplacer.

Manifestement, **les Français restent globalement très attachés à leur voiture**. Interrogés sur la formule qui aurait leur préférence (la possession d'une voiture, l'emprunt ou le partage d'un véhicule avec des proches, la location de longue durée ou le recours à l'automobile au coup par coup), 81% des individus interrogés privilégient la propriété à l'usage.

Qu'en est-il alors de cette logique de l'accès qui prévaut dans d'autres domaines ? L'analyse approfondie des réponses montre des variations en fonction des territoires. L'appétence pour les formules basées sur l'usage (en particulier le recours à l'automobile au coup par coup avec des formules de type location, autopartage,

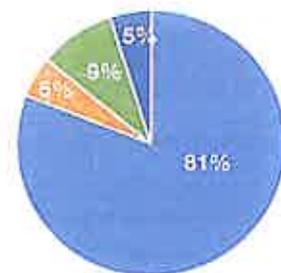
covoiturage..) progresse avec la taille de l'agglomération, jusqu'à dominer à Paris (où la possession d'une voiture n'est considérée comme la formule idéale que par 40% des résidents).

La mobilité : vers un accroissement des inégalités entre grandes et petites agglomérations

L'ensemble des résultats de l'étude révèlent une véritable dichotomie entre petites et grandes agglomérations en matière de mobilité. Alors que la part de l'automobile diminue dans les grandes agglomérations, celle des modes alternatifs, notamment des transports collectifs (par nature corrélée à l'intensité et la diversité de l'offre) s'accroît, modifiant progressivement la relation de la population à l'automobile. Plus de la moitié de la population au sein des agglomérations de moins de 20 000 habitants n'a jamais recours aux transports collectifs. Cette part tombe à 23% dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants (hors agglomération parisienne) et à 8% dans l'agglomération parisienne. Symétriquement, la part des individus qui recourent aux transports collectifs de manière régulière (au moins une fois par semaine) s'accroît très significativement avec la taille de l'agglomération (de 10% au sein des agglomérations de moins de 100 000 habitants à 59% dans l'agglomération parisienne).

Cette dualité se retrouve entre les grands pôles urbains et leurs couronnes (comme l'illustrent notamment les écarts marqués

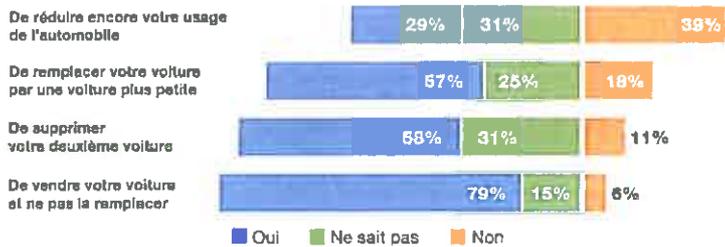
« Pour vous, dans l'idéal, quelle est la meilleure formule ? »



- La possession d'une voiture
- La location longue durée d'une voiture
- Le recours à l'automobile au coup par coup avec des formules du type location de courte durée, autopartage, covoiturage, taxi...
- L'emprunt ou le partage d'un véhicule avec des amis, des proches, des voisins

« Envisagez-vous dans les prochaines années... ? »

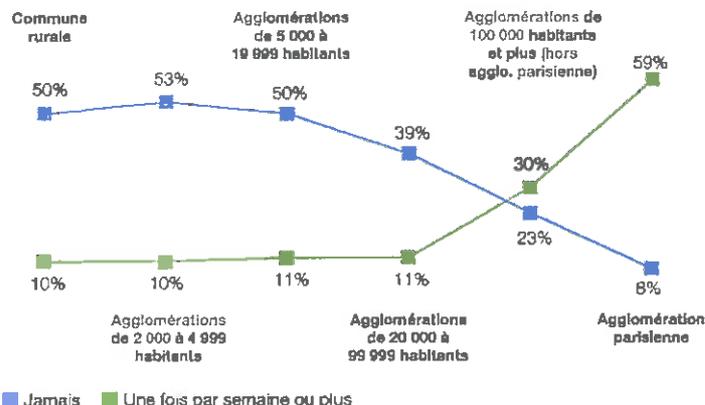
Base : individus ayant déclaré avoir réduit leur usage de l'automobile ces dernières années



Source : L'ObSoCo, Chronos, 2014

Source : L'ObSoCo, Chronos, 2014

Utilisation des transports collectifs en fonction de la taille de l'agglomération de résidence



Source : L'ObSoCo, Chronos, 2014 ©

en termes de pratiques de mobilité entre Paris Intramuros, la petite et la grande couronne parisienne).

Si les pratiques de mobilité sont aussi différenciées en fonction des territoires, c'est qu'elles résultent en grande partie des contraintes liées à la disponibilité des infrastructures de transport, à la densité des zones desservies (qui complique considérablement la mise en place d'offres collectives lorsqu'elle est trop faible), ainsi qu'aux caractéristiques sociodémographiques de la population. 64% des Français estiment ainsi ne pas avoir la possibilité de choisir entre différents modes de transport pour leurs déplacements du quotidien (84% dans les zones rurales ; moins de 50% dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants). 42% des actifs occupés déclarent être contraints de se déplacer aux heures de pointe (une contrainte cette fois plus forte au sein des grandes agglomérations) et près des trois quarts affir-

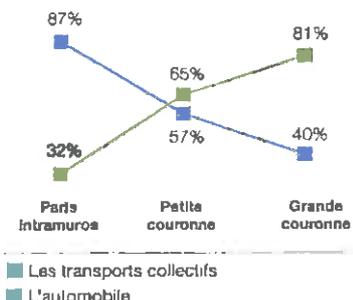
ment n'avoir aucune marge de manœuvre en ce qui concerne leur lieu de travail (le télétravail, et plus encore le recours aux espaces de coworking reste encore restreint à une portion minoritaire d'actifs, souvent très qualifiés).

Paris, et dans une moindre mesure les 11 autres villes centres des grandes métropoles françaises, affichent ainsi des problématiques très différentes de celles des petites communes de province – dans lesquelles la population est plus contrainte par la faiblesse de l'offre que par la congestion des réseaux de transport. C'est dans l'agglomération parisienne (qui illustre les difficultés auxquelles pourraient bien être confrontés le reste des grandes agglomérations françaises d'ici quelques décennies) que les tensions les plus fortes en matière de mobilité se font sentir. Le temps de trajet des actifs est supérieur de plus de 50% à ce qui est observé dans le reste de la France. A Paris même, les ménages dis-

posant d'une voiture affichent un degré de satisfaction à l'égard de l'usage de l'automobile significativement inférieur à la moyenne nationale. Malgré la présence d'un réseau extrêmement dense, c'est également au sein de l'agglomération parisienne que la satisfaction à l'égard des transports collectifs est la plus basse. L'offre peine en effet à rattraper l'évolution du nombre de passagers, qui croît nettement plus rapidement. L'ensemble des résultats de l'étude observés au sein de l'agglomération parisienne semblent confirmer que la solution à la saturation des réseaux de transport ne se situe pas nécessairement dans l'extension exponentielle des offres de transport collectif.

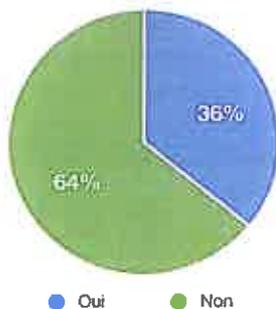
Le poids du travail et des contraintes de déplacement qui y sont liées ne sont pas à négliger dans l'inertie des comportements de mobilité. Ce sont les déplacements domicile-travail qui façonnent la congestion des réseaux de transport dans les grandes agglomérations. Une étude réalisée par le cabinet Roland Berger Strategy Consultants relève que si les trains d'Ile-de-France sont occupés en moyenne à 40%, ce chiffre peut s'élever jusqu'à 200% durant les pics d'affluence. L'évolution des formes du travail, et notamment le développement du télétravail et des espaces de travail partagés, constitue un levier puissant dans l'optique d'une politique de réduction de la demande. Encore peu développées (seuls 10% des actifs occupés interrogés déclarent pratiquer le télétravail de manière régulière, 2% fréquentent un site de coworking), ces nouvelles formes de travail progressent, particulièrement dans les zones les plus urbanisées.

Utilisation des transports collectifs et de l'automobile (au moins une fois par semaine) en fonction de la position dans l'agglomération parisienne



Source : L'ObSoCo, Chronos, 2014 ©

« Pour vos déplacements du quotidien, avez-vous la possibilité de choisir entre différents modes de transport ? »



Source : L'ObSoCo, Chronos, 2014 ©

Les pratiques de mobilité émergentes

Poussés par des besoins croissants en matière de mobilité, la mise en réseau des individus via Internet et une intensification de la contrainte budgétaires, les Français – ou plus exactement, certains Français – réinventent leurs pratiques de mobilité.

30% des Français interrogés déclarent avoir eu recours au **covoiturage** au cours des 12 mois ayant précédé l'enquête (18% en tant que passager ; 25% en tant que conducteur). Contrairement à l'idée reçue, **les sites Internet spécialisés dans le covoiturage (de type BlaBlaCar) ne représentent qu'une part minoritaire du covoiturage** (celui qui concerne essentiellement les longues distances). Moins d'une personne sur trois qui a eu recours au covoiturage au cours des 12 derniers mois est passée par une de ces plate-

FOCUS Partages et mobilité intégrée... Les nouveaux comportements et arbitrages des Français en matière de mobilité

formes. Dans la majorité des cas, le covoiturage est informel, et il ne fait l'objet d'une transaction monétaire visant à mutualiser les frais des déplacements qu'une fois sur deux. Le succès de BlaBlaCar a toutefois certainement contribué à un regain d'intérêt de la part des Français à l'égard du covoiturage. Si la dimension pratique, ainsi que l'impact positif sur l'environnement sont fréquemment évoqués par les covoitureurs, c'est la dimension économique qui constitue le premier élément de motivation (pour les passagers comme pour les conducteurs). La pratique du covoiturage est diffusée de manière équilibrée sur l'ensemble des zones du territoire, y compris au sein des zones rurales. L'usage se répand dans l'ensemble différentes catégories de la population de manière relativement équilibrée (tout juste observe-t-on une légère surreprésentation des jeunes et des CSP+ parmi les covoitureurs).

8% des Français ont recours à la **location de voitures entre particuliers** (7% sont offreurs ; 5% sont demandeurs), une pratique qui reste relativement peu fréquente et motivée autant par des considé-

rations financières que par la volonté d'éviter les circuits marchands traditionnels. La location entre particuliers, qui accompagne l'essor plus large de l'économie collaborative, est nettement plus présente au sein des grandes agglomérations, chez les jeunes et les CSP+ que dans le reste de la population. La diffusion de la location de voitures entre particuliers, illustrée par le succès de la start-up Drivy devenue, avec 200 000 membres et 30 millions de kilomètres parcourus, « leader mondial de la location de voitures entre particuliers », n'est pas négligeable et pourrait bien faire de l'ombre aux entreprises de location traditionnelles si la tendance venait à se confirmer. La popularité de la formule, et plus généralement des pratiques collaboratives, auprès des jeunes est un indice des marges de progression potentielles dont dispose la location de voitures entre particuliers.

5% des Français ont recours à l'**autopartage** (11% au sein de l'agglomération parisienne, 19% dans Paris intramuros), une pratique nécessairement corrélée à l'offre et donc majoritairement restreinte aux grandes agglomérations, mais qui est

utilisée de manière régulière par plus 50% des utilisateurs. Comme pour la location entre particuliers, les jeunes et les CSP+ sont nettement surreprésentés parmi les utilisateurs de l'autopartage.

On le voit, le contexte actuel de mutations (économiques, sociales, technologiques...) redistribue les cartes de la mobilité – en particulier dans les zones les plus urbanisées du territoire. Les effets de l'essor de la logique collaborative dans les modes de consommation, l'apport des nouvelles technologies et l'intensification de la contrainte budgétaire, ne sont pas à négliger dans l'analyse de ces évolutions. La posture favorable des nouvelles générations à l'égard des offres partagées et leur engagement dans les pratiques de mobilité émergentes témoignent des bouleversements à venir. Les résultats de l'étude ne reflètent toutefois pas le désamour souvent proclamé des Français à l'égard de l'automobile. Au contraire, ils pointent parfois les limites des offres de transports collectifs à satisfaire la demande (dont on connaît par ailleurs le coût pour les collectivités et qui sont elles-mêmes génératrices d'une nouvelle demande).

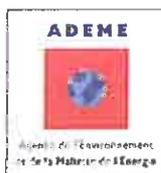
POUR EN SAVOIR PLUS

Les données présentées dans ce document sont issues d'une enquête réalisée en ligne par Opinion-Way du 8 au 27 octobre 2014, auprès d'un échantillon de 4011 personnes, représentatif de la population française de 18 à 70 ans. La taille importante de l'échantillon permet d'approcher avec une certaine précision statistique des pratiques qui ne touchent qu'une faible fraction des consommateurs.

Les résultats détaillés de l'enquête et les analyses qui les accompagnent sont présentes dans le rapport « l'Observatoire des Mobilités Emergentes, décembre 2014 ». Sous la direction de Philippe Moati

Renseignements auprès de Nathalie Damery, Tél. 09 81 04 57 85 - 06 71 55 23 63 - n.damery@lobsoco.com

Avec le soutien de



L'ObSoCo 32 rue de Picpus, 75012 Paris
Siret : 53438464900024 - www.lobsoco.com
Tél. 09 81 04 57 85

Mobilité et pluri-appartenance territoriale

Mouvement des personnes, des activités, des biens... Cette mobilité, dans laquelle nous sommes durablement installés, questionne le sens et l'utilité du « local ».

Philippe ESTEBE, directeur de l'Institut des hautes études de développement et d'aménagement des territoires en Europe (Ihedate)

La mobilité quotidienne, hebdomadaire, saisonnière, au cours du cycle de vie est devenue une donnée de base de la vie sociale, économique et de l'expérience de l'espace, dans tous les pays (voir l'encadré p. 49).

Cette mobilité est soutenue, jusqu'à une période récente, par la conjonction de plusieurs facteurs : l'accès croissant des jeunes aux études supérieures ; le développement du travail des femmes, qui multiplie les couples de deux actifs ; l'évolution des carrières, liées de moins en moins à un seul employeur ; les pratiques de consommation ; l'accession à la propriété ; le développement des déplacements de loisir et de tourisme. Le tout porté par une offre de déplacements qui n'a cessé de se multiplier, avec la généralisation de l'automobile d'abord, puis, plus récemment, une reprise de l'offre de transports collectifs.

La mobilité concerne l'ensemble des classes sociales : les habitants des zones urbaines sensibles déménagent autant que ceux des autres quartiers ; les hyperurbains se déplacent plus pour leurs loisirs et moins pour le travail, alors que les périurbains ont des pratiques symétriques. La mobilité sociale⁽¹⁾, tout en ayant ralenti depuis trente ans, reste à un haut

niveau, en dépit des représentations d'une « société bloquée » et d'un ascenseur social en panne⁽²⁾.

On peut faire l'hypothèse raisonnable que malgré certains facteurs de ralentissement (vieillesse de la population, saturation du parc automobile, coût de l'énergie), la mobilité, sans augmenter, va se maintenir à un haut niveau.

Intégration nationale, dislocation du local

Le mouvement des ménages, des activités, des marchandises et des informations entraîne des reconfigurations territoriales notoires. Schématiquement, ces mouvements se traduisent simultanément par une très forte intégration nationale et une désintégration locale croissante.

L'intégration nationale se marque par un rôle de distribution plus important qu'il n'a jamais été de la région capitale – l'Ile-de-France. Paris et sa banlieue jouent un rôle de pompe aspirante et refoulante qui attire des jeunes étudiants et des jeunes actifs et qui redistribue, à l'échelle nationale, des actifs d'âge moyen, des familles et des retraités. Cette fonction est liée à des caractéristiques particulières de la métropole nationale : forte concentration d'offre d'enseignement et de

recherche, assignation à des premiers postes dans le cadre d'un mouvement national, spécialisation sur certaines fonctions rares (finance, recherche, audiovisuel et numérique), pour les facteurs d'attractivité ; coût du logement et du foncier, forte compétition professionnelle, sous-représentation des services à la personne, pour les facteurs de distribution. L'intégration nationale se fonde aussi sur la constitution progressive de ce que Pierre Veltz appelle « une métropole en réseau »⁽³⁾. Ce réseau métropolitain se matérialise par les liaisons à grande vitesse qui relient désormais la quasi-totalité des grandes villes françaises entre elles (si l'on excepte Toulouse !). Les interdépendances entre les grandes villes, et avec Paris, se nourrissent aussi des déplacements réguliers de cadres, d'ingénieurs et de techniciens ; des relations scientifiques entre laboratoires et entre établissements dépendants d'une même firme ; des relations entre chercheurs et entreprises, formalisées par les bourses Cifre⁽⁴⁾.

Cette intégration nationale est l'avvers d'une dislocation du local. La mobilité des personnes, des biens, des services et des informations transgresse toujours plus les frontières des territoires institués. On a longtemps débattu, en géographie comme en aménagement, des dimensions de l'optimum territorial, permettant d'englober l'ensemble des mouvements sociaux, économiques, financiers, culturels, etc. La mobilité questionne fortement ce *graal* territorial. Elle induit une croissante inter-

(1) La mobilité sociale se déduit de la place occupée par les enfants comparée à celle des parents.

(2) Les habitants des Etats-Unis partagent la représentation d'une société ouverte, alors que les Français considèrent que leur société est bloquée. L'analyse des mobilités sociales intergénérationnelle montre exactement l'inverse ; voir à ce sujet François Dubet, *Les Places et les Chances*, Paris, Seuil, 2010.

(3) Entretien avec Pierre Veltz, revue *Urbanisme*, 10 octobre 2006.

(4) Convention industrielle de formation par la recherche. Voir Nadine Cattat et alii, « Des universités en concurrence », in Thérèse Saint Julien et Renaud Le Goix (dir.), *La Métropole parisienne*, Paris, Belin, 2007.



© DRK

dépendance des territoires. La dissociation entre les lieux de domicile et les lieux de travail, d'étude, de consommation, de loisir conduit à une spécialisation des territoires, du fait même des pérégrinations des personnes. Dès lors, les limites des gouvernements territoriaux sont questionnées : qui gouverne-t-on lorsque l'on gouverne une ville ? Ceux qui y dorment, répond Jean Viard⁽⁵⁾, parlant, non sans ironie, de la « *démocratie du sommeil* », à propos de la démocratie locale. En effet, comment sont consultés, dans l'espace démocratique municipal (ou même intercommunal) tous ceux qui n'y résident pas et qui contribuent à « fabriquer » le territoire : producteurs, étudiants, touristes, consommateurs ? Il découle de ceci que toute politique territoriale, intramuros, devrait d'emblée se penser dans l'interterritorialité⁽⁶⁾, c'est-à-dire prendre en compte des données, des comportements et des décisions extérieures à son territoire.

Le choix des modèles de démocratie locale

La mobilité induit donc une crise du local, qui se trouve face à une question existentielle : que gouverne-t-il, et à quoi sert-il dès lors que les territoires (les communes, les cantons, les intercommunalités et même les départements ou les régions) tendent vers une fonction hôtelière, supports temporaires d'activités qui se déploient dans des espaces multiples et spécialisés ? L'incertitude sur les fonctions du gouvernement local conduit directement à une interrogation sur les limites et les vocations de la démocratie locale : avec qui délibérer ? L'adresse (donc le sommeil) suffit-elle à garantir un pilotage territorial légitime ? La proximité, tant vantée par les décentralisateurs, correspond-elle véritablement aux pratiques des usagers des territoires ? Face à cette question, la littérature savante apporte, sinon des

réponses, du moins une controverse qui pourrait nous éclairer. Pour beaucoup, le propre du gouvernement territorial devrait être d'abolir la mobilité, en constituant des périmètres suffisamment larges, tels qu'ils englobent la plupart des déplacements de personnes, du domicile au travail, aux études, aux loisirs et aux lieux de consommation. Cette vision correspond à une forme de cité-Etat qui agrégerait en son sein une très grande diversité de groupes sociaux, de territoires et d'activités. Elle s'accorde à notre idéal démocratique, celui de faire société dans la diversité tout en présentant, selon ses partisans, des avantages notables, par exemple en termes d'économies d'échelle pour l'administration des services publics. Cependant, pour d'autres auteurs, notamment américains⁽⁷⁾, la mobilité est une donnée avec quoi le gouvernement local doit composer : les habitants « votent avec leurs pieds » et se déplacent d'une commune à l'autre en raison du niveau des impôts locaux et de la qualité de services qui leur est offerte. Les communes, les départements, les régions sont en concurrence pour attirer les habitants. Le local est un marché où s'ajustent l'offre et la demande de services. Dans ce contexte, la ségrégation sociale et spatiale est désirable, car elle permet d'ajuster les prestations aux préférences des citoyens-consommateurs. La démocratie est de type commu-

Malgré certains facteurs de ralentissement (vieillesse de la population, saturation du parc automobile, coût de l'énergie), la mobilité, sans augmenter, va se maintenir à un haut niveau.

nautaire, puisqu'elle s'exerce au sein de communautés socialement homogènes, caractérisées par une grande similitude entre les gouvernants-prestataires et les citoyens-consommateurs. Par vertu, nous nous prononçons spontanément en faveur du premier modèle, celui d'une citoyenneté républicaine projetée sur le local. Pourtant, l'expérience nous enseigne que c'est très souvent le deuxième modèle, celui de la démocratie communautaire (et du sommeil) qui prévaut. Cette oscillation entre l'idéal et le réel n'est pas le fruit du complot ou du clientélisme des élus locaux. Elle provient d'abord de ce que nous ne savons pas ce que nous demandons à un gouvernement local, dès lors que nous sommes tous des mobiles et des hédonistes territoriaux. ●

(5) Jean Viard, 2006, *Eloge de la mobilité - Essai sur le capital temps libre et la valeur travail*, Paris, éditions de l'Aube.
 (6) Martin Vanier, *Le Pouvoir des territoires. Essai sur l'interterritorialité*, Paris, Economica, 2010.
 (7) Charles Tiebout, 1956, « A Pure Theory of Local Expenditure », In *Journal of Political Economy*, 64 (5).

Une société mobile

En 2003, les habitants de l'hexagone ont parcouru 877 milliards de kilomètres, contre 150 milliards en 1970. 5 % des habitants déménagent chaque année et plus de 30 % d'entre nous ont changé de logement, de commune, de département ou de région depuis 1999. Tous les jours, 900 000 banlieusards « entrent » dans Paris

intramuros pour travailler, pendant que 300 000 Parisiens font le trajet en sens inverse. Chaque jour, un Français réalise entre trois et quatre déplacements. Nous parcourons en moyenne 17 km pour nous rendre au travail. Un adulte sur deux déménage au moment du passage à la retraite. Plus d'un Français sur deux part en vacances...

DOCUMENT n° 10

Espace public, espace à vivre à Rennes - 14 mars 2013

Espaces publics, mobilités et périurbanité

Auteur : Bruno Le Corre

Je démarrerai mon propos en disant que la ville d'aujourd'hui est diverse et multiple. Les villes centres, les coeurs d'agglomération sur lesquels nous focalisons souvent le regard sont indissociables de leurs couronnes. Les centres comme leurs périphéries plus ou moins lointaines participent d'un tout indivisible. C'est aujourd'hui l'ensemble qui fait ville. Pourtant, dans nos réflexions sur les espaces publics, la ville à pied, à vélo... nous restons bien souvent le nez collé sur les centres. Des associations de piétons se montrent d'ailleurs un peu surprises quand on les invite à participer à un séminaire sur le sujet des mobilités dans le périurbain. Je voudrais utiliser aujourd'hui cet espace de dialogue qu'est votre rencontre pour décentrer le regard sur les réalités du périurbain, des périurbains.

Pourquoi est-il important de se reposer la question des espaces de vie périurbain aujourd'hui ?

Tout d'abord, quinze millions de français y vivent, un quart de la population, pour 60 % dans les pôles urbains et 15 % dans le rural. On peut penser que le périurbain va continuer à se développer car ce mode de vie correspond aux aspirations d'une part importante de la population. La question est donc d'organiser ce développement, l'accueil d'habitants et d'activités, le commerce et les mobilités qui vont avec ces nouveaux de vie. Elle est aussi d'améliorer les conditions de vie de ceux qui y vivent déjà, les pionniers, qui sont là depuis quarante ans, qui n'ont pas l'intention d'aller vivre ailleurs. Ils veulent continuer à vivre dans leur commune car ils ont leurs repères, leurs réseaux de vie et de connaissances.

Ensuite, depuis la fin des années soixante-dix, le début des années quatre vingt, les mobilités quotidiennes ont fait l'objet de nombreuses innovations : les nouveaux métros, les tramways, les gares multimodales et pistes cyclables, les plateaux piétonniers, les vélos en libre-service, les voiture partagées, les personnels d'aides aux voyageurs dans les transports, les gilets rouges de la Sncf, les ami star à Rennes, les informations en temps réel sur la durée des embouteillages, les temps d'attente du prochain bus. Regardons autour de nous, tous ces services fonctionnent plutôt bien dans les centres mais les couronnes sont bien souvent restées à l'écart de ces innovations. Du coup, la voiture assure 70 à 75 % des déplacements et 85% des kilomètres parcourues. Le covoiturage, les TER et les autocars n'ont qu'une place marginale dans les déplacements La marche est cantonné à de minuscule espace, le vélo connaît le même sort avec des itinéraires sectionnés ou interrompus par une grande infrastructure infranchissable ou au prix de multiples détours ou de passages dans des buses, parfois inondées. L'espace périurbain n'est pas lisible pour le piéton ou le cycliste. L'effort d'innovation doit désormais porter sur le périurbain. Il faut faire entrer le périurbain dans l'âge de la diversité.

Enfin malgré certains clichés ou discours stigmatisant que l'on peut entendre sur la « France moche » ou cette « France des paysages de boîtes à chaussures », le périurbain est une réalité complexe. C'est bien sûr, l'espace de vie des ménages à deux actifs avec deux enfants et deux voitures, souvent propriétaires d'une maison avec jardin ou en accession à la propriété. Mais y vivent aussi des familles monoparentales et des allocataires de minima sociaux qui sont aujourd'hui plus nombreux que par le passé et aussi une importante population âgée, car le périurbain à quarante ans et les pionniers qui s'y sont installés en pavillon ont aujourd'hui 70 ans et s'y sentent bien. On le voit, ce sont des espaces de vie de sociabilités divers et aussi complexes que les villes-centres, avec des questions sociales et économiques à traiter.

Enfin, pour revenir à notre angle d'attaque, les mobilités, tout le monde ou presque s'accorde pour dire que le périurbain est un espace social façonné par la mobilité. La mobilité est la forme du mode de vie périurbain. Elle est à la base de l'appropriation des territoires, de la combinaison des activités quotidiennes, de la combinaison des réseaux sociaux. Les distances imposent aux habitants de cet espace un engagement dans la mobilité en moyens, en temps, en argent, en fatigue et en organisation de leurs programmes d'activités. Voilà un bon nombre de raisons sérieuses de s'y intéresser et d'ouvrir quelques chantiers dans le domaine des mobilités pour faciliter la vie quotidienne de ceux qui ont choisis d'y vivre.

A Rennes nous avons proposé de mettre le dossier sur la table lors d'un séminaire avec les élus et techniciens de l'agglomération et de l'aire urbaine en lançant un concours d'idées national auprès des

étudiants sur ce sujet des mobilités des habitants des périurbains, une sorte de grand brainstorming, pour faire de façon ludique, le tour des idées qui sont dans l'air, pour certaines bien connues, d'autres moins et peut-être découvrons-nous pour en découvrir de nouvelles. Résultat : ce processus de travail associé à des réflexions parallèles ouvrent plusieurs chantiers et plusieurs questions dont une centrale : quel sera demain le positionnement des autorités métropolitaines dans le développement de nouveaux services de mobilité ? En seront-elles des autorités organisatrices, des promoteurs, des facilitateurs de nouvelles solutions ou resteront-elles à l'écart ? Cette question est fondamentale pour les politiques de mobilité dans la mesure où les limites entre le privé et public deviennent floues. Jusqu'à une période récente, on séparait volontiers les systèmes de déplacements en deux grandes catégories : d'un côté, les transports collectifs généralement publics, de l'autre ce qui se rapportait au transport individuel, la voiture, le vélo, le plus souvent privé (en dehors des investissements de voirie).

Dans ces travaux, Georges Amar fait sauter cette frontière et qualifie le vélo en libre service de transport public individuel ; dans cette logique, le covoiturage pourrait être un transport collectif individuel privé et l'autopartage, un transport individuel collectif. Et que dire des applications privées pour smartphone développées à partir des données libérées par la puissance publique comme cela a pu être fait à Rennes ? Qui sera demain propriétaire des traces laissées par les GPS des téléphones qui en diront beaucoup sur les horaires, les origines, les destinations, les centres d'intérêts... ?

Je voudrais organiser la seconde partie de mon propos autour de deux idées clés, deux chantiers périurbains parmi d'autres qui ont émergés de nos réflexions et du brainstorming autour du concours d'idées étudiants. Ces idées sont le fruit d'un travail collectif, qui doit beaucoup aux 43 projets étudiants et aux apports d'Eric Le Breton, sociologue à Rennes 2 et à l'Institut pour la Ville en Mouvement et à Marion Steunou, conseil en mobilité à Rennes Métropole.

Le premier chantier, l'amélioration de la lisibilité du périurbain.

Ce territoire se transforme vite, de nouveaux venus y viennent en continu. On le voit dans la région rennaise avec le développement de nouvelles formes urbaines et de nouvelles populations dans les communes à quelques kilomètres de Rennes. Alors, comment donner davantage d'urbanité à cet espace de telle sorte que ses habitants mais aussi ses promeneurs puissent mieux se l'approprier ? Sur ce sujet, le contraste est frappant avec les centres. Le citadin dispose de plans de ville, de métro, de bus, de tramway, d'une signalétique abondante et continue, la possibilité de se repérer à partir de signaux forts, un grand immeuble significatif (par exemple, les Horizons, la tour France télécom à Rennes,) mais aussi, les passants, les policiers ou le marchand de journaux. Les ressources en matière d'orientation sont nombreuses. Dans le périurbain, les habitants connaissent leur environnement, leurs circuits à force de le sillonner pour de multiples activités au fil de la semaine ; mais beaucoup de personnes, les passants, les visiteurs, les nouveaux arrivants éprouvent des difficultés à s'y repérer du fait « *du chevauchement de plusieurs codes d'accessibilité* » comme l'a souligné Eric le Breton dans l'une de ses interventions. Le code de la campagne structure encore l'espace avec les panneaux présentant le labyrinthe des hameaux mais aussi le clocher et la place de l'église ; vient s'y superposer un autre code plus singulier, celui des multiples panneaux d'affichage des Conforama, Formule 1 et autres panneaux d'affichages... plantés sur le talus le long des axes routiers. D'autres réseaux de signes traversent le périurbain, les pistes cyclables avec de nombreuses discontinuités et des signalétiques hétérogènes ; les arrêts de cars et de bus ainsi que le fléchage des accès aux voies rapides. Le périurbain est un millefeuille de codes renvoyant à des échelles et des registres d'activités diverses, mal structurées pour les non initiés. Structurer l'espace périurbain avec des signes singuliers, ceux de la signalétique mais aussi des paysages, de l'architecture, du design... c'est de notre point de vue une façon d'en faciliter l'appropriation par les habitants et les passants. Des panneaux d'information, un espace public bien aménagé, une route « meublée » de lampadaires, de pistes cyclables, de marquage au sol... tout cela donne du sens aux lieux et manifeste une présence. Ces signes sont autant de supports auxquels les gens s'accrochent pour s'approprier des espaces qui deviennent les leurs. C'est aussi le sens du « boulevard périurbain » présenté par Yan le Gal dans ses travaux sur les plans généralisés de modération de vitesse dans les territoires périurbains. Les projets étudiants ont mis sous les projecteurs, quelques idées pragmatiques pour rendre le périurbain plus

lisible, plus appropriable par les habitants, les marcheurs, les cyclistes, les covoitureurs... à partir d'un maillage souple. Je pense ainsi aux travaux d'étudiantes en design qui proposent d'outiller les pédibus, ces dispositifs d'accompagnement des enfants à l'école à pied. Elles trouvent le principe pertinent pour le périurbain où trop d'enfants vont à l'école en voiture alors que les distances sont courtes. L'équipe propose des bornes de parcours, dans une déclinaison gaie et ludique (bois, couleur) et des poteaux marquant les points d'arrêts, ainsi que des bornes spécifiques indiquant les passages dangereux tels que les croisements de rue. On retrouve la même idée d'une maille souple aménagée sur les territoires de proximité à partir du vélo. Des étudiantes en géographie proposent un dispositif complet articulés à l'échelle d'un réseau de communes, des vélos en libre service, des racks où laisser son vélo personnel en sécurité, un marquage au sol continu de pistes ou bandes cyclables, une signalétique spécifique propre au monde du vélo, un espace d'accueil, de location et de réparation de vélos situés sur la place du centre bourg et des stages de « remise en selles ». Un autre designer conçoit une gamme d'éléments, de mobiliers pour faire des aires de covoiturage des espaces publics. Déclinés sur le modèle du container, ces modules de taille différente offrent aux covoitureurs des services. Un module permet ainsi de déposer et de récupérer des courses et colis. D'autres modules sont conçus pour accueillir les vélos permettant de faire les trajets entre chez soi et l'aire de covoiturage. Un troisième module, le point stop, posé en bordure de l'accès avec une signalétique adaptée, permet de rendre plus confortable l'attente d'un covoitureur. Un totem repérable de loin facilite également la lisibilité de cet espace. Ainsi, une fois aménagés, les espaces de la voiture deviennent un peu plus ceux du piéton et du vélo.

Toutes ces équipes proposent des réseaux peu techniques et peu construits. Ils ouvrent là de nouveaux espaces de rencontre et de ressources pour les habitants, des lieux mouvements source d'urbanité.

Le second chantier tourne autour de « la mobilité comme espace de solidarité et de lien social ».

La mobilité doit être appréhendée comme un espace temps d'échange et de solidarité et pas uniquement dans sa dimension technique. Expliquons-nous sur le sujet avec une idée concrète proposée par une étudiante à l'école nationale supérieure de création industrielle. Elle va puiser son projet dans deux registres, celui des systèmes de prêt de véhicules à vocation sociale qui se sont développés en France dans le monde des missions locales et de l'insertion et le registre de l'innovation technique avec le véhicule électrique. Rien de neuf dans l'approche de l'électromobilité. Tout l'intérêt est dans la combinaison et l'assemblage astucieux de la technologie et de l'économie solidaire autour de trois éléments : un véhicule électrique, un transport solidaire et une location partagée. Le projet envisage le périurbain comme un terrain d'expérimentation idéal pour réinventer un « vivre ensemble » à partir de la mobilité. Il ne vise pas une « solution prête à l'emploi pour tous », un « copier coller des systèmes urbains » (vélos en libre service, bus, navettes) efficaces dans des zones denses mais inefficaces dans les contextes d'habitat plus dispersés. Le projet se présente sous la forme d'une entreprise sociale soutenue par des partenaires privés (constructeurs automobiles, équipementiers, garagistes, fournisseurs d'accès à l'énergie) et publics (collectivités, programmes européens). L'entreprise dispose d'un parc de véhicules électriques pour chaque commune mis à disposition selon deux formules : 1) une location simple ou partagée, 2) un transport solidaire. Ce dernier aspect est intéressant à préciser dans le cadre de nos échanges de ce jour : une voiture électrique vous est prêtée. En échange de son utilisation gratuite, vous effectuez pour l'entreprise un certain nombre d'heures dédiées au transport d'intérêt général (emmener une personne âgée faire ses courses, un demandeur d'emploi sans permis à un rendez-vous). L'entreprise travaille avec les associations locales et le CCAS pour mettre au point des agendas de déplacements adaptés à chaque conducteur bénévole. Ils peuvent également assurer la conduite d'enfants à des activités le mercredi par exemple. Le site internet, les associations locales et le CCAS facilitent les mises en relation, les rencontres, les échanges et l'organisation des trajets. Les offres de mobilités sont ainsi assorties de dispositifs de solidarité contribuant à densifier les relations dans le périurbain et à en faire un nouvel espace social.

ÉPREUVE N° 3