

Café géographique du 23 Mars 2005

NOUVEAUX RYTHMES URBAINS :

la ville à 1000 temps ?

Débat introduit et animé par

Robert MARCONIS

(Professeur de géographie à l'Université de Toulouse-Le Mirail)

PRESENTATION

Le temps n'est plus où la vie urbaine était rythmée :

- au quotidien par les horaires d'entrée et de sortie des usines, bureaux ou écoles.
- chaque semaine par le repos dominical, avec ses moments forts (messe, tiercé, repas familial, etc.).
- chaque année par de longues semaines de vacances invitant à quitter la ville ou à investir différemment ses espaces publics.

Voici venu le temps des nouveaux rythmes urbains, des horaires flexibles, gages ou témoins de liberté, mais aussi de contraintes multiples.

Hier, à 5 heures, Paris s'éveillait ; aujourd'hui à la même heure, Paris s'endort aussi quand regagnent leur domicile ceux qui ont fait la fête ou qui ont durement travaillé pour permettre cette vie nocturne ou préparer la ville à vivre le jour venu (*cf.* l'Atlas *Paris la nuit* de l'Atelier parisien d'urbanisme).

Le repos dominical ou des jours fériés, propice à des pratiques sociales festives, culturelles et sportives, n'est plus vraiment respecté. Les grands magasins revendiquent la possibilité d'accueillir leurs clients, invoquant leur "demande" (?). Offices religieux et rencontres sportives sont parfois avancés en semaine pour "libérer" les week-ends. L'absentéisme sévit dans les écoles qui persistent à ne pas adopter la semaine de quatre jours.

S'achemine-t-on vers une ville ouverte 24 H sur 24 et 7 jours sur 7 ?

Les nouveaux rythmes urbains modifient les relations sociales et nos rapports à l'espace qu'il faut aménager et gérer en conséquence. Ils sont une source de conflit entre de nouvelles pratiques des espaces publics et les populations riveraines, entre les aspirations légitimes de générations différentes, entre catégories sociales dont certaines revendiquent le droit d'utiliser à leur guise leur temps "libéré", tandis que d'autres sont confrontées à des temps contraints ou subis.

Ils se traduisent en ville par la multiplication de déplacements qui semblent échapper à toute rationalité. Dans l'agglomération toulousaine, un tiers à peine est lié au travail ou

aux études ; les autres semblent relever de la liberté ou du "caprice" des habitants (destination, répartition horaire ou hebdomadaire). La voiture individuelle offre la "liberté" d'aller "où l'on veut, quand on le veut", alors que les transports collectifs imposent leur contraintes d'horaires ou d'itinéraires.

Ces mobilités diffuses dans le temps et dans l'espace interrogent l'élus, le géographe et le citoyen. La ville doit-elle s'y adapter ? Faut-il au contraire réguler cette diversité croissante des temps au nom d'une certaine idée de "qualité de la vie" ? Difficile d'arbitrer et de faire émerger un consensus : l'intérêt général ne peut être la somme des aspirations contradictoires que révèlent ces nouveaux rythmes urbains.

Robert MARCONIS

DEBAT

1. Régis Lecoivre ("médiateur d'innovation" ?) : *Vous dites que nos villes du Sud sont en retard, mais avez-vous, en dehors de Belfort et de Poitiers, d'autres exemples de villes en avance ou "justes à temps" ? Quels sont les instigateurs, les acteurs à l'origine des bureaux du temps ? Quelles sont enfin les villes dotées à l'heure actuelle d'un bureau du temps ?*

Robert Marconis : Les exemples que l'on peut donner sont principalement étrangers. La réflexion y semble avoir été engagée plus tôt, ce qui fait apparaître les villes du Sud comme des villes "rebelles" face à cette question du temps. Bordeaux semble peut-être plus favorable. A Toulouse, la réflexion ne semble pas du tout en avance. Cette question, si elle reste non résolue, risque de déboucher sur de nombreux conflits et d'entraîner une certaine forme de ségrégation. Une politique à l'échelle de l'agglomération devrait donc être envisagée, car si les lieux centraux restent le principal lieu d'expression des conflits, le problème se pose en réalité à une échelle beaucoup plus vaste. Une réflexion sur les temporalités et sur les solutions envisageables doit émerger. Différents scénarios sont envisageables quant à cette question du temps :

- le premier scénario consisterait en un retour en force des temporalités passées, des anciens rythmes urbains, qui est à mon avis peu probable.
- le second se caractériserait par un "laissez faire" avec un risque de multiplication des conflits, des formes de ségrégation et des groupes de pressions imposant leurs volontés et leurs usages.
- le troisième par une prise en compte des différentes demandes, des différentes attentes des usagers. Tâche difficilement réalisable compte tenu de la multiplicité des attentes et de la complexité du phénomène qui rendent le consensus extrêmement difficile.

2. Régis Lecoivre : *Est-ce que quelqu'un pourrait nous parler de l'exemple du Brésil ? George Aramand (?), dans "Mobilité urbaine" (éditions de l'Aube), propose cet exemple à la réflexion et explique que dans le cas du Brésil, la solution a été de réintroduire des bus - mais attention, des bus de toutes tailles. Ces "collectivos" ont ainsi été envisagés comme mode de transport en remplacement des voitures. L'introduction de ces "collectivos" a abouti à une réorganisation de la ville, bien que des problèmes de mobilité et de sécurité soient toujours d'actualité. La principale conséquence a été la création d'un circuit parallèle de "collectivos".*

R. M. : Comme quoi les villes du Sud ne sont pas toujours en retard !

3. Perla Cohen (U.T.M.) : *Ce que je trouve pour ma part particulièrement frappant, c'est cette symbiose entre deux concepts séparés disciplinairement que sont le temps et l'espace et qui sont réunis au sein de cette question des «nouvelles temporalités urbaines ». Ce nouveau concept semble donc reposer sur une union entre ces deux notions du temps et de l'espace, comme si finalement la mobilité se situait à la jonction du temps et de l'espace, comme si elle était issue de leur imbrication, de leur croisement et finalement d'une intensification qui naîtrait de ce croisement. Cette imbrication m'interroge particulièrement parce qu'elle semble aboutir à de nouvelles interrogations sur des problématiques anciennes, parce qu'elle permet d'aborder de nombreux problèmes sous un nouvel angle. De plus, je trouve que l'idée la "domiciliation" de la mobilité dans ce que l'on appelle des "maisons du temps" est intéressante.*

R. M. : S'interroger sur les nouveaux rythmes urbains et sur les temporalités conduit notamment à se poser la question de l'espace qui leur est associé, des territoires de ces nouvelles temporalités et invite finalement à porter un regard rétrospectif quant à nos propres pratiques.

L'implication de l'organisation spatiale et temporelle devient une thématique incontournable de l'urbain. Les rapports entre temps et espace se sont en effet complètement modifiés. Ces changements se sont notamment manifestés par une destruction des temps forts, des temporalités imposées qui constituaient des occasions de rencontres sociales. Par exemple, la sortie de l'école constituait un lieu et un moment propice à une certaine forme de socialisation, à un moment de rencontre imposé mais structurant des rapports sociaux entre parents. Ces temporalités anciennes collectives constituaient donc des opportunités de créer ou de renforcer des liens sociaux, ou des conflits. Aujourd'hui, les contraintes temporelles semblent s'être relâchées, un plus grand choix s'offre à l'individu, ce qui pose le problème du devenir social, de l'avenir de "l'être ensemble".

De plus, ces temporalités nouvelles posent nécessairement le problème de la ségrégation sociale. Ne sont-elles pas finalement l'apanage de privilégiés et n'ont-elles pas pour conséquence d'entraîner une augmentation des contraintes et une déstructuration de certains autres groupes sociaux tels que le personnel des entreprises commerciales ou de certains services publics ? Face à de telles considérations, il faut une véritable réflexion collective et que le politique joue son rôle d'arbitrage. Le législateur en Italie, par exemple, a choisi de poser des limites à ces nouvelles temporalités et à la réorganisation qu'elles impliquent, considérant que la mobilité de privilégiés ne pouvait justifier un asservissement de certaines autres catégories sociales. Les syndicats, quant à eux, semblent rester sur des positions très réactionnaires éludant la question de l'adaptation pourtant essentielle. N'y a-t-il pas pourtant de solution intermédiaire à proposer, un moyen terme entre une dérégulation sauvage et une régulation fermée à toute évolution ? La question constitue un véritable problème et un enjeu politique.

4. Marc (ancien étudiant en DEA "Ville : Territoires et Territorialités") : *Vous avez évoqué l'émergence de "maisons du temps et de la mobilité" qui semblerait indiquer que la réflexion est envisagée à l'échelle locale. Je reste sceptique quant à l'efficacité de telles structures, au souvenir des maisons de l'environnement, mises en place à l'échelle locale, qui ne se sont pas avérées efficaces pour gérer cet autre problème majeur qu'est l'environnement. Est-ce que finalement, le problème de la prise en compte des temporalités nouvelles n'est pas impulsé par cette logique libérale à laquelle nous sommes soumis, tout comme la question de la constitution européenne d'ailleurs. N'est-il pas tout simplement un prétexte à l'affirmation d'un monde et d'un mode de vie libéral, ce qui reviendrait à dire que la question est*

finalement d'ordre politique, général, global ? N'y a-t-il pas, si l'on replace la question dans ce débat plus général, une contradiction entre le principe de liberté et l'adaptation aux nouveaux rythmes urbains ?

5. Stephan Coppey, (adjoint au maire de Balma, Communauté d'agglomération du Grand Toulouse) : *La question des nouvelles temporalités renvoie en effet au débat liberté / libéralisme mais le problème de la mobilité n'est à mon sens pas réductible au libéralisme. Sur la question de l'intervention politique, le devoir du politique est d'intervenir quand cela pose problème. Quels sont ces problèmes soulevés par les nouveaux rythmes urbains :*

- *le problème de la sécurité*
- *le problème des répercussions sociales avec une aggravation des inégalités*
- *le problème des conséquences environnementales avec des nuisances de différents types, pollution sonore, pollution atmosphérique...*

Problèmes qui conduisent à une réflexion sur les solutions envisagées et envisageables :

- *une solution possible serait la prise en compte des territoires urbains, du périurbain et de l'étalement urbain : il existe des solutions mais leur coût financier est important. Dans l'est de l'agglomération, un système de transports collectifs plus souple a été mis en place pour répondre à cette question de la mobilité.*
- *envisager des lieux d'accueil pour ces nouvelles temporalités et pour les pratiques qui leur sont liées afin d'encourager l'émergence ou renforcer certaines formes de sociabilité et résoudre ainsi la question des possibilités de rencontres. Cette question des territoires est liée à un aspect du problème, à une certaine tranche de population, les jeunes qui semblent particulièrement concernés par ce phénomène des nouvelles temporalités et par la question de la mobilité.*

R. M. : Pour répondre à la première partie de votre intervention, je dirais que le problème et les solutions à envisager concernant les transports sont pris en charge par "les maisons du temps et de la mobilité" dans les villes où elles existent. Les solutions à envisager sont à mon avis inséparables d'une évaluation précise préalable de ces nouvelles pratiques et attentes sociales : or ces pratiques sont encore émergentes et en devenir à l'heure actuelle. Comment les évaluer, comment apprécier l'ampleur de leur évolution et leurs conséquences ?

Pour ce qui est du problème des jeunes, il fut déjà tenté par le passé d'y répondre en proposant une solution spatiale, en leur accordant des lieux désignés tels que les "maisons des jeunes". Leur mise en place est loin d'avoir eu les effets espérés, ce qui me laisse penser qu'une attribution de lieux n'est pas la solution, les pratiques des jeunes se caractérisant par une mobilité toujours accrue. Le problème ne saurait donc se résoudre au niveau local par des aménagements ou des initiatives commerciales étant donné que toutes ces pratiques, à l'image de celles des jeunes, apparaissent très fortement liées à la mobilité.

L'importance de cette notion de mobilité dans les pratiques urbaines doit-elle pour autant aboutir à des solutions favorisant les pratiques individuelles ? Cette question renvoie là encore à la distinction qu'il faut opérer entre liberté et libéralisme. Les nouveaux outils techniques introduits par le libéralisme ont favorisé la mobilité individuelle, l'intégration de ces outils aux pratiques urbaines s'inscrit dans la logique de stratégie de grands groupes financiers qui tendent à encourager la consommation individuelle (DVD, baladeur, magnétoscope...). Dans cette logique, les contraintes des lieux semblent s'affaiblir au profit d'un fonctionnement, d'une organisation en réseau. L'économie est donc loin de jouer un rôle neutre dans l'évolution de ces temporalités urbaines puisqu'elle favorise l'émergence de pratiques individuelles et non plus collectives.

6. X... : *Vous avez très largement évoqué les "maisons du temps et de la mobilité". Pourriez-vous préciser les modalités de leur mise en place et de leur fonctionnement ?*

R. M. : Pour répondre à votre question, je reprendrais l'exemple de Belfort. Cette maison a été créée sur une incitation des pouvoirs publics, plus précisément de la DATAR qui apportait une aide logistique et financière aux municipalités et aux collectivités territoriales. Pour ce qui est du fonctionnement, la maison du temps repose sur une base associative privilégiant les principes de concertation, de dialogue, de discussion, et la réflexion collective. La structure est donc associative et vise à délivrer des propositions qui feront l'objet d'un arbitrage politique. Son rôle n'apparaît pas comme décisionnel, mais plutôt comme celui du maître d'œuvre qui viendrait chapeauter l'ensemble. La décision revient donc en fin de compte au politique. L'avantage d'un tel fonctionnement est que, avant sa mise en œuvre, la solution fait l'objet d'un sondage, la demande sociale est prise en compte en amont.

Un problème majeur induit par les temporalités urbaines est les conséquences en termes sociaux, en terme de liberté, avec notamment la question des "exclus de la mobilité", des "captifs", les questions de sécurité également ou d'entente de voisinage. Je regrette quelque peu que l'on ne prête pas assez d'attention à ces temporalités naissantes et aux nombreux problèmes qu'elles génèrent. Dans *Les Passagers de la nuit* (voir biblio), l'auteur aborde la fameuse question de la pratique des jeunes la nuit, mais ce genre de regard n'est que trop marginal à l'heure actuelle.

7. Jean-Marc Pinet (animateur du Café géo) : *Je souhaite revenir sur cette question du rapport temps / espace. Ce que ce que l'on pourrait finalement qualifier d'"expansion temporelle" ne se manifeste-t-il pas de manière très différenciée selon les lieux et selon les catégories sociales ? Est-ce que la différenciation spatiale n'est pas en fin de compte une des caractéristiques majeures, une des conséquences principales de ces nouvelles temporalités ? D'autre part, peut-on simplement opposer anciennes temporalités collectives et nouvelles temporalités individuelles ? L'opposition individu / collectif est-elle si marquée dans la réalité sociale ? La logique individuelle est-elle si déconnectée de la logique collective ? Le bistrot que fréquentent les jeunes la nuit répond-il à leur propre désir ou à la stratégie de la Société France-Boisson ?*

R. M. : Ces temporalités émergentes sont en effet à analyser de manière plus fine. Les clivages sont importants entre les zones péri-urbaines et les centres, entre les grandes métropoles et les villes moyennes. Le problème se pose de manière extrêmement variable selon les lieux. Ainsi, au cours d'une étude que j'ai réalisé sur les étudiants d'Albi, j'ai pu apprécier combien l'aspiration à la grande ville, pour les jeunes, restait extrêmement forte et comment ces jeunes perçoivent la ville comme une possibilité d'intégration à un nouveau mode de vie caractérisé notamment par la mobilité et par des temporalités différentes de leur lieu d'origine. Ces rythmes correspondent à un réel besoin, à une demande sociale, notamment de la part de cette catégorie de la population que sont les jeunes qui tendent à nouer des relations particulièrement fortes avec le temps de la nuit. Ce besoin doit être pris en compte de manière très précise. Les chercheurs doivent expliquer et accompagner ces nouvelles pratiques et ces nouvelles temporalités, cette tendance sociale.

Cette évolution se caractérise notamment par un décentrement par rapport à la famille qui fut longtemps un référent majeur des temporalités. Aujourd'hui, les groupes d'appartenance sont moins imposés, ils témoignent plus d'un choix personnel, la fabrication d'un réseau social a désormais plus tendance à se faire à l'échelle de l'agglomération grâce à des outils tels qu'Internet et les téléphones portables. La revendication à la mobilité est très précoce. Ce sont

les jeunes générations qui revendiquent le plus ce droit à la mobilité, peut-être parce qu'elles en sont finalement les premières "captives".

Ce phénomène des nouvelles temporalités, des nouveaux rythmes urbains se fait-il sur des bases sociales hétérogènes ou homogènes ? Les principaux acteurs concernés par cette mobilité ont-ils des origines sociales, culturelles, générationnelles très différenciées ? L'émergence de ces nouveaux phénomènes aboutit-elle à des formes de ségrégation ou au contraire de mixité ? Voici autant de questions ouvertes, de domaines qu'il reste à explorer.

8. Y... : *Serait-il hors sujet d'évoquer le problème de la pollution éventuelle engendrée par ces nouveaux rythmes urbains ? Des solutions ne me semblent pas avoir été développées.*

R. M. : La question n'est pas hors sujet mais simplement à la frontière, à la marge de cette thématique. Le problème de la mobilité d'un individu, en effet, pose nécessairement la question de ses conséquences sur la mobilité des autres individus. Des solutions ont été proposées, telle que le covoiturage, mais on s'est aperçu que le co-voiturage n'arrivait pas à s'imposer au sein des pratiques. Les trajets des personnes concernées semblent plus de l'ordre de la pérégrination que du circuit préétabli. La mobilité croissante supprime la régularité et la simplicité du trajet lieu de travail / maison et donc toute forme de rationalité dans ces pratiques. Les temporalités individuelles ont eu finalement raison des solutions proposées.

9. Stephan Coppey : *Le développement des systèmes tels que le covoiturage dépend des usagers et les associations de co-voiturage leurs lancent aujourd'hui des appels, notamment par le biais de sites Internet, car un seuil minimal est indispensable pour en assurer le fonctionnement. Plus il y aura d'usagers et plus les offres seront importantes, et donc plus les possibilités de concordance entre les parcours des usagers seront élevées.*

Un autre système a été également mis en place dans certaines villes comme Bordeaux ou Toulouse, il s'agit de l'auto-partage. Cette solution est notamment proposée par l'entreprise de services Wallgreen : des essais sont en cours à Toulouse, près d'Esquirol notamment, où des Clio sont mises à disposition des usagers.

Ces deux solutions ne sont cependant pas sans inconvénients : elles augmentent le nombre de contraintes et réduisent ainsi la liberté individuelle en terme de mobilité. La solution des transports à la demande a aussi été envisagée. L'avantage de cette solution est de proposer un cadencement plus adapté. Elle semble donc plus efficace que le covoiturage.

10. Un étudiant en IUP : *Une question toute simple : à qui profite la mobilité et quels en sont les facteurs économiques ? La mobilité n'est-elle pas ségrégative et ne pourrait-on parler finalement de mobilité à deux vitesses pour caractériser ces nouveaux phénomènes ?*

R. M. : Cette question n'est justement pas une question simple ! La mobilité engendre de nouvelles contraintes, le portable en est un exemple flagrant, mais également de nouveaux clivages sociaux. Ainsi, à travers le problème des "captifs" de la mobilité, se pose la question du "droit à la mobilité". Il fut un temps où les transports collectifs permettaient de proposer une réponse à ce problème de la captivité, une solution face au problème de l'exclusion automobile, une solution d'accès à la mobilité finalement. Dans les grosses opérations de rénovation urbaine des années 1960 et 1970 par exemple, un des arguments pour faire accepter le délogement aux habitants des immeubles à rénover était que les transports collectifs leur offriraient un droit à la mobilité. Aujourd'hui, les transports collectifs ne permettent plus d'assurer de la même façon ce droit à la mobilité et ne représentent plus la solution au problème de ces captifs des nouveaux rythmes urbains. La solution serait à mon sens plutôt à envisager du côté d'une action sur le cadre bâti, en encourageant une

densification raisonnée et raisonnable, un compromis entre la propriété individuelle et les collectifs démesurés de la période des années 1960. Cela permettrait de mettre en place un réseau de transports en commun véritablement adapté et efficace. Cette solution est malheureusement peu évoquée par les élus, étant un sujet peu porteur politiquement.

Il serait également intéressant de lancer une enquête anonyme auprès des jeunes, des étudiants par exemple, de leur demander de dresser un cahier intime sur leur mobilité, qui permettrait d'apprécier les nuances de ce phénomène.

11. Jean-Marc Pinet : *Il y a beaucoup de jeunes dans la salle, ils n'ont guère pris la parole pour évoquer ces phénomènes qui les concernent en premier !*

(Silence du public)

R. M. : Interroger les jeunes sur ces questions de mobilité est un sujet bien délicat. Le thème est difficile à étudier car c'est un sujet complètement associé à la vie privée, ce qui explique la réserve des jeunes sur ces questions. Nous sommes là face à un sujet polémique qui invite à l'introspection, qui nous invite à réfléchir sur nos propres pratiques.

Compte-rendu du débat établi par **Géraldine MOLINA**
(Etudiante DEA "Ville : Territoires et Territorialités", U.T.M.)

Bibliographie

- ALLEMAND (S.), ASCHER (F.), LEVY (J.) : *Les sens du mouvement*, Colloque de Cerisy, Institut pour la ville en mouvement, Ed. Belin (2005).
- ASCHER (F.), GODARD (F.), coord. : *Modernité : la nouvelle carte du temps*, Colloque de Cerisy, Editions de l'Aube (2003).
- AUBERT (N.) : *Le culte de l'urgence, La société malade du temps*, Champs Flammarion (2004).
- BAILLY (J.-P.), HEURGON (E.) : *Nouveaux rythmes urbains, quels transports ?* Conseil national des transports, Ed. de l'aube (2001).
- Belfort, Maison du temps et de la mobilité : *Construire une politique de la mobilité*, Atelier DATAR, Belfort (Oct. 2000), <http://www.maisondutemps.asso.fr/>
- BOULIN (J.-Y.), DOMMERGUES (P.), GODARD (F.) : *La nouvelle aire du temps*, Ed. de l'Aube (2003).
- BOULIN (J.-Y.), MÜCKENBERGER (U.) : *La ville à 1000 temps*, Ed. de l'Aube (2002).
- ESPINASSE (C.), BUHAGIAR (P.) : *Les passagers de la nuit, Vie nocturne des jeunes*, L'Harmattan (2004).
- KAPLAN (D.), LAFONT (H.), dir. : *Mobilités.net, Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*, LGDJ (2004).
- Mairie de Paris, R.A.T.P. : *Paris, la nuit (étude exploratoire)*, Atelier parisien d'urbanisme (Février 2004).
- VODOS (L.) et al., dir. : *Les territoires de la mobilité, L'aire du temps*, Presses polytechniques et universitaires romandes (2004).