

Bruno MARZLOFF

Sociologue, fondateur du Groupe Chronos ¹

Les nouvelles temporalités de la ville

L'enjeu de l'étalement urbain a largement contribué à recadrer la réflexion urbaine. Il a eu le mérite de souligner le lien entre les mobilités et l'urbanisme et a été le révélateur de notions très modernes : la multimodalité et l'intermodalité. Il a aussi contribué à un changement d'échelle des opérations urbaines. Dans un article paru dans *Les Échos*, l'architecte Jean-Paul Viguier estimait que « l'étalement urbain soulève la question de l'efficacité du territoire, d'où le débat sur les densités, problématique très actuelle ». Cet étalement libère d'importantes emprises foncières – des friches – au centre des agglomérations. Porté par les conséquences de l'étalement urbain, l'élargissement des périmètres d'action est à l'ordre du jour. Les concertations territoriales se sont imposées sous des formes juridiques, économiques et administratives inédites. La problématique des friches est considérée d'un œil nouveau. La densité urbaine est un enjeu à de multiples titres : l'étalement urbain renvoie à une gabegie de ressources, il conduit à des déperditions de temps et d'énergie, dilue l'offre de la ville, impose des investissements redondants, etc. Sous cette impulsion, de nouvelles

¹ Groupe Chronos : www.groupechronos.org

régulations se mettent en place, qui épousent une transformation des modes de vie urbains, en même temps qu'elles définissent un nouveau regard sur la ville. Entre l'étalement spatial et l'étalement temporel, les analogies sont fécondes. L'urbanisme doit faire le lien entre diverses échelles de territoire et sans cesse remettre en cause la trame qui tisse la ville et ses mouvements. Il doit le faire aussi entre les différentes échelles du territoire. Il faut considérer le temps comme une variable similaire, aussi prégnante, aussi active, réactive et créative... Il reviendrait normalement à l'urbaniste de révéler comment les échelles de temporalité façonnent désormais la ville.

Cette notion n'est pas vraiment entrée dans le champ de cette discipline, même si la sensibilité à cette problématique est forte, surtout chez les étudiants. Il faut pousser plus loin l'analogie. On devrait parler d'« étalement du temps des villes », de « densités temporelles urbaines ». Cela évoque forcément une notion de « friches temporelles ». Elles font sens à un moment où la trame du temps de la ville se desserre, libérant de nouvelles temporalités.

La mobilité des temps

à la fin des années 1980, les bureaux du temps italiens ont impulsé des initiatives qui ont eu le mérite de souligner l'attention qu'on doit porter aux temps des villes. Je me souviens d'une rencontre à Poitiers, en 1997, avec l'Université, le CHU, des représentants des commerces et des services sociaux de la ville. Chacun faisait le constat de désynchronisations absurdes et, parallèlement, des friches temporelles sur son territoire : pendant les vacances, les locaux universitaires étaient vides, et le système de transport mis en place pour les étudiants n'assurait plus les déplacements des autres populations. À l'inverse, la notion d'urgence conduisait à laisser ouvertes en permanence les portes de l'hôpital, obligeant les mères de famille salariées à jongler avec des emplois du temps impossibles ; de leur côté les commerçants prenaient conscience que la fermeture des magasins à l'heure du déjeuner était anachronique face à des modes de vie en radicale transformation. La densité du temps hospitalier renvoyait à des impasses, tandis que les densités erratiques des temps de l'Université renvoyaient à une dilapidation des ressources. Dans le même temps, on s'interrogeait sur l'élargissement des horaires des musées, leur ouverture le dimanche ou les jours fériés, autre forme de densification des temporalités urbaines. Ces questions ne se confondent pas avec la diversité des usages, ➤

mais en sont une condition préalable. Un bureau des temps existe désormais à Poitiers.

L'idée de nouvelles régulations qui s'affranchiraient à la marge de l'objet social d'un lieu pour des affectations nouvelles renvoie à une notion inédite de « malléabilité des temps de la ville ». C'est ce qui se passe à Paris avec l'ouverture dominicale des voies sur berges aux piétons ou Paris-Plage, avec l'investissement des pelouses de la Villette ou de Vincennes pour des spectacles et des manifestations. Mais le phénomène n'est ni nouveau ni cantonné au loisir et à la détente. Depuis longtemps, des rues se transforment en marché le temps d'une matinée, les voitures étant évincées. La transformation des lieux de transit – aéroports, gares, stations et lieux de commerce – est un autre signe de la fin des cloisonnements et du début de la polyvalence de l'espace urbain. Ainsi, le métro parisien devient un lieu de commerce, voire un lieu culturel. Les gares, dans le sillage des aéroports, ont des affectations qui sont loin de leur vocation d'origine. Elles agissent comme des attracteurs urbains, et l'on doit s'interroger sur les élargissements futurs de leurs fonctions urbaines et sur ce que cela change aux rythmes de la ville. Lors de la livraison de la mezzanine de la Gare du Nord, le maire du X^e arrondissement s'est exclamé que le centre de Paris s'était déplacé. Il avait raison, mais seulement à l'heure des grands échanges des navetteurs. Parfois, le centre des villes n'est plus au centre des villes ! Il est là où passent les flux. Et cela change d'heure en heure, de jour en jour, de saison en saison. Il est un autre temps de la ville qui appelle de nouveaux investissements : la nuit. D'Helsinki en Finlande à Oviedo en Espagne, en passant par les Nuits blanches parisiennes ou romaines, ce temps de la nuit est une friche très malléable pour peu qu'on sache la mettre en scène. La ville y retrouve une certaine convivialité, voire une forme de ré-enchantement.

Aujourd'hui, le fantasme des acteurs de la distribution serait de faire pivoter leur linéaire pour s'adapter à des flux dont les demandes sont différentes selon les heures de la journée, les jours de la semaine ou les saisons. C'est d'une certaine façon « l'agilité de la ville, de ses temps et de ses espaces » qui est en question, sa capacité à se transformer en permanence pour offrir des cadres inédits à de nouvelles activités urbaines.

Ces découplages sont très logiques sur le papier. Ils s'inscrivent dans une économie de la productivité empruntée au monde du travail :

- ils appellent un taux d'occupation enrichi ;
- ils s'inscrivent dans une optimisation des ressources de la ville ;
- ils participent fortement à une redensification de l'offre de la ville. Plutôt que de construire ou d'aménager de nouveaux espaces, pourquoi ne pas réaffecter momentanément un espace-temps de la ville ?

La densité du temps de la ville est à la fois un excellent ferment de civilité, un gage d'animation ; c'est aussi la cristallisation d'un mouvement centripète. C'est autant de gagné en investissement, mais aussi en termes de centralité de la ville.

Obstacles et résistances

bien entendu, cette vision rencontre de multiples obstacles et résistances. D'une façon plus générale, cette vertu palimpseste d'une ville caméléon se voit d'abord opposer des objections culturelles. Nous sommes trop inscrits dans une vision statique de la ville pour admettre facilement sa malléabilité. Il est difficile de concevoir que « Rome n'est plus dans Rome », même momentanément, mais là où nous sommes. La société a été contrainte d'admettre que la précarité et la flexibilité dans le travail sont devenues des valeurs à part entière, que nos organisations du temps au quotidien, comme dans d'autres cycles, sont désormais gouvernées par une certaine turbulence. Mais nous avons du mal à admettre qu'une telle flexibilité affecte l'espace dans ses différentes temporalités. En fait, c'est moins le public qui s'oppose à ces mutations que les autorités et les acteurs économiques qui piétinent devant l'obstacle. Paris-Plage, malgré les perturbations engendrées par la disparition d'une voie routière majeure de la capitale, a d'emblée trouvé ses *afficionados*. La mezzanine de la Gare du Nord, vaste centre commercial articulé à la gare et à la ville, a recueilli dès le premier jour le succès d'une fréquentation qui ne se dément pas depuis.

Qu'en est-il de la capacité des acteurs de la ville à entrer dans ces dispositifs nouveaux ? À leur décharge, les logiques d'affectation sociale des lieux sont bâties non seulement sur des représentations, mais aussi sur des organisations, des pratiques et des réglementations qui ont nécessairement leurs rigidités. Pourtant, la flexibilité impose progressivement son schéma culturel, jusque dans la transformation momentanée des lieux. Les capacités logistiques posent de moins en moins de problèmes. Les difficultés à surmonter sont ailleurs.

Ces évolutions – aussi nécessaires soient-elles – ont de nombreuses incidences. À tout le moins, la polyvalence des espaces ne peut faire l'économie de concertations entre les acteurs. Elle doit jouer de la capacité d'adaptation comme de celles des mobilités ou de l'offre des transports. Ce sont des conditions nécessaires à défaut d'être suffisantes. Quand je pense concertation, je ne pense pas aux accords à passer entre les protagonistes pour rendre les choses possibles sur les plans réglementaire et technique. Je pense plus à la notion de partage. Partage d'un lieu, de son espace, de ses ressources et... ➤

de ses travers. Ainsi, l'animation d'une ville la nuit fait-elle plaisir à une partie de la population, tandis qu'une autre préférerait dormir tranquille. Autre exemple : la presse s'est fait l'écho de la décision de J.-M. Rausch, maire de Metz, de renoncer à la cohabitation des piétons et des cyclistes sur des rues rendues piétonnes à certaines heures de la journée durant l'été 2005. Il invoque le manque de civilité des cyclistes. Peu importe le bien-fondé ou non de la décision. Ce qui importe est la difficulté de jouer des transformations, encore plus quand elles sont momentanées. Il ne faut pas se contenter de réguler, il faut aussi s'en remettre aux capacités de civilité. Au Japon, le partage du trottoir entre cyclistes et piétons semble si naturel que je m'interroge toujours sur le fait qu'il ne le soit pas chez nous.

Les métamorphoses d'un lieu renvoient aussi nécessairement à des enjeux de mobilité. Quelles sont par exemple les capacités respectives des autorités, des opérateurs de transport, des autres acteurs de la ville et, bien entendu, des citoyens à s'adapter et à entrer dans une nouvelle logique ? Pire ! comment basculer à des intervalles plus ou moins réguliers d'une logique à une autre ?

Et puis, il ne faut pas se cacher les goulots d'étranglement des capacités des transports collectifs et les enjeux de sécurité afférents. Lors des journées européennes de Lille, l'an passé, les transporteurs ont travaillé aux limites des capacités de transports et ont détourné des flux vers d'autres modes, quitte à renvoyer des voyageurs vers la marche à pied. Mais, d'une façon plus générale, ce sont la flexibilité et l'élasticité des offres de déplacement qui sont en jeu. En même temps, ces situations éprouvent la capacité de multimodalité : substituer un mode à un autre, basculer d'un mode individuel à un mode collectif, articuler des modes variés. Bref, le jeu des échelles temporelles de la ville est aussi le miroir de la société et de ses capacités d'adaptation. ■

À lire

Bruno Marzloff, *Mobilités. Trajectoires fluides*, éd. Certu et L'Aube, « Bibliothèque des territoires », mai 2005.

Bruno Marzloff, François Bellanger, *Transit. Les lieux et les temps de la mobilité*, éd. L'Aube, Série Mobilité et territoires, 1996.