

CHRONOTOPE

***« Aménagement spatio-temporel
pour des villes résilientes »***

RAPPORT FINAL

**AU MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE ET DE L'ÉNERGIE**

**Direction Générale de l'Aménagement,
du Logement et de la Nature**

Plan Urbanisme Construction Architecture

Programme 190 - Décision attributive N° M 1004 (EJ 2100 157 061) du 27/10/10

Décembre 2013

Groupe d'études français UMR 6590 du CNRS, ESO-Angers-CARTA

Jean SOUMAGNE (Université d'Angers)

René-Paul DESSE (Université de Bretagne Occidentale)

Arnaud GASNIER (Université du Maine)

Lionel GUILLEMOT (Université d'Angers)

Charlotte PUJOL (Université d'Angers)

SOMMAIRE

Urban Net Project.....	3
SOMMAIRE.....	5
INTRODUCTION.....	7
CHAPITRE I.....	15
L'ÉMERGENCE DU TEMPS DANS L'action publique	15
ET COMME OBJET SCIENTIFIQUE.....	15
CHAPITRE II.....	37
LES TEMPORALITÉS DU COMMERCE.....	37
CHAPITRE III.....	113
TEMPORALITÉS URBAINES	113
ET ACCESSIBILITÉ DES SERVICES	113
CHAPITRE IV.....	146
TEMPORALITÉS DES ESPACES PUBLICS.....	146
CHAPITRE v.....	200
Espaces et temporalités nocturnes.....	200
Les soirées festives dans les villes universitaires.....	200
Chapitre VI.....	262
ORGANISATION URBAINE, TRANSPORT ET MOBILITÉ.....	262
Vers un chrono-urbanisme et	262
un aménagement des temps de la ville ?.....	262
CONCLUSION.....	328
bibliographie.....	338
TABLE DES documentS.....	352
TABLE DES MATIÈRES.....	356

INTRODUCTION

Temps et territoire durable

L'essor de la consommation des biens et des services dans les pays occidentaux a fait progressivement passer la société d'un type « industriel » à un type « consumériste ». Le commerce de détail et les services à caractère commercial, activités urbaines fondamentales, se sont développés sous la forme de vastes parcs d'activité et de centres intégrés, en particulier dans les plus grands espaces urbains. Dans ce contexte, le commerce et les services sont devenus des agents au rôle croissant dans les processus d'urbanisation affectant vie quotidienne, transports, motorisation, etc. En France, le secteur marchand, par excellence privé, a souvent échappé aux normes communes d'urbanisme, et des « polarités » de fait se sont développées, en fonction des études de marché des entreprises et de leur souhait de drainer une clientèle « auto-mobile ». Les chercheurs ont critiqué la conjonction entre un urbanisme municipal, voire intercommunal, souvent sous dépendance, et les promoteurs de l'immobilier d'entreprise ou les entrepreneurs dynamiques de la grande distribution et des services. De fait, les changements urbains sont apparus marqués par un étalement de la ville fondé sur les réseaux routiers, par excellence peu durable, où les pôles commerciaux, les multiplexes, les parcs d'hôtels et autres complexes ludo-commerciaux ou de service prenaient le pas dans les processus sur d'autres formes d'urbanisation.

Depuis lors, le discours sur l'aménagement urbain durable et l'utilisation maîtrisée du foncier s'est développé, et la législation de 2000 (« Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains ») l'a intégré, mais, au-delà de l'urbanisme stratégique, l'aménagement opérationnel sur ce thème est resté déficient. Face à la complexité spatiale, de nouveaux outils seraient nécessaires en vue d'un développement plus durable, et les Documents d'Aménagement Commercial devraient être marqués du sceau de cette durabilité au moins sous l'angle de l'économie foncière, et – via le polycentrisme –, sous celui de l'économie d'énergie. Mais il apparaît nécessaire de prendre en compte, en sus de la priorité à la limitation du gaspillage des sols et de la limitation des émissions de gaz à effet de serre, la durabilité sociale, à travers l'économie temporelle. Le projet *CHRONOTOPE* vise à considérer l'urbain dans cette perspective spatio-temporelle en incluant la quête conjointe de

la *synchronicité* (l'harmonie des temporalités) et de la *synchoricité* (l'harmonie des spatialités). Il s'agit de poser des jalons en vue du développement futur d'outils intégrateurs pour des aménagements spatio-temporels plus élaborés. L'hypothèse première est que de tels outils permettraient d'adapter les connexions des temps et celles des espaces en vue de minorer les temps passés – et perdus – en déplacements, que les modes de transport soient individuels ou collectifs. La perspective de cet aménagement durable permettrait une meilleure harmonisation des temps sociaux dans les espaces et équipements publics, semi-publics et privés.

L'enjeu de ce projet Chronotope est d'approfondir la connaissance des concepts et des pratiques socio-spatiales. Jusqu'ici le discours sur le développement durable a surtout concerné les densités, le niveau de dispersion des populations et activités, la compacité et l'étalement urbains ; il faut à présent passer à une perspective plus dynamique sur l'espace en intégrant la composante temporelle. Un aménagement durable qui fasse un usage vertueux des ressources ne devrait pas seulement prendre en compte les entrées spatiales mais aussi les notions de phase, de temps, de synchronisation, c'est-à-dire combiner les connexions sociétales et celles de l'espace.

Dans cette recherche européenne où l'on souhaite « penser global et agir local », il s'agit par conséquent de réfléchir à ce qu'il serait possible de faire à un niveau local à travers la planification spatiale et la gouvernance pour minorer les conséquences écologiques de la société de consommation et les conséquences sociales de la « commercialisation » de la vie quotidienne. Pour ce qui est des conséquences écologiques, on se focalisera sur les possibilités qui s'ouvrent aux municipalités et intercommunalités dans l'économie foncière et l'optimisation des infrastructures. Pour le second aspect, le renforcement d'une vie quotidienne moins « commerciale », l'accent sera mis sur les possibilités d'une meilleure organisation temporelle des services publics et privés et sur les potentialités de valoriser les espaces publics par leur ouverture comme par la régulation des activités individuelles et collectives qui s'y déroulent. Est formulée l'hypothèse que le renforcement des polarités « de voisinage » où cohabitent services publics, services privés et commerces, l'harmonisation des modes de transports et des territoires, selon une vision systémique, feraient progresser de concert *synchronisation* et *synchorisation*.

L'enjeu du projet *CHRONOTOPE* est ainsi de préciser les concepts, d'analyser des situations par des études territorialisées et, *in fine*, d'envisager des outils d'aménagement

adaptés qui pourront faciliter les liens spatiaux et temporels, en particulier pour les services du quotidien. Une des tâches majeures est de tenir compte du fossé grandissant entre société civile, commerce et plus généralement services, fossé qui semble avoir suivi l'avènement de la société de consommation.

Liant quatre équipes scientifiques, de Suède (universités de Malmö et Lund), du Portugal (universités de Lisbonne et de Porto), d'Espagne (université de Barcelone), de France (cinq chercheurs, trois d'Angers, un du Mans, un de Brest), *CHRONOTOPE* veut tirer profit d'un comparatisme valorisant les expériences précédentes de collaboration dans la recherche (projet *REPLACIS* 2008-2010¹). Les études empiriques ont été conduites dans des quartiers de villes européennes sélectionnées : à Lisbonne, Porto, Malmö, Barcelone, et, dans le présent rapport français, dans une série d'agglomérations avec une analyse circonstanciée du fonctionnement des espaces publics, du commerce et des services principalement à Toulouse, Angers, Brest et Le Mans.

Les orientations de recherche

Une série de thématiques fortes ont été dégagées pour l'analyse du cas français. Il s'est agi, dans un premier temps d'établir un état des lieux permettant de cerner l'ampleur et le contenu de la littérature – tant théorique qu'empirique – sur les questions spatio-temporelles telle qu'elle s'est développée dans la dernière décennie. Les espaces urbains et périurbains sont par excellence les lieux où des temporalités et des rythmes hétérogènes à fondements pendulaires se sont développés. Ce sont les heures de travail, avec les « navettes » bi- ou quadri-quotidiennes correspondantes ; ce sont aussi les horaires du système éducatif, avec leur éventuelle disharmonie vis-à-vis des précédents, ou encore les horaires des courses et du recours à une foule de services marchands et non-marchands. S'y ajoutent d'autres périodicités : diurnes-nocturnes, mensuelles, saisonnières, etc. Aux temporalités récurrentes se superposent des temps « aléatoires », festifs ou de démonstration sociale qui marquent épisodiquement les années et entraînent des afflux localisés de population. Au gré des temporalités courantes ou événementielles peuvent apparaître des phénomènes de saturation des espaces publics à certains moments, ou au contraire de désertification à d'autres. Il s'agit donc de saisir quels sont les cadrages, les moteurs et les facteurs de ces flux et de ces rythmes,

1 J. Soumagne, R.-P. Desse, A. Gasnier, L. Guillemot, A. Grellier, 2010, *Retail planning for cities sustainability / Aménagement commercial pour des villes durables*, programme européen de recherche Urban Net, rapport final 2^{ème} année au MEDDTL (Ministère de l'écologie, du développement durable des transports et du logement), décembre, 454 p.

et, si possible de discerner les efforts de coordination. Comment les structures officielles et sociétales prennent-elle en compte la complexité des temps sociaux, les différences liées à l'âge, au sexe, au statut, à l'activité ou à l'inactivité ? Y a-t-il adéquation, en particulier des ouvertures des services publics et privés aux disponibilités temporelles distinctes et communes entre hommes et femmes ?

Les rythmes développés avec l'avènement de la société urbaine et industrielle ont été marqués par les impératifs de la production usinière (Henri Lefebvre) et se trouvaient caractérisés par la rigidité temporelle. Aujourd'hui les rythmes de la consommation, ceux liés aux courses, au shopping et aux loisirs, sont devenus majeurs et se distinguent notablement par leur flexibilité, leur ajustement à une demande sociale fluctuante et une offre temporelle qui se veut attractive. Sous prétexte d'adaptation à une demande de la culture sociale post-moderne, celle du libre choix de l'individu, le système commercial cherche souvent à formater la clientèle en essayant d'orienter vers de nouvelles temporalités élargies, participant à une synchronisation renouvelée de la vie urbaine. Il y a quête d'une synchronisation des flux rythmés des citadins et des périurbains dans la ville avec les heures d'ouverture des magasins et des centres commerciaux. Cela peut renforcer la territorialisation d'une aire de *chalandise et de shopping* avec des temps spécifiques de la journée et de la semaine. En revanche, dans les espaces publics centraux, les ouvertures et fermetures des boutiques restent bien plus traditionnelles, et le centre-ville peut alors se remplir ou se vider très rapidement.

L'utilité est définie par Crang (2001) comme « *une connexion aux autres temporalités, lieux et activités* ». Les achats en ligne pendant une pause durant le travail, les rendez-vous téléphoniques plutôt que physiques à une heure fixe apparaissent comme fondés sur des interstices spatio-temporels. Dans ces conditions, la concurrence entre la vente en ligne *via* Internet et les entreprises de livraison rapide et la vente en magasin devient redoutable, en particulier en soirée ainsi que le dimanche et les jours fériés, accentuant ainsi la pression sur les modes « traditionnels » dans le sens d'un élargissement temporel.

Cependant, les « paysages » temporels urbains ne concernent pas seulement le secteur commercial mais également ceux des services publics et privés, dans les domaines éducatif, sanitaire et social, des loisirs, de l'administration, etc. ; ils demeurent faiblement pris en compte dans la planification spatiale. Or, pour éviter une domination excessive des temporalités citadines par les rythmes commerciaux, au moins ceux des pôles majeurs, il est nécessaire d'intégrer tous les services, publics et privés, et le commerce, de manière que les espaces publics qui accueillent et relient la diversité des fonctions et des usages bénéficient

d'une animation coordonnée et de populations socialement diversifiées. Entre autres, la question de l'accueil pour la petite enfance devrait être abordée en priorité dans des sociétés urbaines où les temporalités de travail entre femmes et hommes sont rarement synchrones. Enfin, la complémentarité des pratiques devrait être une recherche de l'harmonie entre populations résidentes, travaillantes, promeneuses et consommantes, entre le jour et la nuit.

Depuis le milieu des années 1990, des théories d'aménagement incluent la planification spatio-temporelle. Souvent elles s'articulent autour de la question des espaces publics et, particulièrement, des infrastructures de transport comme levier urbanistique. Le temps, est-il affirmé, est plus important que la distance et le temps de déplacement est un facteur-clé dans la définition de la taille optimum de l'espace urbanisé. « Compacter » la ville c'est optimiser les localisations en termes de « connectivité » et pas seulement de proximité. Bien que la recherche en aménagement n'ait fait que commencer à travailler sur l'espace-temps, une série de challenges sont déjà à relever : celui de l'adaptation de l'action au contexte urbain spécifique, celui des outils permettant la mesure des connexions spatio-temporelles de la vie quotidienne dans la région urbanisée.

Sous un angle concret, des pratiques aménagistes ont vu le jour en Europe occidentale et en Europe du Nord. Des initiatives publiques européennes encouragent la recherche de solutions pour contrecarrer les évolutions décrites plus haut. En aménagement, les notions de temps et de politiques des temps ont été développées en Italie dès la fin des années 1980 (Belloni, 1998 ; Mareggi, 2002), et la notion de planification des temps fut pointée dès 1986. En 2000 les Plans territoriaux des horaires ont proliféré dans les villes italiennes de plus de 30 000 habitants, la France connaissant en même temps une série d'expériences dans des villes moyennes. Cette planification des temps tente de coordonner les heures d'ouverture et de fermeture des services publics, de synchroniser les horaires d'ouverture avec les heures majoritaires de non-travail des habitants, la désynchronisation de certains mouvements permettant de décongestionner et d'étaler les heures de pointe. A ces efforts s'ajoutent des exemples d'aménagement de centres commerciaux en réfléchissant en termes de synchronisation à une échelle régionale. Par exemple, le complexe IKEA à Hillingdon, dans le Grand Londres, comprend un magasin multi-étages sur rue, inclut des appartements et a une localisation centrale près d'une gare ; il intègre la proximité des consommateurs de manière à réduire les déplacements, juxtapose des boutiques assez petites et des bâtiments multifonctionnels. Comme beaucoup de magasins IKEA, il fonctionne sur 24 heures si on inclut les opérations de livraison et de maintenance conduites la nuit. Naturellement, on peut

s'interroger sur la réussite de ce type d'expérience d'aménagement fondée sur le « mixage » économique et résidentiel : l'abandon du zonage strict n'entraînerait-il pas des effets pervers sous la forme de nouvelles nuisances ?

Axes majeurs du rapport

La recherche présente sur les temporalités, l'aménagement de l'espace-temps et la gouvernance correspondante débute par un « état de l'art ». Il décrit comment un objet scientifique a émergé et comment l'action publique s'est développée en France et ailleurs en Europe. Les changements dans les temporalités sont allés de pair avec de nouvelles politiques urbaines généralement conduites par les municipalités. Ainsi, les rapports entre la société et l'action officielle ont bénéficié d'une attention nouvelle concrétisée dans des contrats, chartes, plans qui ont visé une certaine harmonisation sur des champs précis horaires et amplitudes d'ouverture de services, changements dans les temporalités des réseaux de transport public, coordination des horaires de fonctionnement des entreprises, etc. La portée de ces politiques reste dans tous les cas inégale et a revêtu des formes expérimentales dans les pays concernés.

Le chapitre suivant est centré sur l'offre marchande, celle du commerce et du shopping. Il s'agit de saisir comment les inerties et les mouvements dans l'offre temporelle des magasins et services à caractère commercial modèlent les rythmes sociaux, ceux de la fréquentation des pôles, et spécifiquement du pôle hypercentral. Cette étude se fonde sur une série de travaux empiriques qui ont été conduits dans quatre agglomérations : Toulouse, Angers, Brest, Le Mans. Les lieux publics commerciaux apparaissent comme des vecteurs importants des flux et de l'animation et obéissent à des facteurs évolutifs, avec une diversité entre les jours et les demi-journées. Ces études s'appuient sur des comparaisons nationales, montrant les écarts locaux en fonction de la marge de manœuvre vis-à-vis des réglementations nationales ; elles bénéficient de comparaisons européennes avec les villes choisies par d'autres équipes du programme *CHRONOTOPE*.

Un troisième chapitre vise à cerner, en complémentarité, le poids des services publics et la préoccupation temporelle qui les concerne dans les politiques urbaines. Les nécessités d'accès à ces services font partie des préoccupations spatio-temporelles importantes qui affectent la vie quotidienne des citoyens. Considérer la synchronisation et la désynchronisation des services publics revient à se pencher sur le mode d'habiter la ville, la citoyenneté, le droit à

la ville. Aménager la cité, c'est réguler la *Cité* et, dans la recherche d'une meilleure vie quotidienne des « usagers », les services ont une place importante dans le temps et dans l'espace. La « désynchronisation » des individus, des ménages et des familles nécessite, dans la société urbaine, un renouvellement de l'offre horaire. Le cas des politiques d'accueil de la petite enfance sera, entre autres, examiné.

La question des espaces publics bénéficie d'une attention particulière. La voirie, la collection des lieux de rencontre, de circulation et de déambulation sont au cœur des préoccupations. Lieux de congestion perturbante ou polluante, ou, au contraire, de vides perçus comme anxiogènes, ils apparaissent comme « portes d'entrée » des chalands en quête de lèche-vitrines et de consommation. Objet de convoitise publicitaire et de mise en scène, ils font l'objet de réglementations particulières, la police urbaine, au sens général, étant fondamentalement une mise en ordre des espaces publics. Leurs temporalités sont multiples, se déclinant selon des variations quotidiennes, hebdomadaires, mensuelles, saisonnières, sans compter les « événements ponctuels » ; c'est sur ces variations des temporalités que l'accent est mis au travers d'une ample série d'enquêtes de terrain qui soulignent les spécificités des flux et des régulations.

La régulation a son revers, c'est-à-dire l'expression des déviances ; celles-ci s'inscrivent lors du temps hautement symbolique de la nuit. Les pratiques nocturnes des espaces publics, celles des établissements de nuit, des bars et des « boîtes », constituent des champs d'un grand intérêt et en même temps un souci majeur des édiles et des services de l'Etat. En un chapitre consacré à cette thématique, c'est surtout la place des Jeunes dans des espaces urbains qui est investiguée. Les cœurs des villes françaises, grandes et moyennes, sont marqués par le logement et la fréquentation nocturnes d'une population étudiante nombreuse. La transgression vis-à-vis de règles de vie commune survient souvent, dans certaines rues ou certains quartiers centraux, à l'occasion de la consommation alcoolique. Les enquêtes détaillées qui ont été pratiquées permettent de cerner, sous des angles renouvelés, les problèmes générés par ces pratiques spatio-temporelles.

En un dernier chapitre, la question fondamentale des mobilités est abordée sous des angles à la fois analytiques et synthétiques. La mise en relation des lieux s'opère pour des motifs extrêmement divers, des couples origines-destinations de plus en plus fragmentés, des temporalités très complexes, des itinéraires aux logiques variées où l'optimisation par des

chaînages de déplacements est loin d'être la règle. Face au foisonnement de la demande, les autorités de transport public peuvent avoir le souci d'une adaptation fine tant en volume, qu'en localisation. Mais, si s'adapter à l'espace et aux temporalités existantes est une nécessité, la dimension aménagiste est d'un intérêt complémentaire mais essentiel. Toute politique spatio-temporelle devrait passer par des politiques publiques de planification dans les aires urbaines. Un bilan est dressé des politiques inscrites dans des plans, des contrats et sont mis en regard les expériences d'aménagements spatio-temporel privés. Au cœur de la réflexion sur la planification temporelle, la mobilité est bien une question-charnière entre synchronicité et synchronicité.

Méthodologie générale

Conduit selon un processus itératif entre recherches théorique et empirique, le projet s'appuie sur des études de cas servant d'exemples concrétisant la question dominante : comment développer des outils et concepts d'aménagement pouvant faciliter l'intégration des liens temporels et spatiaux et tenir compte de la division entre société civile, commerce, services, qui apparaît la conséquence de la nouvelle société de consommation ? Dans chacune des régions urbaines, différents lieux publics importants ont été sélectionnés ; il s'agit pour l'essentiel de centres-villes, mais la question des pôles périphériques fait l'objet de comparaisons.

Les études de cas empiriques ont été investiguées selon différentes méthodes choisies en cohérence avec les questions soulevées. Un aspect essentiel du projet étant de pouvoir établir un comparatif entre les villes selon leur potentialité à conduire à des visions nouvelles du développement durable, entre autres, commercial. En vue de la comparaison, un questionnaire commun a été appliqué aux divers cas et ensuite, ils ont été confrontés. Chaque cas a été replacé dans le cadre de perspectives communes.

Naturellement les méthodes varient pour les deux volets de l'étude :

- La recherche sur les actions de planification « espace-temps » et l'aménagement des espaces publics : il s'est agi d'analyser les structures et les mécanismes sous-tendant les processus de transformation spatiale engendrés par la transition vers une société marchande en utilisant à la fois des méthodes de recherche intensive et extensive :

- Etudes extensives : bases de données et SIG pour cartographier les situations des commerces, des services, des espaces publics et de leur fréquentation dans les villes sélectionnées ;

- Etudes intensives pour approfondir : études détaillées intégrant des analyses qualitatives fondées sur des entretiens avec des représentants des services d'aménagement et planification, d'autres opérateurs, résidents, propriétaires et exploitants ; observations directes par exemple sous la forme de rencontres avec des entrepreneurs ; chronophotographie dans des espaces publics... S'y ajoutent des examens centrés sur les aspects de l'urbanisme, la vision des urbanistes, les paysages urbains. Il s'est agi d'analyser les discours et textes, les plans et les programmes (documents officiels), d'approfondir l'analyse par des visites de terrain ainsi que de réaliser une cartographie de la morphologie urbaine commerciale

- L'analyse des lieux publics sélectionnés et de leur fonctionnement actuel. Les méthodes utilisées : recensements, entretiens, étude des lieux fondée sur l'observation, études de l'espace-temps permettent d'étudier la vie dans ces lieux. Il faut identifier et cerner l'usage de l'espace-temps par les citoyens et comment ils contribuent à la territorialisation spatiale et temporelle des villes. D'autres méthodes importantes sont les analyses territoriales et celle des rythmes. La société civile étant un acteur essentiel, des entretiens individuels ont été réalisés.

CHAPITRE I

L'ÉMERGENCE DU TEMPS DANS L'ACTION PUBLIQUE

ET COMME OBJET SCIENTIFIQUE

Les politiques des « temps de la ville » ont donné un nouveau souffle aux réflexions sur les temporalités urbaines. Force est de constater pourtant que l'intensité des débats politiques comme scientifiques, très forte au tournant des années 1990-2000, est aujourd'hui bien moindre. Ces questions n'ont pas perdu pour autant de leur importance, bien au contraire. Ce chapitre présente l'émergence des politiques temporelles locales en France et en Europe, puis les principales questions soulevées dans le milieu scientifique sur les temporalités urbaines et leur prise en compte par les politiques publiques.

1. LES POLITIQUES TEMPORELLES LOCALES EN EUROPE ET EN FRANCE

Ce premier point retrace le développement des politiques temporelles locales en Europe, et notamment en Italie, pays pionnier sur ces thématiques, puis s'attache plus particulièrement au contexte français.

1.1 Les politiques temporelles locales en Europe

Le rôle pionnier des politiques des temps de la ville en Italie

Dès le milieu des années 1980, les femmes de la Gauche italienne, qu'elles soient élues, syndicalistes ou universitaires, dénoncent la « tyrannie du temps » qui résulte de rythmes de travail « androcentrés », d'une division sociale du travail inégalitaire et d'une organisation spatio-temporelle défavorable à l'articulation des tâches professionnelles et familiales. En 1986, les élues du Parti Communiste Italien soumettent au parlement un projet de loi intitulé « 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 ». Ce projet de loi d'initiative populaire, qui proposait d'instituer un « droit au temps », n'a pas abouti mais une loi de réforme de l'administration publique votée en 1990 a repris l'une des propositions qui consistait à

conférer aux maires le pouvoir d'initier des négociations afin de modifier les horaires d'ouverture des services publics².

Dès le début de la décennie 1990, de nombreuses villes italiennes, telles que Milan, Gênes, Venise, Turin et Rome, lancent divers projets d'aménagement des temps de la ville et mettent en place des Bureaux du temps de la ville (*Ufficio degli Tempi della Città*). Ces expérimentations sont progressivement capitalisées et diffusées, notamment grâce à l'Institut Polytechnique de Milan. Elles ont porté en premier lieu sur la coordination des horaires des services publics et privés, à travers l'aménagement des heures d'ouverture (des établissements scolaires, des commerces, des services publics et de l'administration publique) mais aussi à travers la mise en place de « pactes de mobilité durable ». Ces derniers sont des accords négociés entre collectivité locale, entreprises et acteurs de la mobilité (publics et privés) afin de réguler les flux de déplacements. Les politiques des temps de la ville ont également porté sur l'urbanisme, grâce à des actions de réhabilitation de quartiers et d'espaces publics intégrant la problématique temporelle (heures d'accès, diversité des fonctions et usages selon les périodes...). Ont aussi été mises en place des « banques du temps » organisant des échanges de services entre habitants sur la base du temps passé avec des systèmes de crédit et débit de temps³. Toutes ces initiatives ont reposé sur des modes de concertation renouvelés, au travers de « tables quadrangulaires » (*tavoli quadrangolari*) associant au moins quatre acteurs principaux : les Municipalités, ainsi que des représentants des commerces, des entreprises et des citoyens.

L'Italie est aujourd'hui le seul pays européen à s'être doté de lois nationales et régionales qui confèrent aux maires, aux provinces (échelon départemental) et aux régions des compétences dans le domaine de la planification temporelle. La loi n°53 « Disposition pour le soutien de la maternité et de la paternité, pour le droit aux soins et à la formation, et pour la coordination des temps des villes », dite « Loi Turco », du nom de sa promotrice Livia Turco, a été adoptée symboliquement le 8 mars 2000. Elle stipule notamment que les villes de plus de 30 000 habitants et les réseaux de communes plus petites doivent élaborer un plan territorial des temps, mettre en place un Bureau des temps et un comité représentant les institutions parties prenantes. De plus, les régions doivent encourager les communes à adopter le Plan territorial des horaires, à travers une loi régionale qui contient des orientations et des ressources financières⁴. Il faut souligner ici que les maires italiens disposent de plus de

² Article 36 de la loi 142/90 sur la réforme de l'administration publique.

³ Les banques du temps se rapprochent des Services d'Échanges Locaux (SEL) développés en France à partir des années 1970.

⁴ Livia Turco, députée à l'origine de la loi, dresse un bilan mitigé de celle-ci, lors du colloque *Temporelles* organisé en septembre 2011 à Rennes. Onze ans après le vote de la loi, peu de nouvelles régions et municipalités

pouvoirs que les maires français puisqu'ils ont compétence pour les horaires de tous les services publics qui sont sous leur juridiction, mais aussi pour les horaires des crèches, des commerces, etc. Cela facilite la tâche de coordination (Bonfiglioli, 1997).

Un contexte européen favorable

Dès les années 1970, la Fondation de Dublin, créée par la Commission européenne afin de réfléchir à l'amélioration des conditions de vie et de travail, consacre de nombreux travaux à l'analyse du temps de travail et à ses interactions avec les autres temps sociaux. Ce n'est qu'à partir des années 1990 toutefois que l'Union Européenne s'empare véritablement de ces questions et met en œuvre plusieurs programmes portant sur l'articulation des temps sociaux, comme Eurexter sur l'excellence territoriale qui associe l'Allemagne, l'Espagne, la France, l'Irlande et l'Italie (de 1996 à 2000) et Equal auquel s'agrègent de nouveaux pays, comme les Pays-Bas, la Finlande et le Portugal.

L'Allemagne est le second pays à avoir mis en place des politiques temporelles locales. Les villes de Brême et d'Hambourg s'y initient dès 1993, sous l'impulsion d'Ulrich Mückenberger, professeur de droit et de science politique à Hambourg et habitant de Brême. Ayant séjourné à l'Institut européen de Florence à la fin des années 1980, il a pu observer les débuts des politiques des temps de la ville en Italie. Pour Boulin et Mückenberger (2002), la faible amplitude des horaires d'ouverture des services publics en Italie, en Allemagne et aux Pays-Bas explique en partie le développement précoce des politiques temporelles dans ces pays. Les difficultés liées à la conciliation des temps de la vie étaient particulièrement aiguës dans des pays où les commerces n'étaient ouverts que jusqu'à 18 heures et fermés trois samedis par mois (Allemagne, Pays-Bas), où les écoles ne fonctionnaient que durant la matinée (Allemagne, Italie, Pays-Bas) et où les services publics n'étaient accessibles que le matin (Italie) (Boulin et Mückenberger, 2002).

L'Union européenne a joué un rôle primordial dans la promotion et la diffusion des politiques temporelles locales. Ce rôle est toutefois plus modeste aujourd'hui, du fait de la crise financière et du processus de renationalisation (Mückenberger, 2010).

1.2. Les politiques temporelles locales en France

L'incitation nationale

se sont emparées de ces questions, notamment du fait du changement de majorité au gouvernement et des difficultés financières dont souffrent les municipalités (*Temporelles 2011*).

En France, pendant plusieurs décennies, la prise en compte du temps a été pensée exclusivement à partir de l'aménagement du temps de travail. Au cours des années 1970, le décalage des horaires de travail afin de résoudre les problèmes de pointes de circulation fait l'objet de nombreux débats (Godard, 1997b). L'idée d'équipements polyvalents changeant de fonction selon les utilisateurs et les périodes d'utilisation est également développée à cette époque (*ibid.*). Au cours des années 1990, ces questions trouvent un nouvel essor avec les préoccupations autour de la conciliation des temps de la vie (*ibid.*).

Les premiers territoires à s'investir dans ce domaine sont les villes de Saint-Denis et de Poitiers, le Territoire de Belfort et le Département de la Gironde, ils participent tous les quatre au programme européen Eurexcter. La Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (DATAR) joue un rôle fondamental dans la diffusion de ces réflexions en France. Le noyau dur de son séminaire « Temps et territoires » est formé par l'École française d'excellence territoriale, la branche française du programme Eurexcter, et le laboratoire IRIS de l'Université Paris-Dauphine. Une vingtaine de séances sont organisées de 2000 à 2003. Les débats sont particulièrement intenses au tournant des années 1990 – 2000 avec la seconde loi Aubry sur les 35 heures⁵. En mai 2000, un séminaire intitulé « Temps des femmes, temps des villes » est organisé à Poitiers par Claude Bartolone, Ministre délégué à la Ville, et Nicole Perry, Secrétaire d'État aux Droits des femmes et à la Formation professionnelle. À la suite de ce séminaire, les deux ministres commandent un rapport sur les « temps de la ville » à Edmond Hervé, alors député-maire de Rennes. Le rapport, remis en juin 2001, appelait à une meilleure articulation entre le temps de travail et les autres temps sociaux et préconisait la création d'un bureau des temps dans les villes de plus de 20 000 habitants. Cette recommandation est reprise dans divers autres rapports de l'époque, comme celui du Conseil économique et social *Le temps des villes. Pour une concordance des temps dans la cité* de 2002 qui soulignait la nécessité d'intégrer la dimension temporelle dans toute politique urbaine (Bailly, 2002). L'importance accordée aux politiques temporelles au niveau national à cette époque se concrétise en septembre 2001 par l'annonce par le Premier ministre Lionel Jospin de la création d'un fonds d'harmonisation des temps destiné à élargir le champ des expérimentations. Le changement de gouvernement en 2002 a cependant mis un terme aux initiatives gouvernementales en matière de politiques temporelles. Dès lors, les expérimentations se sont recentrées sur les collectivités locales.

⁵ La loi du 19 janvier 2000 relative à la réduction négociée du temps de travail (dite loi Aubry II) abordait déjà la question de la conciliation des temps de la vie en stipulant que dans les agglomérations de plus de 50 000 habitants, le Président de la structure intercommunale devait favoriser « *l'harmonisation des horaires des services publics avec les besoins découlant, notamment du point de vue de la conciliation entre vie professionnelle et vie familiale (...)* ».

Des expérimentations locales

Une vingtaine de collectivités se sont aujourd'hui investies dans les politiques temporelles en France. Depuis 2004, elles se sont regroupées au sein du réseau national « Tempo territorial » qui se présente comme un lieu de capitalisation et d'échanges de « bonnes pratiques »⁶. Ce dernier organise chaque année un colloque qui réunit élus, techniciens, chercheurs, entreprises et associations : les Temporelles. Depuis 2008, un cycle de conférences « les mardis de Tempo » vient enrichir ces échanges, autour de thèmes variés comme le travail à distance ou la ville estivale.

Ces collectivités ont mis en place de nombreuses expérimentations en matière de synchronisation ou désynchronisation des flux de mobilité, d'amélioration de l'accessibilité des espaces urbains, notamment le soir, d'aménagement des horaires des services publics, d'accueil des jeunes enfants, etc. Bien que transversales, ces politiques ont souvent été mises en place avec une entrée spécifique : les services à Poitiers, la mobilité à Belfort, la cohésion sociale à Saint-Denis ou encore l'égalité de genre à Rennes (Boulin, 2008). À l'instar des villes italiennes, les expériences françaises reposent sur des démarches participatives renouvelées, sur l'implication effective des parties prenantes. Les divers promoteurs insistent sur l'importance d'une construction mutuelle de l'offre et de la demande, en particulier dans le domaine des équipements et des services (Bailly, 2002 ; Boulin et Mückenberger, 2002). À Poitiers par exemple, un Comité consultatif du temps a été créé lors du lancement de l'Agence des temps en 2001. Il regroupe une trentaine de personnes représentant les grands producteurs de temps (entreprises publiques et privées, administrations), les structures intéressées par la problématique temporelle (Université, Éducation Nationale, comités et maisons de quartiers, etc.) et d'autres partenaires ponctuels selon les projets.

À l'image des villes italiennes également, les expériences françaises reposent sur un partenariat renforcé entre élus, techniciens et chercheurs, notamment ceux qui se sont investis dans le groupe « Temps et territoires » de la DATAR. Certains bureaux des temps ont même été ou sont dirigés par des chercheurs, notamment des géographes. Le directeur de l'Agence des Temps du Grand Poitiers, Dominique Royoux est ainsi docteur en géographie et professeur associé à l'Université de Poitiers. De même, l'initiateur de la Maison des temps et

⁶ Le réseau Tempo territorial est présidé depuis 2008 par Dominique Royoux, directeur de l'Agence des Temps du Grand Poitiers. Il compte vingt-six collectivités adhérentes : le Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais, les Conseils Généraux de Gironde et de Seine-Maritime, les Communautés urbaines de Dunkerque, du Grand Lyon, du Grand Nancy, de Nantes Métropole, les Communautés d'agglomération de Montpellier, Plaine Commune, Poitiers, Rennes, Rouen, ainsi que les villes d'Angers, Aubagne, Brive-la-Gaillarde, Chambéry, Dijon, La Rochelle, Lyon, Niort, Pantin, Paris, Quimper, Rouen, Saint-Denis et Strasbourg.

de la mobilité de Belfort, Luc Gwiazdzinski, est maître de conférences à l'Institut de Géographie Alpine (Université Joseph Fourier, Grenoble).

Parmi les villes les plus mobilisées sur ces questions, on peut noter : les deux pionnières du programme Eurexcter, Poitiers (avec l'Agence des temps du Grand Poitiers créée en 2001) et Saint-Denis (avec une cellule « temps de la ville » créée à la fin des années 1990), mais aussi Paris (Bureau des temps créé en 2002), Rennes (Bureau des temps créé en 2002 au niveau de la ville puis de l'intercommunalité), Lyon (avec l'Espace des temps du Grand Lyon créé en 2003) et, plus récemment, Montpellier (mission « Gestion des temps » créée en 2006 au niveau de la Communauté d'agglomération). L'orientation de ces missions « temps » peut sensiblement changer selon l'échelle d'intervention : municipale ou intercommunale. Beaucoup ont fait le choix de l'échelon intercommunal afin de pouvoir influencer sur les politiques de mobilité (Lyon, Rennes, Montpellier, Poitiers, etc.), d'autres se concentrent sur le niveau municipal (comme Saint-Denis) afin d'être au plus près des usagers.

Le mouvement des cittàslow



Parallèlement aux politiques des temps de la ville, émerge le réseau des « cittàslow »⁷, littéralement « villes lentes », en opposition à l'accélération et à la standardisation des rythmes et des modes de vie. Ce « réseau international des villes du bien vivre », également né en Italie (en 1999), regroupe des communes de moins de 50 000 habitants qui promeuvent la « culture de la lenteur », à travers le soutien aux mobilités alternatives, aux circuits courts, aux petits commerces, à l'usage durable des sols, etc. En 2013, le réseau regroupait 177 villes dans 27 pays, dont la France. Les « cittàslow » s'inscrivent dans la continuité du mouvement « slow food », lancé en Italie dans les années 1980, qui soutient l'utilisation de produits frais, locaux et de saison dans la gastronomie.

2. LES NOUVELLES TEMPORALITÉS URBAINES

Les travaux scientifiques sur les temporalités urbaines émergent dans la décennie 1970 et connaissent un véritable essor avec les préoccupations autour des politiques des temps de la

⁷ <http://www.cittaslow.org>

ville des années 1990. Trois axes phares de ces travaux peuvent être dégagés : l'articulation des temps sociaux dans la ville, l'accessibilité des espaces urbains et, enfin, les temporalités des pratiques d'achat.

2.1. Temps de travail et autres temps sociaux dans la ville

L'espace-temps comme objet scientifique

La question de l'espace-temps comme objet scientifique émerge au cours des années 1970, avec notamment les travaux de l'école suédoise de la *Time geography*. Torsten Hägerstrand, l'un de ses référents, étudie les contraintes liées à l'espace et au temps dans les programmes d'activités des individus (Hägerstrand, 1970, 1981 ; Chardonnel, 1999). Plutôt que de s'attacher aux manifestations statiques des pratiques des individus dans leur environnement, il s'intéresse aux processus spatiaux, aux interactions entre différents phénomènes et à leur dynamique dans le temps et dans l'espace (*ibid.*). Dans son « *projet rythmanalytique* », Henri Lefebvre (1992) souligne également l'intérêt d'étudier les relations qui unissent le temps et l'espace : l'attention portée aux rythmes cycliques et aux répétitions linéaires doit permettre de mieux comprendre la diversité des rythmes urbains et de mieux les accorder. Au cours des années 1990, les chercheurs italiens de l'Institut Polytechnique de Milan s'intéressent également à la matérialisation des temps naturels et sociaux dans l'espace urbain, le terme de « *chronotope* » rend compte de la manière dont les lieux se transforment dans le temps long de l'histoire, de même qu'au travers des activités les plus quotidiennes (Bonfiglioli, citée dans Mallet, 2013). Leurs analyses « *chronotopiques* » visent à étudier les configurations spatio-temporelles des lieux, à partir de plusieurs variables dont les cycles de présence et de coprésence des populations, les mobilités, les services et leurs horaires, ainsi que les caractéristiques morphologiques et urbanistiques (Bonfiglioli, citée dans Boulin, 2008, p. 101). Sont ainsi produites par exemple des cartes dynamiques représentant les cycles de présence des populations et les attracteurs de mobilité selon les heures (Boulin, 2008, p. 105). Ces analyses ont été reprises en France, notamment à Lyon et à Paris, afin de représenter l'accessibilité des parcelles cadastrales en transport en commun selon les heures⁸ ou les ouvertures des commerces selon les heures.

Selon Boulin et Mückenberger (2002), plusieurs difficultés ont entravé le développement des études sur les temporalités urbaines en France. Durant les années 1970,

⁸ L'accessibilité est mesurée par rapport à la fréquence de l'offre de transport en commun, graduée sur une échelle de 1 à 8.

divers travaux ont analysé les temps de la vie dans leur globalité, en inscrivant leur approche dans une perspective de changement social visant à l'amélioration de la qualité de vie (Boulin et Mückenberger, 2002). Toutefois, la progressive focalisation sur le temps de travail a eu tendance à appauvrir les débats et à négliger l'imbrication du temps et de l'espace (*ibid.*). Par ailleurs, les chercheurs français se sont tardivement investis dans l'étude de la vie quotidienne, lui préférant des approches structuralistes ou en termes de classes sociales (*ibid.*). On peut penser ici cependant à la *Critique de la vie quotidienne* d'Henri Lefebvre (1947) qui étudie le familial, l'ordinaire, l'à-côté du travail, dans une perspective marxiste afin de construire une théorie de la désaliénation. L'approche compréhensive de la vie quotidienne, observée à travers les événements les plus banals, se développe également, avec notamment les travaux de Paul-Henry Chombart de Lauwe (*La vie quotidienne des familles ouvrières* paraît en 1956) et de Michel de Certeau (*L'invention du quotidien*, 1980). Enfin, les recherches françaises sur les temporalités ont souffert de l'irrégularité des enquêtes « emplois du temps » de l'Insee (1975, 1985, 1998-9 et 2009-10), alors que des pays comme les Pays-Bas et la Suède bénéficiaient d'enquêtes intermédiaires menées sur une échelle plus réduite (Boulin et Mückenberger, 2002).

Les études sur les temporalités urbaines prennent une place majeure au cours des années 1990 et au début des années 2000 avec les nouvelles préoccupations autour des politiques temporelles. Les chercheurs italiens ont été pionniers sur ces thématiques, notamment ceux de l'Institut Polytechnique de Milan. *Il tempo della città* de Carmen Belloni paraît en 1984, *L'architettura del tempo* de Sandra Bonfiglioli en 1990. En France, en septembre 1996, le colloque de Cerisy *Entreprendre la ville : Nouvelles temporalités - Nouveaux services* réunit une cinquantaine de responsables d'entreprises au service de la collectivité (RATP, EDF, La Poste, SNCF, etc.) et de chercheurs en sciences sociales (dont F. Ascher, F. Godard, J.-P. Orfeuil, D. Pumain et P. Veltz). La manifestation, organisée par le responsable de la mission Prospective et Recherches sociétales à la RATP, avait pour objet de réfléchir à l'adaptation des services aux nouvelles temporalités (Obadia *et al.*, 1997). La même préoccupation est également au cœur du rapport du Conseil National des Transports présenté en 2001 par Jean-Paul Bailly, président directeur général de la RATP, et Edith Heurgon⁹. C'est au même moment que paraissent les rapports sur les *Temps des villes* d'Edmond Hervé et sur *Le temps des villes. Pour une concordance des temps dans la cité* de Jean-Paul Bailly (2002)¹⁰.

9 J.-P. Bailly et E. Heurgon, 2001, *Nouveaux rythmes urbains et organisation des transports*, Rapport du Conseil National des Transports, 136 p.

10 Rapport du Conseil Économique et Social.

De nombreux ouvrages sont publiés à cette époque aux éditions de l'Aube par les chercheurs membres du groupe « temps et territoires » de la Datar. Ce cycle de séminaires, organisé de 2000 à 2003, était présidé par Francis Godard et animé par Jean-Yves Boulin et Pierre Dommergues. Ainsi, *Modernité : la nouvelle carte du temps*, qui reprend les actes d'un colloque de Cerisy organisé en 2001 par François Ascher et Francis Godard, s'intéresse aux bouleversements de l'organisation des temps de nos sociétés (rôle nouveau de la vitesse, culture de l'urgence, éloge de la lenteur, etc.). On peut aussi penser à *La Ville à mille temps* de Jean-Yves Boulin et Ulrich Mückenberger (2002), à *La nouvelle aire du temps* dirigé par Jean-Yves Boulin et Pierre Dommergues (2002), ou encore à *La ville 24 heures sur 24* dirigé par Luc Gwiazdzinski (2002). C'est également à la même période que paraissent le numéro « Emploi du temps » des *Annales de la Recherche Urbaine* (1997) et *Le quotidien urbain. Essais sur les temps des villes* dirigé par Thierry Paquot (2001). À la suite de l'« inflation éditoriale » des années 1990-2000, les études sur les temporalités urbaines se sont toutefois faites plus rares (Allain, 2007).

Désynchronisation et flexibilisation du travail dans la ville en continu

La standardisation des horaires de travail de l'industrie (8 h-9 h / 12 h-13 h ; 13 h-14 h / 17 h-18 h) a longtemps contribué à synchroniser les sociétés européennes. Depuis les années 1980 par contre, la différenciation croissante des horaires de travail tend à désynchroniser nos sociétés (Obadia *et al.*, 1997 ; Boulin et Mückenberger, 2002). La flexibilité des temps de travail s'est généralisée. En 2005, selon l'enquête « emploi » de l'Insee, presque deux salariés sur trois (63 %) travaillaient selon des horaires « atypiques » : la nuit, le week-end, à temps partiel, avec des horaires imprévisibles ou décalés, des semaines irrégulières... De même, 27 % des salariés travaillaient habituellement le samedi, 12 % le dimanche et 7 % la nuit (en 1998, ces taux étaient respectivement de 19 %, 5 % et 4 %). La flexibilisation du travail engendre une désynchronisation des rythmes individuels et collectifs. Les paramètres synchronisateurs traditionnels de la vie sociale sont remis en cause, et notamment le temps de production et le temps religieux (Obadia *et al.*, 1997 ; Boulin et Mückenberger, 2002). En d'autres termes, la vie des familles n'est plus rythmée – ou du moins, plus autant rythmée – par la sortie de l'usine ni la messe dominicale.

La flexibilisation va de pair avec l'exigence de vitesse : les entreprises tentent de s'adapter en temps réel aux fluctuations de la demande (Godard, 1997b). La mondialisation bouleverse nos rapports au temps. Les grandes entreprises internationales, dites *following the sun*, fonctionnent en continu et imposent leur rythme à la planète (Godard, 2003).

L'accélération du rythme d'apparition des nouveautés et le raccourcissement des délais de commercialisation influent sur l'organisation du travail : l'obligation de résultat et le management par projet prédominent (*ibid.*). Les pratiques des astreintes, du travail au sifflet, *on call*, selon les impératifs de réactivité, se généralisent et bouleversent le droit du travail (*ibid.*). Ces pratiques désignent des intervalles de temps où le salarié ne travaille pas pour le compte de son employeur mais doit être prêt à répondre à toute demande de sa part. Cela ne renvoie donc ni à du temps libre ni à du temps de travail.

Le rôle pivot du temps de travail

Flexibilisation et désynchronisation rendent d'autant plus ardue l'articulation entre vie professionnelle et vie familiale, pour des individus qui ne vivent plus nécessairement tous aux mêmes rythmes (Boulin et Mückenberger, 2002). La difficile maîtrise de l'espace-temps devient une nouvelle source d'inégalité, les individus n'étant pas égaux face à la conciliation des temps de la vie. C'est pourquoi nombre d'auteurs rejettent des modes de régulation temporelle exclusivement individuels et privés (Ascher, 1997 ; Bonfiglioli, 1997a et b ; Boulin et Mückenberger, 2002, etc.).

Désormais, le travail n'est plus le seul élément structurant des temps sociaux. L'organisation des temps de la vie selon un mode binaire temps de travail / temps hors-travail, faisant dépendre les autres temps sociaux (loisirs, études, famille, etc.) du seul rythme professionnel, devient caduque (Boulin, 2001 ; Boulin et Mückenberger, 2002). Du fait de la réduction du temps de travail et de la croissance de l'espérance de vie, les activités « hors travail » deviennent de véritables « *constructeurs de temps* », et non plus de simples « *passer-temps* » (Viard, 2006). Certains voient dans ces transformations l'avènement d'une société du « temps libre » (Sue, 1994). D'autres montrent au contraire que, d'une part, le travail constitue toujours le principal élément structurant de la vie sociale et, d'autre part, le temps libéré par le travail, grâce à la réduction du temps de travail, n'est qu'en partie du « temps libre » – et en partie du temps contraint – (Yonnet, 1999 ; Boulin, 2001). Dans la continuité des travaux de Georges Gurvitch, Boulin et Mückenberger (2002) nous invitent à penser le travail non pas comme un temps dominant mais un temps « pivot » qui opère un rôle structurant dans l'articulation des temps sociaux. Tout comme Dominique Méda, ils soulignent la nécessité de penser les différents temps sociaux de façon articulée.

2.2. Une ville pour tous, partout et à toute heure

L'articulation des temps sociaux ne recouvre pas les mêmes difficultés selon les publics, les moments ou les lieux envisagés. Trois axes majeurs se dégagent ici : les inégalités de maîtrise du temps entre hommes et femmes, le temps de la nuit, et, enfin, le manque d'accessibilité des espaces publics.

Les temps des femmes ou la difficulté d'articuler les temps sociaux

Du fait du manque de régulation publique portant sur l'articulation des temps sociaux, cette tâche a reposé principalement sur les femmes (Méda, 2001). Ce sont elles qui se sont chargées de concilier temps professionnel et temps familial (*ibid.*). Cette conciliation s'est faite notamment au travers du temps partiel, du retrait de l'activité professionnelle, de la « double journée » ou de l'« externalisation des tâches » (par le recours à des services rémunérés ou à la famille élargie) (Méda, 2001 ; Terrier, 2002). À la différence des pays scandinaves, les politiques publiques françaises n'ont pas accompagné massivement la montée de l'activité féminine salariée dans les années 1970 et 1980 (Méda, 2001). Cette inadaptation a fait peser sur les seules femmes la responsabilité d'articuler vie professionnelle et vie familiale (*ibid.*). Ceci explique en grande partie les inégalités professionnelles qui perdurent entre hommes et femmes (*ibid.*). Dans la préface de l'édition 2008 du *Temps des femmes*, la sociologue Dominique Méda notait peu d'évolution depuis la première parution de son livre (en 2001) : le taux d'emploi des femmes de 15 à 64 ans est toujours inférieur (de 11 points) à celui des hommes et le travail à temps partiel reste l'apanage des femmes¹¹ (Méda, 2008).

L'insuffisance des modes d'accueil des enfants, l'absence de coordination des horaires de travail et de la vie familiale, la faiblesse des salaires par rapport aux allocations de maternité indemnisant l'interruption d'activité sont autant d'éléments qui contribuent à rendre les conditions de travail des femmes très difficiles (*ibid.*). Les femmes n'ont pas le *choix* entre travail ou retrait de l'activité professionnelle, entre temps complet ou temps partiel (*ibid.*). Il est de fait plus raisonnable pour elles d'avoir une allocation et de garder leur enfant à domicile que de cumuler un emploi mal rémunéré aux horaires atypiques avec les coûts d'un mode de garde et de transport (*ibid.*). Bien que la prise de conscience de la nécessité d'une régulation publique émerge à la fin des années 1990 au niveau national, le nouveau gouvernement élu en 2002 recule sur cette question au nom du « libre choix » des femmes

¹¹ De nos jours, 30 % des femmes travaillent à temps partiel et 85 % des travailleurs à temps partiels sont des femmes (Méda, 2008).

(*ibid.*). Les expérimentations se multiplient toutefois au niveau local, notamment à travers la mise en place de modes de garde en horaires atypiques (comme à Poitiers, Rennes, Saint-Denis et Paris) et de crèches d'entreprise ou interentreprises – comme à Lyon, Poitiers et Rennes – (Boulin, 2008).

Nuit et ville en continu

La conquête de la nuit est l'un des phénomènes majeurs de notre société chronophage, à la poursuite du moindre temps mort (Gwiazdzinski, 2002b). Dans de nombreuses villes, la « nuit » se réduit à une petite tranche horaire de trois heures, entre 1 heure 30 et 4 heures 30 du matin, seul intervalle de temps où les activités diminuent de façon significative (*ibid.*). « *La nuit, qui fut longtemps un espace protégé, doté de lois spécifiques, se banalise* » (*ibid.*, p.31). Elle est devenue un secteur économique à part entière, que l'on pense au développement de l'offre de loisirs nocturnes, aux nocturnes commerciales de certains magasins, à la tendance à la banalisation du travail de nuit ou au fonctionnement 24h/24 de diverses entreprises de services (*ibid.*). L'événementiel nocturne se développe également : traversées ou marches nocturnes, « Nuit des arts » à Paris, « Fête des Lumières » à Lyon, « Nuit des musées », etc., viennent animer les nuits urbaines. De même, les offres de transport nocturne se multiplient, notamment en fin de semaine ou pour certains événements culturels. En France, la part des salariés travaillant habituellement de nuit augmente de manière significative¹². En Angleterre, au cours des années 1990, les débats autour de l'« économie de la nuit » s'inscrivent dans une volonté de revitaliser les centres urbains (O'Connor, 1997).

Entre la ville qui dort, celle qui travaille et celle qui s'amuse, de nombreux conflits spatio-temporels éclatent (Gwiazdzinski, 2002b). C'est pourquoi plusieurs villes françaises (comme Lille, Rennes, Paris et Lyon) se sont dotées de chartes de nuit visant à établir des règles de coexistence entre habitants, responsables des activités nocturnes et noctambules (cf. chapitre V). Les citoyens ne vivent plus aux mêmes rythmes et deviennent même parfois « schizophrènes », divisés entre leurs désirs de consommateurs de bénéficier d'une ville en continu et leurs refus des horaires atypiques en tant que salariés (Gwiazdzinski, 2002b). Pour trois Français sur quatre toutefois, le temps d'ouverture des commerces est déjà suffisant (Moati et Pouquet, 2008). Parmi les partisans d'une extension des horaires, la nuit est préférée à l'ouverture dominicale (*ibid.*). En Italie, des chercheurs promeuvent l'idée de « *citadelles à temps continu* » qui offriraient aux citoyens une mixité de services fonctionnant avec de larges

¹² En 2005, selon l'enquête « emploi » de l'Insee, 15 % des salariés travaillaient habituellement ou occasionnellement de nuit.

amplitudes horaires au niveau des nœuds de réseaux de flux (Bonfiglioli, 1997a).

Malgré ces évolutions, la vie urbaine nocturne ne fait que trop rarement l'objet de travaux scientifiques et est peu prise en compte par les politiques publiques (Gwiazdzinski, 2000). Celles-ci n'envisagent bien souvent la nuit qu'au travers des impacts négatifs du développement des activités en continu qu'il faut donc réguler (Gwiazdzinski, 2002b). Les débats entre partisans et opposants de la ville 24 sur 24 sont intenses. Les promoteurs des politiques temporelles et les chercheurs s'accordent toutefois sur les risques que fait peser la ville en continu sur la dérégulation des temps et des conditions de travail. L'homme reste malgré tout un « *animal à activité diurne* » : la généralisation des horaires atypiques, en perturbant les rythmes veille-sommeil et en désynchronisant les rythmes internes, augmente les risques d'accidents du travail et de la route (Millet, 2002).



Doc. I.1 : Fête des Lumières de Lyon

(Photo : CP, 12/2012)



Doc. I.2 : Commerce de proximité, ouvert 365 jours par an, 18 heures par jour, de 8 h à 2 h, à Gijón, en Espagne

(Photo : CP, 08/2012)



Doc. I.3 : Publicité incitant les noctambules à se rendre au McDrive de 2 h à 7 h du matin à Avilés, en Espagne

(Photo : CP, 08/2012)

Accessibilité et usages des services et des espaces publics

Les préoccupations temporelles dépassent les simples problèmes d'horaires pour poser la question de l'accessibilité. Elles renvoient à un « *"droit de citoyenneté" comme droit de bénéficier des services et lieux urbains* » (Bonfiglioli, 1997b, p.158). Elles invitent à appréhender les modalités d'usage des espaces urbains de la part des résidents mais aussi des populations mobiles et « *temporairement habitantes* » (*ibid.*). Elles appellent à penser des villes qui ne soient pas exclusivement faites pour les hommes, adultes et motorisés, mais également pour les femmes, les jeunes, les personnes âgées, les cyclistes, les voyageurs... (Boulin, 2008). Elles invitent aussi à appréhender la diversité des usages des espaces urbains selon l'heure, le jour, le mois, la saison... En Italie, les politiques mises en place visent à redonner l'espace public aux piétons et au temps libre, en prolongeant les horaires d'ouverture des services publics, en allongeant les plages d'ouverture des loisirs, en aménageant des espaces verts à la place de parkings, etc. (Hervé, 2001).

Les pratiques de la ville diffèrent selon l'âge, la catégorie socioprofessionnelle, le sexe, le lieu de résidence... Les rythmes urbains sont plus défavorables pour certains, notamment pour les femmes, les jeunes et les populations précaires (Vassalo, 2005). La qualité et la disponibilité du temps hors travail diffèrent fortement selon les individus (*ibid.*). Ce temps « libre » peut être dévalorisé, comme par exemple pour les chômeurs et les salariés à temps partiel subi (*ibid.*). Le temps libéré par les réductions du temps de travail n'améliore pas de manière homogène l'accessibilité aux équipements et aux services urbains. Les inégalités s'accroissent dans l'espace urbain entre les populations aisées, plus mobiles, fortes consommatrices de divers services, qui peuvent facilement s'éloigner de leur quartier et de leur ville pendant la semaine, le temps d'un week-end ou de vacances prolongées, et des populations plus captives (Viard, 2006 ; Allain, 2007).

2.3. Courses et temporalités

Les inégalités sont également manifestes en ce qui concerne l'accès aux commerces. Les acteurs du secteur s'adaptent toutefois constamment, afin de répondre au mieux à la demande des consommateurs pressés, avides de loisirs.

Multiplicité des rythmes de fréquentation et des lieux d'achat

L'accessibilité à la diversité de l'offre commerciale est étroitement liée à la catégorie sociale des individus, notamment du fait de capacités de mobilité inégales selon les groupes sociaux (Péron, 1997). La multiplicité des choix d'espace-temps marchands réduit les opportunités de coprésence et de rencontre entre des catégories sociales aux temporalités disparates (Péron, 1997 ; Metton, 2001). Des individus aux appartenances sociales diverses ne fréquentent pas nécessairement les mêmes lieux d'achat. Et quand ils pratiquent les mêmes espaces marchands, ils ne le font pas au même moment et n'ont pas non plus les mêmes motivations (*ibid.*). Ainsi, l'employée qui vient flâner dans la galerie marchande durant sa pause de midi, les groupes de jeunes du samedi après-midi ou la femme cadre pressée qui réalise ses achats courants pendant les heures creuses ont peu de chance de se rencontrer (Metton, 2001).

La diversité des lieux d'achat et des rythmes de fréquentation conduit à une segmentation accrue des espaces et des temps commerciaux (Metton, 2004). Au centre-ville, marqué par un commerce intégré aux autres fonctions urbaines et par un rythme d'activité essentiellement diurne distinguant nettement temps du travail et temps des loisirs, s'opposent les espaces commerciaux périphériques qui ont pu maîtriser beaucoup plus aisément leur temps et leur espace loin des contraintes de la ville dense (*ibid.*). Par ailleurs, l'accès à la diversité des espaces commerciaux est fortement lié à la motorisation, voire la bimotorisation, des ménages, et donc à leurs niveaux de ressources (Desse, 2001). L'éclatement de l'offre favorise par là le recours accru à la voiture (*ibid.*). Dans un contexte de polycentrisme commercial fort consommateur d'espace, des tendances plus soucieuses d'un développement urbain durable apparaissent malgré tout (Gasnier, 2004). Mais elles se traduisent aussi parfois par un renforcement de la ségrégation sociale dans l'accès aux centres commerciaux, par l'aménagement de nouveaux lieux de consommation élitistes par exemple (*ibid.*).

Faire gagner du temps : commerces et pérégrinations

Dans notre société chronophage, les distributeurs et les promoteurs commerciaux tentent d'exploiter deux temporalités en croissance : celle des déplacements et celle des loisirs (Bondue, 2004). L'enjeu est ici de faire gagner du temps et d'enrichir le temps (*ibid.*). Le commerce devient un moyen d'occuper le temps d'attente des voyageurs dans les escales et les lieux de transit (Bellanger et Marzloff, 1996). Bien que standardisés, les emblèmes des espaces contemporains, tels que les gares, les autoroutes ou les aéroports, ne constituent pas pour autant des « non-lieux ». Les gains de temps offerts par l'accroissement de la vitesse des transports permettent de rentabiliser au mieux les espaces aux nœuds des réseaux en combinant chalandise et loisirs. Les lieux de transit s'érigent en lieux de centralité (Bellanger et Marzloff, 1996 ; Soumagne, 2004).

L'implantation de la grande distribution s'appuie désormais davantage sur une logique d'itinéraire d'approvisionnement, que sur une zone de chalandise ou sur l'attraction au domicile (Marzloff, 2004). Les consommateurs nomades, hyper mobiles, dispersent leurs achats au fil de leurs pérégrinations quotidiennes (*ibid.*). Les commerces de *convenience*, ou de commodités, se développent alors au plus près du domicile mais aussi du lieu de travail et le long des trajectoires journalières des citadins (*ibid.*). De nouveaux concepts sont développés pour faire gagner du temps aux consommateurs pressés : commerce d'itinéraire, e-commerce, *drive-in*... (Bondue, 2004). Du fait de leurs faibles surfaces, ces commerces de *convenience* nécessitent des réapprovisionnements fréquents. Leur bilan carbone n'est donc pas nécessairement meilleur que celui des centres commerciaux périphériques (Soumagne *et al.*, 2009). Ces derniers, quant à eux, sont rarement reliés à un transport en commun en site propre (TCSP). Et quand ils le sont, les consommateurs périurbains très motorisés l'utilisent peu pour leurs achats courants (*ibid.*).

Enrichir le temps : commerces et loisirs

Lorsque les centres commerciaux s'associent aux loisirs, lorsque émerge une réelle centralité commerciale périphérique, les TCSP peuvent, par contre, jouer un rôle plus important (Soumagne *et al.*, 2009). De manière générale, les consommateurs se déplacent de moins en moins pour réaliser leurs achats courants et réduisent le temps consacré aux courses-corrvées (Bondue, 2004). Le modèle de l'hypermarché s'essouffle : les clients pressés déplorent les nombreux temps morts, comme l'attente aux caisses (*ibid.*). Les distributeurs déploient alors de multiples stratégies basées sur les loisirs pour inciter les consommateurs à rester davantage dans l'espace de vente, en passant d'un achat-corrvée, d'un temps contraint, à un achat-plaisir (Sabatier, 2004). Développer le *fun shopping* ou *retailtainment* leur permet de

se positionner sur un type d'activités jugées non contraignantes, tout en incitant les individus à consommer divers produits et services (*ibid.*). L'optimisation du temps des courses peut aussi consister à mettre à disposition des clients divers services, comme un bureau de poste ou une billetterie de spectacle (Bondue, 2004).

On peut tout de même déplorer dans la fréquentation accrue des lieux marchands aménagés pour le divertissement une tendance à la marchandisation et à l'appauvrissement de l'espace public (Rifkin, 2000 ; Bondue, 2004). Cette marchandisation de l'espace public est manifeste sur le plan spatial comme temporel : les acteurs du commerce ont acquis un poids majeur dans la production des rythmes urbains (Kärholm, 2009). De nombreux événements, comme les soldes et les saisons commerciales, qui dépassent largement les saisons cosmologiques, instituent de nouvelles temporalités urbaines centrées sur la consommation (*ibid.*). L'avènement d'une ville en continu « consommable » à toute heure pose ainsi de nombreuses questions sur nos choix de société, au niveau social, environnemental mais aussi temporel.

3. TEMPORALITÉS ET POLITIQUES URBAINES

La prise en compte des temporalités au sein des politiques urbaines laisse entrevoir deux axes majeurs de réflexion : l'un porte sur les questions de mobilités, liées à l'éclatement des temporalités ; l'autre pose un regard transversal sur le temps des villes, considéré comme pilier des politiques urbaines.

3.1. Temporalités et mobilités

Pérégrination et multiplicité des motifs de déplacements

La mobilité est devenue l'une des caractéristiques majeures de nos sociétés. Transversale à toutes les pratiques sociales, elle s'est convertie en « *une forme élémentaire de la vie quotidienne, une matrice de toutes les expériences sociales* » (Le Breton, 2006, p. 26). Qu'ils mettent en avant « *une "transition mobilière"* » (Knafou, 1998) ou un « *paradigme mobilière* » (Piolle, 1990), nombre d'auteurs s'accordent sur le rôle prépondérant qu'a aujourd'hui acquis la mobilité dans nos sociétés. La mobilité s'est convertie en une exigence pour participer pleinement à la vie urbaine (Rémy et Voyé, 1992). Elle permet de profiter au mieux des ressources de la ville. L'accès à de nombreux biens et services, au logement, au

travail, à l'éducation, à la culture, etc., requiert la possibilité de se mouvoir (Allemand, *et al.*, 2004). Les déplacements, de même que leur absence ou les stratégies d'évitement, conditionnent la relation des individus à leurs territoires (Le Breton, 2006).

La notion de mobilité dépasse toutefois celle du déplacement, des flux, pour interroger leurs motivations, leurs causalités, leurs conséquences. Elle renvoie aux capacités des individus à se déplacer, qui sont liées à l'âge, à l'appartenance sociale, au sexe, etc. Les travaux anglo-saxons d'« *activity-based approach* » privilégient une approche de la mobilité par les programmes d'activités qui s'attachent à ses ressorts, à ses composantes sociales et à ses contraintes spatio-temporelles (Thévenin *et al.*, 2007). Yann Rollier et Marc Wiel (1993) proposent la notion de « *pérégrination* » pour rendre compte de la complexité des parcours quotidiens des individus, plus aléatoires que les simples navettes domicile - travail. Les chercheurs italiens évoquent quant à eux une mobilité « *zigzagante* » (Bonfiglioli, 1997a). Les motifs de déplacement sont non seulement multiples mais imbriqués. Nombre d'enquêtes dévoilent l'évolution des motifs de déplacements : les flux liés au travail diminuent alors que ceux liés aux loisirs augmentent. Le nombre de déplacements pour les achats baisse également, notamment pour les achats courants. La complexité de l'enchaînement entre ces divers motifs (travail, loisirs, études, courses, etc.) se traduit par un recours accru à la voiture (Desse, 2001).

Avec l'essor des mobilités, la ville se définit de moins en moins par la concentration des activités, le desserrement spatial étant favorisé par les gains en termes de vitesse (qui permettent des temps de déplacement constants). Ce n'est plus tant la distance qui structure les espaces urbains et périurbains que l'accessibilité. La proximité ne renvoie plus nécessairement à la continuité et la contiguïté spatiale. Elle repose également sur les réseaux, sur la connexité, autrement dit sur l'accessibilité. Et dans un contexte de domination de l'automobile, cette accessibilité se mesure avant tout au travers de l'accès routier, notamment dans les espaces périurbains (Kaufmann *et al.*, 2004). L'accès à la diversité des ressources urbaines suppose ainsi bien souvent la motorisation, voire la bimotorisation, des ménages. Les ménages modestes du périurbain lointain se trouvent alors en situation de relative « *captivité* » (Rougé, 2005).

Éclatement des temporalités et offre de transports

L'utilisation de la voiture reste massive pour tous les motifs de déplacements, et notamment dans le périurbain. Pour les courses, la prédominance de l'automobile connaît des inflexions selon l'encombrement des achats (Desse, 2001). Pour les achats alimentaires et

ceux liés à l'équipement de la maison, la voiture est nettement privilégiée, elle l'est un peu moins pour les achats de vêtements, les biens de loisirs ou les biens culturels (*ibid.*). Les offres alternatives se développent (transports en commun en site propre, vélos, covoiturage, autopartage, etc.) sans réussir pour autant à réduire significativement l'usage de la voiture. Le covoiturage et l'autopartage doivent désormais relever le défi de changer d'échelle, de passer d'une centaine d'usagers par jour à des milliers¹³.

Les transports en commun sont appelés à s'adapter à la multiplication des motifs de déplacements et à une forte individualisation des comportements de déplacements (Bailly et Heurgon, 2001). Ils sont amenés à fonctionner en continu, du moins sur des plages horaires de plus en plus étendues. Le caractère diffus des flux requiert une offre élargie afin de répondre à des demandes diverses. Les déplacements occasionnels, moins contraints, se développent. Les transports à la demande peuvent constituer l'une des réponses à ces temporalités éclatées. Pour Élodie Castex et Didier Josselin (2007), ils offrent une alternative sérieuse à l'usage de la voiture au sein d'espaces de faible densité, où l'offre en transport collectif est peu développée, mais aussi au sein des espaces urbains. La flexibilité de ces services permet de gérer une demande moins dense et/ou aux horaires atypiques. Quoiqu'il en soit, divers auteurs s'accordent sur le fait que les transports collectifs sont appelés à s'adapter aux usagers et à leurs usages, le service ne peut plus être partout le même pour tous.

3.2. Les politiques temporelles locales – Éléments de prospective

La difficile prise en compte du temps dans les politiques urbaines

Qu'ils mettent en avant l'importance d'un « *chrono-urbanisme* » (Ascher, 1997), d'un « *urbanisme temporel* » (Boulin, 2008), d'un « *urbanisme des temps* » (Gwiazdzinski, 2009) ou d'un « *urbanisme chronotopique* » (Paquot, 2009), nombre de chercheurs s'accordent sur la nécessité d'une prise en compte du temps dans les politiques urbaines. Le temps apparaît

¹³ Éric Le Breton, « Quel regard porter sur ces nouveaux services ? Comment changer d'échelle ? », communication présentée aux rencontres du Pôle de Recherche Urbaine des Pays de La Loire, *Quelles alternatives pour les mobilités de demain ?*, 22 novembre 2011, École nationale supérieure d'architecture de Nantes.

bien souvent comme homogène dans les projets urbains alors que les activités d'un lieu diffèrent selon l'heure, le jour, le mois et les saisons. Toute tentative de planification spatio-temporelle doit prendre en compte ces changements de pratiques et d'usages (Boulin 2008 ; Gwiazdzinski, 2009, etc.). Pour Luc Gwiazdzinski, l'urbanisme des temps renvoie à une approche chronotopique de la ville, à la confluence du spatial et du temporel (2009). Il doit permettre de promouvoir « *une ville polychronique et polyrythmique* » (Gwiazdzinski, 2002a, p.235) ou encore une « *ville malléable* », capable de s'adapter dans ses temps et ses espaces à des populations et des usages divers (Gwiazdzinski, 2007).

Afin d'assurer « *le droit à la ville pour tous, partout et à toute heure* » (Gwiazdzinski, 2002a, p. 238), le géographe propose la mise en place d' « *oasis de temps continu* » (2007). À l'image de la « *citadelle à temps continu* » des chercheurs italiens (Bonfiglioli, 1997a), ces oasis seraient des pôles de services ouverts 24h/24 et 7j/7 aux abords des espaces de flux, ils associeraient les fonctions de la ville de garde (sécurité et santé notamment) à une gamme de services étendue – alimentaires, vestimentaires, culturels, administratifs, etc. – (Gwiazdzinski, 2007). Pour J.-P. Bailly (2002), la prise en compte de la temporalité des usages amène à concevoir quatre niveaux d'équipements : des équipements de proximité pour les services usuels, des équipements multiservices, des équipements polyvalents adaptables à divers usages et, enfin, des équipements événementiels (pour les grands événements sportifs et culturels).

Resynchronisation et événementiel

Nombre d'auteurs s'accordent sur la nécessité d'une régulation publique afin de concevoir de nouveaux modes de synchronisation qui favorisent le « vivre ensemble » (Obadia, 1997 ; Bailly et Heurgon, 2001 ; Boulin et Mückenberger, 2002, etc.). La diversification accrue des temporalités urbaines interroge nos manières de vivre ensemble. Il s'agit de reconstituer les grands rythmes de la vie collective. Pour le philosophe Bernard Stiegler, il faut « *inventer de la discontinuité dans la continuité* » en promouvant « *de nouveaux types de suspensions, de nouvelles sacralités dans les calendriers, de l'événementiel somptuaire mais non marchand* » (2002, p. 84).

La multiplication des événements ludiques dans les grandes métropoles (fêtes, festivals, plages urbaines, grandes foires, etc.) peut permettre d'instituer de nouveaux rythmes communs et partagés (Pradel, 2010), tout en participant à la diversification des usages de la ville et de ses espaces publics en fonction des saisons (Gwiazdzinski, 2009). Les pouvoirs locaux, et notamment les grandes agglomérations, jouent ici un rôle primordial de « *donneurs*

de temps » (Pradel, 2010). Ils utilisent aussi ces événements ludiques bien au-delà du cadre spatio-temporel dans lequel ceux-ci s'insèrent : ces derniers sont l'occasion de mener des actions urbaines à plus long terme, notamment sur le réaménagement des espaces publics. Ces événements sont l'occasion de mettre en œuvre diverses expérimentations, comme le fonctionnement des services de transport la nuit (Gwiazdzinski, 2009 ; Pradel, 2010). La promotion d'une ville événementielle doit toutefois éviter certains écueils. Elle ne doit notamment pas amener à la limitation, voire la prohibition, des sociabilités en dehors des espaces-temps institués (Pradel, 2010). L'offre événementielle ne doit pas se traduire non plus par une marchandisation de l'espace public (*ibid.*).

Privilégier une approche par le temps invite à penser la ville par la multiplicité des vécus individuels et collectifs, par la diversité des pratiques des habitants et usagers, selon leur appartenance sociale, leur sexe, leur âge, leur quartier, etc., selon les heures, les jours, les mois et les saisons. Et la prise en compte de cette diversité pose en premier lieu la question du vivre ensemble et du partage de l'espace public.

CHAPITRE II

LES TEMPORALITÉS DU COMMERCE

En schématisant, on peut différencier en milieu urbain deux grands types de temporalités.

Le premier est celui des temporalités « officielles », ou encore « contraintes » ; il s'agit de celles définies par des jours et des horaires d'ouverture et de fermeture d'établissements fixes, de services et de commerces sédentaires ayant pignon sur rue, mais aussi de services itinérants comme ceux des transports en commun.

Le second type pourrait être qualifié de temporalités « libres » ; ce sont les variations de densité de piétons et de flux de véhicules privés dans les espaces publics ou ouverts au public.

Naturellement des interactions existent entre les deux catégories, les temporalités « libres » se trouvant régulées à certains moments de la journée, ou certains jours par le canevas des horaires officiels d'ouverture d'espaces et de lieux au public.

Dans le domaine commercial, l'essentiel de l'activité marchande se réalise dans des lieux privés ouverts au public, et, typiquement les temporalités des chalands se trouvent régulées par les contraintes de l'offre, c'est-à-dire celles établies par les exploitants des établissements ou les groupements d'exploitants, ou encore en fonction de règles administratives nationales et locales. Cette régulation par l'offre nous intéressera en premier, en ceci qu'elle représente dans les différents terrains d'étude une définition de « bornes » chronologiques officielles qui encadrent les flux et les rythmes. On verra que ces bornes présentent des différences selon les catégories de commerce, tant d'un point de vue général que dans les quatre centres-villes qui nous ont servi de terrains-laboratoires au sein de la hiérarchie urbaine française.

Ces fluctuations des ouvertures selon les jours, selon les branches, selon les rues sont un puissant facteur opérant sur les flux globaux de citoyens, une bonne partie de l'attractivité centrale étant drainée, impulsée par le commerce, parfois en complémentarité, symbiose ou chaînage avec d'autres « moteurs de temporalités ». Ces positions « chronotopiques » urbaines, en dépit du bornage évoqué, connaissent des évolutions, des déstabilisations, souvent dans le sens d'un élargissement de l'amplitude d'ouverture au public, poussé par l'appareil productif ou des exigences de la société, en somme en interaction entre l'offre et la demande.

1. UNE PLACE DÉTERMINANTE DANS LES TEMPORALITÉS URBAINES

1.1. Des rythmes urbains à la complexité accrue

Le milieu urbain forme un cadre où s'entrecroisent des temporalités variées issues de secteurs d'activités relativement peu synchronisés. La ville présente des distorsions générales de ses temps ainsi que d'autres différenciations entre les quartiers qui la composent. Ce mélange entre le temporel et le spatial apparaît fondamental pour la compréhension du fonctionnement urbain.

Pour ce qui est des temporalités, schématiquement on peut distinguer des éléments fondamentaux.

- Des rythmes liés aux pôles d'emploi, avec des distorsions entre ceux des services tertiaires et ceux de l'industrie, horaires d'ouverture et de fermeture des bureaux, des entrepôts, des différentes structures d'enseignement, des complexes médicaux, des ateliers, etc. S'y ajoutent les spécificités en matière d'horaires méridiens (journée continue ou pas). Selon la taille des cités, l'amplitude et l'intensité des flux pendulaires vont fortement varier et dépendre plus ou moins étroitement de la structure socio-économique des agglomérations et de leur périurbain ainsi que de la répartition territoriale des pôles attractifs. D'une manière générale, on a assisté, entre autres dans les villes françaises à une démultiplication des polarités. Cet accroissement du polycentrisme au sein de la « ville archipel », ainsi que l'essor de la mixité économique au sein des zones d'activités, ont contribué à rendre plus diversifiées et plus complexes les temporalités.

- Des rythmes de fréquentation des établissements par les usagers et la clientèle. Il s'agit ici des structures qui accueillent un public du fait de leur vocation non-marchande ou marchande. Concrètement, les horaires d'ouverture et de fermeture au public des structures génèrent des flux inégaux, par exemple entre cabinets médicaux, cliniques, hôpitaux ou encore entre écoles, collèges, lycées, universités. Il en est de même dans le secteur marchand pour le commerce ou les services à caractère commercial comme les banques, cabinets d'assurance, agences immobilières, établissements de spectacle.

- Dans tous les cas se conjuguent des temporalités annuelles (intermensuelles ; saisonnières), hebdomadaires (entre les jours), quotidiennes (selon les heures ; entre le jour et la nuit).

A ces temporalités récurrentes s'adjoignent des temporalités exceptionnelles – ou dont la récurrence est particulière –, dépendantes par exemple d'événements festifs et ludiques qui

polarisent sporadiquement un grand nombre de citoyens dans des lieux spécifiques : festivals, fêtes nautiques, marchés de Noël, feux d'artifice et bals du 14 Juillet, foires, etc.

L'animation urbaine ou le phénomène inverse se retrouve donc marqué par l'afflux de personnes, citoyens, périurbains, ruraux, touristes selon des modalités propres (transport) et avec des fréquences variables selon les distinctions sociologiques (âge, sexe, statut socio-professionnel) et en fonction d'objectifs différents (travail, loisirs, ravitaillement, etc.).

Aux quartiers, lieux et pôles d'attractions, répondent des lieux de départ, en particulier les lieux de résidence. Cependant, à la simplicité des flux et rythmes urbains du troisième quart du XX^e siècle – migrations quotidiennes de travail, flux scolaires, flux de chalandise – a succédé un enchevêtrement plus compliqué avec l'avènement de la « société des loisirs », le « zapping » des activités et le chaînage des déplacements à motivations conjuguées sur un mode opératoire plus ou moins logique.

Au sein de la fragmentation temporelle, les temps commerciaux tiennent une place à part.

1.2. Poids de l'attractivité commerciale et diversification polaire

La ville « fille du commerce », selon la célèbre expression d'Henri Pirenne, a bénéficié de longue date de temporalités liées à ses activités marchandes : jours et heures des marchés, jours des foires mensuelles ou annuelles. S'y sont ajoutés, durant les époques modernes et contemporaines, les rythmes propres des échoppes commerciales et artisanales dans les rues. En France, les localisations commerciales sont restées pour l'essentiel centrales durant les périodes d'extension urbaine du XIX^e siècle et de la première moitié du XX^e. Aussi, au-delà d'un ravitaillement élémentaire dans des boutiques de proximité, des mouvements hebdomadaires ou moins fréquents pouvaient faire converger les citoyens vers les foires, marchés et commerces sédentaires centraux pour des achats plus occasionnels ; cela a revêtu un tour plus ample pour les phases traditionnelles de soldes d'hiver (fin janvier-début février) et d'été (juillet) et pour les « grandes braderies ». Au cœur de la ville centrale, ces animations exceptionnelles – mais récurrentes d'une année à l'autre – sont apparues comme des faits spatio-temporels essentiels.

L'avènement du grand commerce dans ses formes modernes : libre-service en magasins de grande surface généraliste puis spécialisée, a largement changé la donne. Phénomène majeur des années soixante et ultérieures, la révolution de la « grande distribution » a correspondu à un double phénomène :

- D'une part une démultiplication des pôles attractifs en périphérie des agglomérations, centres commerciaux et zones d'activité commerciale s'y implantant en très grande majorité ;

- D'autre part des changements de rythmes de fréquentation, l'afflux vers les grandes surfaces s'effectuant de manière écrasante en voiture individuelle avec concentration des mouvements sur la fin de semaine, du vendredi après-midi au samedi soir. En même temps, comme on le verra, un élargissement substantiel des horaires d'ouverture des « nouveaux magasins » a contribué à modifier les temporalités.

Au total, les franges urbaines, entre suburbain et périurbain, de lieux de départ pour les flux de chalandise sont devenus des lieux d'arrivée de populations citadines en quête d'une consommation renouvelée dans ses modalités, où la quête des biens matériels est amplifiée par la présence de structures de loisirs tels les multiplexes à partir du début des années 1990 (à Toulon et à Lille en 1993). L'essor de ces flux, tant centrifuges que centripètes, est allé de pair avec celui de mouvements transverses, d'un pôle commercial à un autre, lié à la pratique courante d'un « zapping » de chalandise.

On notera enfin que dans les plus grandes villes d'autres pôles commerciaux, parfois de grande ampleur, ont pu faire irruption : des centres commerciaux intégrés de centre-ville ou de péricentre, des structures commerciales liées à un nœud de transport modal ou multimodal (aéroports, gares TGV, port de ferries ou de « lien fixe », secteur frontalier), des ensembles marchands de complexes touristiques, etc., autant de générateurs de temporalités particulières.

A la démultiplication des lieux de commerce, et à l'essor corrélatif des courants migratoires a correspondu une cascade de conséquences en matière de dates et d'horaires de fonctionnement des établissements.

1.3. La focalisation sur les horaires d'ouverture du commerce : politiques publiques et enjeux entrepreneuriaux

Secteur de la liberté d'entreprendre et pendant longtemps de la petite firme individuelle et familiale, le commerce fixe a été faiblement régulé en matière temporelle par les politiques publiques. Si les marchés et les foires bénéficiaient d'un encadrement rigoureux (dates, jours, heures, etc.) par des réglementations municipales, le petit commerçant sédentaire n'avait que des obligations légales nationales pour son personnel salarié éventuel ; seuls les débits de boissons alcoolisées devaient obéir à des règles strictes d'horaires d'ouverture et plus encore, de fermeture. En fait, les horaires des magasins ont été et restent largement autorégulés par le

respect de la concurrence au sein des rues et au sein des catégories et branches entre lesquelles ils se distribuent.

Naturellement, l'insertion des grands magasins et des magasins populaires, puis celle des « grandes surfaces » modernes a grandement modifié le paysage temporel du commerce. Fondés, vu leur taille, sur un personnel assez nombreux – tant dans les surfaces de vente que dans les bureaux et les surfaces de stockage –, tentés d'amplifier l'attractivité par l'élargissement des horaires, les responsables de centres commerciaux ont joué sur le dédoublement des équipes et sur le travail à temps partiel.

On se retrouve donc aujourd'hui avec un appareil commercial urbain schématiquement « à deux vitesses » :

- d'une part un « petit commerce » ayant souvent conservé des horaires standardisés marqués par deux tranches d'ouverture, le matin et l'après-midi ;

- d'autre part un « grand commerce » fonctionnant en continu et avec une tendance à retarder en soirée la fermeture.

A ces différenciations plus ou moins prononcées – et évolutives – s'ajoutent celle des fermetures annuelles pour congés, nécessaires pour les seules très petites entreprises ainsi que les enjeux de l'« ouverture dominicale ».

1.4. Le contexte réglementaire

Le libre choix de l'heure de fermeture des magasins demeure la règle générale. Elle est néanmoins corrigée par la possibilité pour les représentants de l'Etat, en l'occurrence les préfets, de prendre des arrêtés prescrivant une heure commune de fermeture pour telle ou telle branche d'activité marchande de manière à éviter des distorsions de concurrence.

Pour ce qui est des salariés, les règles générales érigées dans le Code du Travail s'appliquent dans tout le pays quelle que soit la profession : interdiction de travailler plus de dix heures par jour et plus de 48 heures par semaine ou 44 heures sur douze semaines consécutives¹⁴, obligation de bénéficier d'un repos hebdomadaire de 35 heures consécutives a minima.

Enfin, les salaires versés doivent être majorés de vingt pour cent pour les heures effectuées au-delà de 21 heures¹⁵ et, selon les branches, les heures supplémentaires au-delà

14 Rappelons que la base hebdomadaire de travail est de 35 heures pour le commerce et de 39 h dans l'hôtellerie.

15 Le secteur des bars et restaurants a un régime spécifique (convention collective nationale de la restauration rapide du 18 mars 1988).

des 25 heures réglementaires sont majorées pour les salariés à temps plein en moyenne de 25 % jusqu'à la 39^{ème} heure et de 50 % au-delà.

Par ailleurs, sur l'étendue du territoire national, il existe des règles d'usage spécifiques qui peuvent correspondre soit à une entente entre les entrepreneurs par branche, voire par secteur géographique, soit à des usages locaux.

C'est ainsi qu'en Lorraine dans le département de la Moselle, le Code local des professions qui est en vigueur « *prévoit la fermeture obligatoire des locaux de vente ouverts au public entre 21 heures et 5 heures du matin* », tant en semaine que le dimanche, seules les pharmacies et les débits de boisson étant exclus de cette règle. Des dérogations subsistent cependant ainsi que la possibilité sur autorisation municipale de retarder la fermeture à 22 heures pour quarante jours par an¹⁶.

1.5. La distinction de l' « HORECA » et des services à caractère commercial

Le secteur « hôtels, restaurants, cafés », qui, par excellence, contient de nombreux débits de boissons alcoolisées est soumis à des règles spécifiques en matière d'horaire qui sont établies par l'administration d'Etat et appliquées sous la responsabilité de police municipale par les maires qui ont une marge de manœuvre encadrée pour moduler les situations.

Les préfets prennent des arrêtés portant soit sur l'ensemble de l'étendue du département où ils exercent leurs prérogatives, soit avec des différenciations entre les communes selon la taille, en séparant souvent le cas des grandes villes de celui des autres.

Une dérogation assez générale concerne les restaurants – qui ne peuvent vendre des boissons alcoolisées qu'en même temps que des plats.

Des dérogations particulières peuvent parfois aussi être accordées sur demande au préfet ou/et au maire pour certains établissements concourant à l'animation urbaine centrale et au tourisme.

Ainsi, à Nantes, les « *bars d'ambiance titulaires de la licence d'entrepreneur de spectacles produisant chaque semaine de la musique vivante ou des spectacles, les bowlings et billards homologués peuvent obtenir une dérogation de fermeture à 4 heures* », conformément à l'arrêté municipal du 1^{er} janvier 2009 alors que la limite ordinaire est à 2 heures selon l'arrêté préfectoral du 6 avril 2010. Dans la même ville, les discothèques

¹⁶ Site de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Moselle.

peuvent être autorisées par le préfet à fermer à 7 heures du matin¹⁷. D'autres dérogations sont prévues dans les arrêtés préfectoraux pour des dates spécifiques de l'année (14 Juillet, Fête de la Musique, Noël, Jour de l'An, fêtes locales, etc.) et il peut y avoir également des horaires différenciés selon les périodes de l'année (entre le 1^{er} avril et le 1^{er} novembre en Loire-Atlantique) sur décision des maires (compte tenu de leur pouvoir de police) dans les communes classées touristiques.

Les maires, selon les mêmes responsabilités, peuvent au contraire « *en raison de circonstances particulières (...) aggraver les termes de l'arrêté préfectoral fixant les horaires d'ouverture et de fermeture (...) en fixant des heures de fermetures moins tardives en interdisant la vente de boissons alcooliques pour certains créneaux horaires (...), en interdisant la consommation d'alcool à certaines heures et à l'intérieur d'un certain périmètre géographique* » (Circulaire du Préfet de la Manche aux maires du département du 29/12/2010 rappelant la réglementation des horaires d'ouverture et de fermeture des activités commerciales susceptibles d'occasionner des troubles à la tranquillité publique).

Parmi les services liés aux loisirs (discothèques, dancings et boîtes de nuit ; bowlings ; billards, etc.) se distinguent des établissements susceptibles d'entraîner une gêne, voire des nuisances pour les résidents des environs. Ils font l'objet d'une réglementation spécifique dans le cas des « établissements recevant du public et diffusant à titre habituel de la musique amplifiée »¹⁸.

Il est recherché la « protection du voisinage » vis-à-vis des nuisances sonores et liées à l'alcoolisation à travers une bonne articulation entre le code de l'environnement, le code de la santé publique et le code du tourisme ainsi que le code général des collectivités locales. Les questions de temporalité ont de l'importance dans les différents articles de la circulaire : saisonnalité ; soirées de fin de semaine, fêtes exceptionnelles, ainsi bien sûr que les questions horaires, spécialement nocturnes (voir chapitre 5).

Une répartition équilibrée des rôles existe, du point de vue réglementaire, entre l'administration d'Etat et l'administration municipale. Sur le terrain, les enjeux sont multiples, certains prônent des fermetures décalées dans la soirée, et des ouvertures elles aussi décalées le matin de manière que les clients ne se retrouvent pas tous simultanément dans l'espace public.

17 Site de la ville de Nantes ; arrêté du préfet de Loire-Atlantique portant réglementation des horaires d'ouverture et de fermeture des débits de boisson.

18 Circulaire Interministérielle du 23 décembre 2011 relative à la réglementation applicable aux établissements ou locaux recevant du public et diffusant à titre habituel de la musique amplifiée.

1.6. L'enjeu de l'ouverture le dimanche et les jours fériés

Le problème de l'ouverture des commerces et services le dimanche et les jours fériés fait partie des questions « sociétales » qui sont régulièrement en débat public, enflamment les esprits et garnissent les colonnes des organes de presse. Objet de comparaisons européennes qui ont donné lieu à des rapports et des études¹⁹, l'enjeu est tel que le cas français a entraîné la production de documents volumineux de la part d'organismes nationaux officiels ou professionnels²⁰.

La situation traditionnelle en matière d'ouverture des établissements commerciaux, fondée sur la législation sociale du début du XX^e siècle (loi de 1906) est que le repos hebdomadaire des actifs s'effectue le dimanche. Néanmoins, la possibilité d'y déroger a été instituée pour un petit nombre de branches considérées comme de nécessité ; il s'agit d'abord des commerces alimentaires avec autorisation d'ouverture le dimanche matin jusqu'à 13 heures. S'y ajoutent les commerces de fleurs, plus récemment ceux de meubles (seulement depuis 2008) ainsi que les cafés, hôtels, restaurants et débits de tabac ainsi que les services à caractère commercial de loisirs (cinémas, théâtres, etc.), par roulement, des pharmacies et des services de l'automobile, y compris, naturellement, des stations-services.

En revanche les commerces d'équipement de la personne, d'entretien de la personne, d'équipement de la maison étaient sensés rester fermés le dimanche, de même que les « grandes surfaces » tant généralistes que spécialisées.

Des particularités locales avaient pu cependant subsister : c'est ainsi que dans la ville de Strasbourg le commerce de proximité, y compris alimentaire, subissait les effets d'arrêtés municipaux datant de 1917 et 1936 interdisant toute ouverture dominicale ; depuis fin juin 2013 s'y est substitué un arrêté du département du Bas-Rhin, du 25 juin 1938, autorisant une ouverture durant trois heures le dimanche matin ainsi que les jours fériés, en attendant une ouverture plus large²¹.

19 Sénat, 1^{er} octobre 2003, *Les horaires d'ouverture des commerces de détail, étude législation comparée*.

G. Heinritz, 2001, « Les changements des horaires de fermeture des magasins et leurs conséquences sur les structures du commerce de détail », *Revue Géographique de l'Est*, vol. 41, 1-2, 11 p.

20 CREDOC (Ph. Moati et L. Pouquet), 2008, *L'ouverture des commerces le dimanche : opinions des Français, simulation des effets*, 87 p.

Conseil Economique et Social, (J.-P. Bailly), 2007, *Les mutations de la société et les activités dominicales*, 78 p.

21 *Dernières Nouvelles d'Alsace*, 13 juin 2013.

A partir des années 1980, les pressions en faveur d'une ouverture élargie des commerces ont été importantes, se fondant sur l'attitude évolutive du consommateur citadin et périurbain, soucieux de pouvoir pratiquer le shopping « où je veux quand je veux » et jonglant entre les marques et les enseignes au gré de sa déambulation. L'essor du *fun shopping*, l'accent mis sur l'amplification de l'offre et la connexion commerce-loisirs, la création de complexes conjuguant magasins et centres de sport, de culture, de « bien être » ont pesé dans le sens d'une libéralisation auprès des collectivités locales et de l'Etat. Progressivement, une majorité de Français ont acquiescé à l'idée que les commerçants devraient être libres d'ouvrir leur établissement s'ils le souhaitent, cette opinion étant encore plus marquée dans les plus grandes agglomérations, chez les jeunes et chez les inactifs (CREDOC, 2008, p. 2) et concernant en particulier les hypermarchés et supermarchés ainsi que les magasins de bricolage. Beaucoup de consommateurs semblent cependant adeptes d'une fermeture plus tardive des commerces en soirée que d'une ouverture systématique le dimanche (idem p. 68).

Dans ce contexte de pression socio-économique et d'évolution des mentalités voire des pratiques, plusieurs dérogations ont été progressivement encadrées par le législateur.

Il s'est agi tout d'abord des autorisations d'élargissement des ouvertures le dimanche à proximité des fêtes de fin d'année, pour certains jours fériés, ou encore durant les périodes de soldes et, dans certains cas durant la saison touristique. Ces autorisations sont accordées par les maires, ou, dans le cas de Paris par le préfet. Cependant les interdictions préfectorales existantes pour certaines branches prennent le pas sur les décisions municipales. Les décisions préfectorales s'appliquent soit à certaines, soit à toutes les communes d'un département au vu des accords entre les organisations patronales, les organisations syndicales, les représentants municipaux ou de l'association des maires du département concerné.

En principe, les dérogations accordées par les maires peuvent concerner jusqu'à cinq dimanches par an, mais le nombre peut être plus élevé dans les espaces touristiques si les municipalités en font la demande aux préfets et que ceux-ci placent les communes correspondantes dans la catégorie « communes touristiques et thermales ».

Par exemple, en 2013 à Toulouse les jours d'ouverture possible adoptés ont été les 8 mai (mercredi), 1^{er} novembre (vendredi), 11 novembre (lundi) ainsi que les dimanches 15 et 22 décembre ; les autres dimanches et jours fériés les commerces doivent rester fermés²².

²² Site de la CCI de Toulouse ; 1/10/2013.

L'élargissement des possibilités d'ouverture dominicale a été constant depuis une dizaine d'années ; il s'est appuyé sur un discours à connotation libérale qui a souligné que la réglementation temporelle du commerce devait être en phase avec l'évolution socio-économique générale. S'y sont ajoutées des opérations volontaristes de certaines entreprises destinées par des ouvertures illégales spectaculaires à faire pression sur les Pouvoirs publics afin de faire évoluer la réglementation. Par exemple en 2005 et 2006, les enseignes Louis Vuitton (aux Champs-Élysées) puis Usines Center (Centre commercial Régional de Vélizy-Villacoublay) ont tenté de forcer le destin en se présentant comme des commerces « culturels » contribuant à l'attractivité touristique et à la dynamisation des loisirs. Dans la même période, la plus grande zone commerciale, celle de Plan de Campagne (Bouches-du-Rhône), s'essaie à une ouverture dominicale systématisée.

Dans ce contexte, les arguments en faveur de l'élargissement, de la « libéralisation » des horaires en général et le dimanche en particulier ont fusé dans des sens extrêmement divers, voire contradictoires ; nous nous contenterons d'en citer quelques-uns :

- économiques : augmenter la concurrence, faire baisser les prix, relancer la consommation, dynamiser les quartiers et zones de commerce ;

- sociétaux : assurer la liberté de la clientèle ; développer l'offre et le choix ; tenir compte de la raréfaction des références et de la pratique religieuses ; essor du commerce-loisir ; combinaison de la chalandise avec les pratiques de loisirs, emploi d'étudiants, etc.

- sociaux : augmenter l'emploi dans le secteur commercial ; élever le niveau de ressources des salariés du commerce par l'octroi d'un salaire horaire majoré pour heures supplémentaires dans les temporalités « hors normes », etc.

Dans l'ensemble, les forces opposées à la libéralisation de l'ouverture des commerces les dimanches et jours fériés ont été les mêmes et ont pris des arguments identiques à ceux d'opposition aux élargissements horaires ; c'est-à-dire qu'il s'est agi de défendre le droit au repos, à la vie de famille des salariés engagés dans le secteur de la distribution, sachant que ceux-ci ne bénéficient classiquement que d'un week-end déjà tronqué puisque les magasins sont presque tous ouverts le samedi. Dans quelques cas, les syndicats de travailleurs du commerce ont amplifié leur opposition par l'affirmation « sociétale » d'une dérive en direction d'un consumérisme excessif, la « valeur » de la consommation étant portée au pinacle aux dépens d'autres qui ont leur importance.

- Au titre de la loi du 10 août 2009 (dite Loi Mallié, publiée le 11 août 2009) de nouvelles dérogations ont été possibles. Elles concernent les commerces de détail non alimentaires situés dans des communes touristiques et thermales, dans des « zones touristiques d'affluence exceptionnelle ou d'animation culturelle permanente » : ils peuvent ouvrir le dimanche, moyennant que le repos hebdomadaire du personnel salarié s'effectue par roulement total ou partiel. Les préfets, dans la reconnaissance du caractère touristique des communes, s'appuient non seulement sur les avis municipaux mais aussi sur ceux des intercommunalités et du Comité départemental du tourisme. Dans ces zones, les employés ne bénéficient pas d'avantages salariaux du fait de leur activité dominicale, contrairement aux nouveaux périmètres évoqués plus loin.

- Un élargissement substantiel des possibilités d'ouverture commerciale le dimanche a été la définition des Périmètres d'Usage de Consommation Exceptionnels (PUCE) par la même loi (article 2). Si le principe du repos dominical est bien réaffirmé, l'amplification des dérogations est nette et concerne, au-delà des communes et zones touristiques et thermales, les grandes agglomérations de plus d'un million d'habitants, c'est-à-dire Paris, Lyon, Aix-Marseille et Lyon. Celles-ci sont sensées exercer une attractivité lointaine régionale et extrarégionale qui s'apparente à un tourisme dont l'aspect *shopping* est une composante essentielle.

L'initiative de réclamer l'établissement d'un PUCE revient aux conseils municipaux qui formulent la demande aux préfets de département. L'instruction et le périmétrage (groupe de rues) sont effectués par les services préfectoraux.

Les décisions sont prises après examen :

- des « habitudes de consommation dominicale » (ampleur, ancienneté, possibilités, caractère familial, accessibilité des sites, disponibilités horaires antérieures) ;
- du volume de population concernée et de l'état de l'offre sur le territoire ;
- de la proximité d'une frontière terrestre avec des habitudes éventuelles de flux de chalandise transfrontaliers créant une distorsion de concurrence.

Tous les types de commerce et de services sont concernés par l'établissement de tels Périmètres d'Usage de Consommation Exceptionnels moyennant un accord collectif entre chaque employeur et ses salariés ou bien un referendum favorable avec fixation des contreparties salariales. Chaque salarié voit en principe garantie l'exigence de son volontariat à travailler le dimanche et l'application dans ce cas d'une rémunération augmentée par

convention ou, sinon, d'au moins un doublement du tarif horaire, sans compter un repos compensateur durant la semaine²³.

Il y aurait actuellement 40 PUCE dont 37 en région parisienne²⁴.

Plus récemment encore, en 2012 et 2013, la polémique sur l'ouverture commerciale le dimanche a rebondi car certains commerces d'équipement de la maison jusqu'ici non pris en compte par les dérogations ont voulu eux aussi « libérer » leur ouverture. Ce fut le cas des grandes surfaces de bricolage d'Île-de-France (Bricorama en 2012, Leroy-Merlin et Castorama en 2013). Les responsables de ces entreprises ont estimé que la réservation aux seules surfaces de meubles et de jardinage des possibilités d'ouverture créait une distorsion de concurrence et entraînait dans des zones commerciales où ces enseignes cohabitent une situation chaotique et incompréhensible pour une clientèle qui compte beaucoup de « bricoleurs du dimanche ». Les tribunaux ont arrêté des jugements allant dans des sens contradictoires, ajoutant à la confusion.

D'autres entrepreneurs du commerce installés dans des lieux à temporalité spécifique, comme les grandes gares parisiennes, souhaitent un élargissement des possibilités et les autorités gestionnaires de ces grandes structurent ou les compagnies exploitantes recherchent aussi cette « libéralisation » ; ainsi le président de la SNCF déclare-t-il que le « *le sentiment de sécurité recule chez les voyageurs* » quand les commerces sont fermés, et demande donc que les 130 gares principales bénéficient d'une exception d'ouverture dominicale comme c'est le cas déjà de certains aéroports²⁵.

Enfin, la proximité des élections municipales (2014) entraîne une surenchère de propositions d'action en vue d'une soi-disant dynamisation économique des villes par l'extension temporelle de l'offre commerciale. A Paris, les grands magasins du boulevard Haussmann souhaitent lutter à armes égales vis-à-vis des grands magasins de Londres en pratiquant systématiquement l'ouverture dominicale et donc en évitant une fuite de la clientèle internationale durant le week-end.

Au total, la succession et l'addition de textes réglementaires, la diversité des attitudes des municipalités, l'inégale tolérance de situations marginales par les préfets, ont entraîné une grande diversité de situations selon les branches et selon les localisations géographiques. Ce « mille-feuille » contribue à une incompréhension des règles par un public qui est tiraillé entre son « appétit » de pseudo-libertés et son souci égalitariste et éventuellement social vis-à-vis

23 Articles L. 3132 25-1 à 25-5 du Code du Travail.

24 *Le Figaro*, Flashco du 22/09/2013

25 *La Croix*, 21 octobre 2013.

des nouveaux prolétaires que sont les employés du grand commerce. La confusion est aggravée par l'attitude inégale des tribunaux lorsqu'ils sont saisis par les syndicats... ou par des entreprises concurrentes. Dans le même temps, de nouvelles branches commerciales telle la parfumerie tentent à leur tour de desserrer ce qu'elles considèrent comme un étai.

Ainsi, le commerce s'apparente-t-il aujourd'hui comme au cœur d'un problème de temporalité de la société française...

2. L'OFFRE TEMPORELLE DU COMMERCE DANS LES CENTRES URBAINS

2.1. Les quatre villes d'analyse

S'attacher à évaluer les temporalités dans les villes françaises suppose de comparer les différences entre les offres des établissements, en matière de jours et heures d'ouverture : total horaire, amplitudes, poids des ouvertures matinales, de l'après-midi, en soirée, la nuit, existence d'une continuité ou d'une rupture en milieu de journée, etc. Il s'agit aussi de discerner si des différenciations existent entre les rues et d'autres selon les catégories et branches commerciales. Cet examen a fait l'objet d'une série d'enquêtes dans quatre secteurs centraux principaux au sein des communes de Brest, Angers, Le Mans et Toulouse. Se distingue déjà la présence d'un secteur inséré dans une grande métropole régionale du sud de la France, de trois agglomérations de 200 à 300 000 habitants inscrites dans des aires urbaines de 3 à 450 000, deux dans l'Ouest armoricain, l'une à la périphérie occidentale du Bassin parisien. Toutes les agglomérations présentent aujourd'hui un appareil commercial multipolaire, où la centralité historique – en centre-ville – se trouve concurrencée depuis quatre à cinq décennies par des polarités périphériques, souvent nées « spontanément » autour de l'implantation de centres commerciaux, de l'allongement de rubans marchands d'entrées de ville garnis de zones d'activités à dominante commerciale.

Naturellement, la distribution spatiale de cette offre diversifiée a des traductions temporelles multiples, les centres commerciaux, et en particulier les hypermarchés qui en sont souvent la clef de voûte, pratiquant des fermetures tardives le soir. Si les spécificités de localisations vont de pair avec des types de clientèle, de bassins et de pratiques de chalandise, c'est le cœur historique marchand qui demeure dans tous les cas l'épicentre de la vie commerciale. Avec le rassemblement de fonctions tertiaires variées, la présence d'un appareil

de services de loisirs et un cortège monumental pétri d'historicité, les centres continuent à attirer des chalands issus des milieux urbains, périurbains et ruraux proches, sans compter des clientèles régionales et extérieures dont des touristes. Le tourisme international peut également s'y trouver valorisé, même si ce n'est pas la clientèle essentielle dans les quatre cités. Dans ces conditions, l'enjeu des temps d'ouverture des magasins et des services à caractère commercial est d'importance pour les quatre hypercentres.

2.2. Quatre secteurs hypercentraux : analyse morphologique et de l'appareil commercial

Encadré méthodologique

Les secteurs d'étude ont bénéficié d'une attention détaillée par l'usage de méthodes diverses et complémentaires :

- relevés systématiques des horaires affichés, complétés par des enquêtes téléphoniques en cas d'absence ou d'anomalie d'affichage et la consultation d'annuaires ;
- prises de vues à intervalles horaires réguliers sur plusieurs jours de référence dans les rues retenues ;
- compléments par entretiens et consultation de sources documentaires préexistantes.

Le recensement des commerces et services a été réalisé dans l'hypercentre des quatre villes : Angers, Le Mans, Brest et Toulouse. Des données sur les catégories, la taille et les horaires ont été collectées. Entre 258 et 421 établissements ont été recensés au total dans chaque ville. Cependant, les friches, les établissements aux horaires fluctuants (comme les théâtres), ceux dont les horaires n'étaient pas disponibles, ne sont pas comptabilisés dans les analyses statistiques qui suivent, ni dans les cartes horaires. Entre 182 et 356 établissements avec horaires ont pu être recensés par ville.

Les établissements ont été regroupés en dix catégories, dont sept pour les commerces ; elles correspondent à la classification utilisée par la Commission nationale de géographie des activités commerciales :

- équipement de la personne,
- entretien de la personne,
- équipement de la maison,
- hôtels-café-restaurants,
- culture-sport-loisir,
- alimentation,
- rayons multiples.

Les services ont été classifiés en « services à caractère commercial » et « autres services ». Une dernière catégorie regroupe les friches commerciales.

Les photographies utilisées pour les comptages piéton ont été effectuées au niveau des places et rues commerciales majeures, les jeudi, samedi et dimanche d'une semaine de novembre 2012 à Angers, au Mans et à Toulouse, à 8 h, 10 h, 12 h, 14 h et 17 h.

Du point de vue de la morphologie centrale en général et des terrains d'étude en particulier, les quatre secteurs offrent des points communs qui ont justifié les choix : présence

d'une grande place publique, de voies piétonnières, de *continuum* commerciaux denses avec souvent une ou plusieurs « locomotives » marchandes. Cependant, des particularités subsistent ayant trait à l'histoire urbaine comme c'est le cas avec le cœur de Brest, ville reconstruite après la Seconde guerre mondiale et où certains canons de l'urbanisme moderniste ont été appliqués, en particulier dans le dimensionnement spacieux des artères et leur géométrie. Dans le secteur considéré à Angers, on a davantage affaire à une série de rues de taille modérée où se mêlent artères correspondant au canevas médiéval et Renaissance et quelques rues recadrées et élargies dans une phase d'« haussmannisation » durant la seconde moitié du XIX^e siècle. Au Mans, une grande avenue, percée à la charnière des XVIII^e et XIX^e siècles, débouche sur une vaste place régulière retravaillée par les urbanistes contemporains. A Toulouse, coexistent dans le secteur retenu une place qui est un célèbre témoin du pré-urbanisme du XVIII^e siècle, une large avenue haussmannienne, de petites rues bien antérieures par le gabarit. Ces différences de faciès viaire sont d'importance pour l'insertion des flux de circulation et leurs rythmes ainsi que pour l'organisation du commerce, dont l'intégration des magasins dans des trames construites variées.

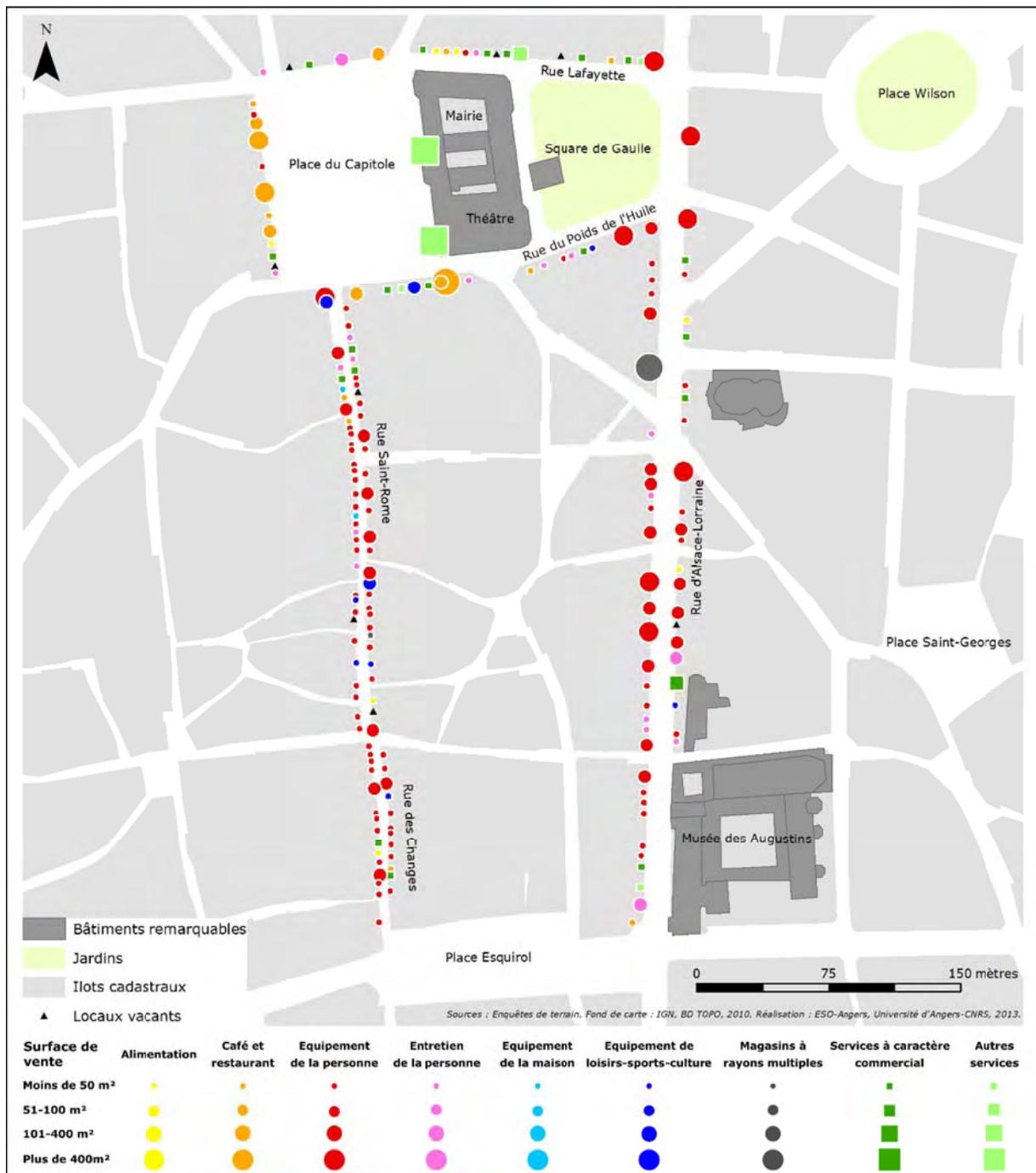
Toulouse

Les commerces et services recensés à Toulouse sont situés sur la place du Capitole et les rues commerciales adjacentes (rue d'Alsace-Lorraine et rue Saint-Rome notamment). La place du Capitole représente le cœur de l'hypercentre toulousain, siège de la mairie et centre névralgique de la vie urbaine et commerciale. De nombreux cafés-restaurants la bordent, qui se démarquent par de grandes amplitudes horaires caractéristiques des secteurs touristiques. Plusieurs rues commerciales convergent vers la place. La rue d'Alsace-Lorraine et la rue Saint-Rome concentrent des commerces d'équipement de la personne franchisés (comme Zara, H&M ou Etam). La rue d'Alsace-Lorraine constitue l'artère principale de l'hypercentre, grande percée haussmannienne dans un tissu urbain dense. De nombreux services y sont également présents (agence immobilière, banque, assurance, etc.). La rue est semi-piétonnière depuis 2008. Plusieurs aménagements ont été réalisés dans ce secteur ces dernières années afin de réduire la place de l'automobile et de favoriser les modes « doux ». L'axe nord-sud dit du *cardo* romain, formé par la rue Saint-Rome et ses prolongements (rues des Changes et des Filatiers), bénéficie, lui, des premières opérations de piétonisation dès 1974. La rue Saint-

Rome, étroite et pavée, concentre essentiellement des boutiques de petites surfaces, de bas et moyen standing.

Le secteur bénéficie d'une bonne desserte en transports en commun, avec deux stations de métro (qui fonctionne jusqu'à 1 h du matin puis recommence à partir de 5 h). Depuis l'ouverture de la ligne B du métro en 2007 et le report du pôle d'échange majeur de transport en commun du Capitole vers Jean-Jaurès, de nombreuses lignes de bus ont été rabattues sur les stations de métro et ne pénètrent plus dans le centre. Une navette électrique et gratuite dessert désormais l'hypercentre (du lundi au samedi de 9 h à 19 h). Le faible nombre de cafés et restaurants (excepté autour de la place du Capitole) induit un fonctionnement essentiellement diurne.

La rue d'Alsace-Lorraine fait également le lien avec un autre secteur commercial majeur, situé entre la place Wilson et la place Saint-Georges. De nombreux commerces d'équipement de la personne de haut standing, trois cinémas et plusieurs cafés-restaurants s'y retrouvent. D'autres secteurs, autour de la place Saint-Pierre et de la place Arnaud-Bernard par exemple, concentrent, eux, de nombreux bars et restaurants et deviennent des pôles majeurs d'activité à la nuit tombée.



Doc. II.1. Structure catégorielle du commerce dans l'hypercentre de Toulouse

Brest

Brest est une ville de 200 000 habitants (unité urbaine) qui fait figure de ville régionale en concurrence avec Rennes et dans une moindre mesure avec Nantes, localisée dans son extrême ouest breton. Son *hinterland*, qu'il soit universitaire, hospitalier, se résume grossièrement au département du Finistère. Par contre, sa zone de chalandise reste étroite, restreinte à une centaine de communes. Le dos à la mer, l'agglomération subit la concurrence de villes comme Quimper ou Morlaix, mieux centrées sur leurs territoires.

L'espace central de l'agglomération ayant été détruit durant la Seconde guerre mondiale, Brest propose un tissu urbain spécifique de la Reconstruction. Le plan en damier, une voirie surdimensionnée, la mise en valeur des grands édifices publics sont autant de caractéristiques que l'on retrouve au Havre, Saint-Nazaire ou Lorient. Sur le plan commercial, l'étirement des commerces sur un axe principal de presque trois kilomètres pose quelques problèmes d'animation et explique, en partie, la faible attractivité du centre.

L'exemple de Brest nous semble intéressant, comme celui **d'une ville à la centralité molle**.

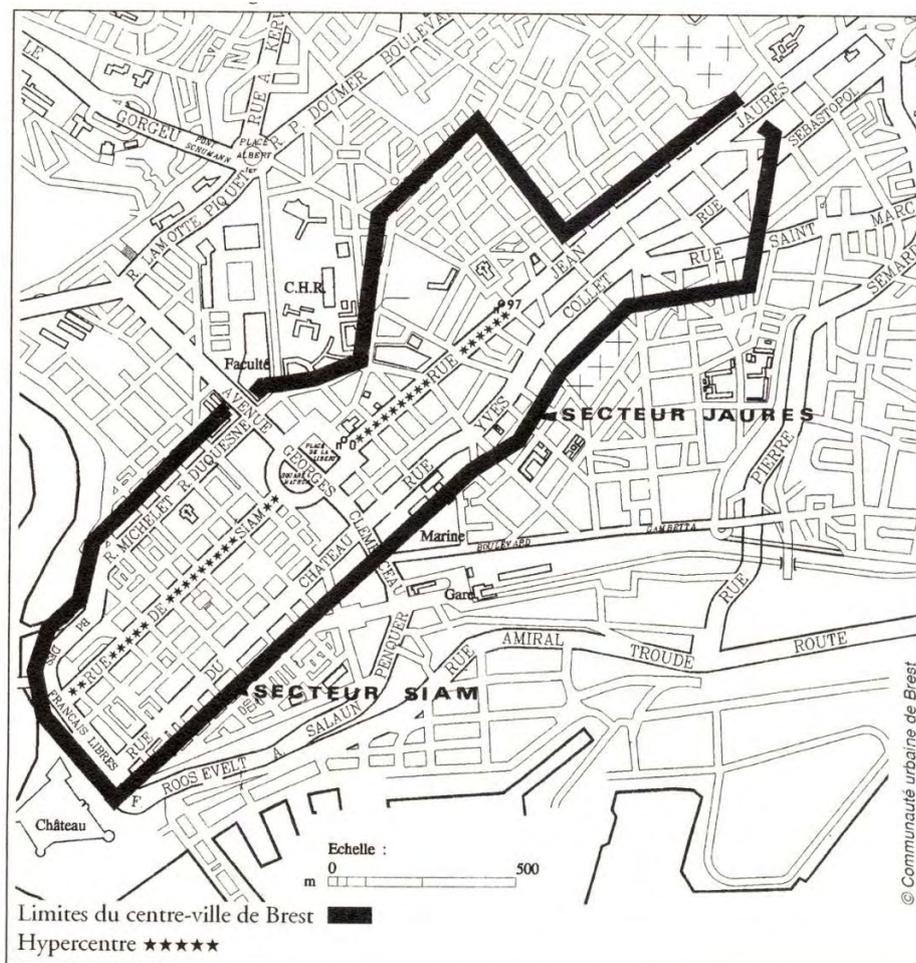
Le centre-ville commerçant de Brest

A Brest, l'axe commerçant est coupé en son milieu par un grand espace où le commerce est faiblement représenté. La place de la Liberté construite sur les glacis des fortifications a été conçue comme le trait d'union entre la ville reconstruite (*Brest-même*) et son faubourg du XIX^e siècle structuré par la route de Paris, future rue Jean-Jaurès.

Si la ville commerçante d'avant-guerre se localisait uniquement dans l'*intra-muros*, les destructions liées aux bombardements, puis l'arasement complet du quartier en vue de sa reconstruction allaient obliger les autorités à construire une cité commerciale provisoire, à l'emplacement de la future place de la Liberté. La Reconstruction a été longue. Le quartier Jaurès, l'ancien faubourg ouvrier, a fait fonction de centre commercial de repli pour certains commerçants sinistrés, à proximité immédiate de la cité provisoire. Lors de la reprise de l'activité commerciale dans le nouveau quartier, des habitudes se sont créées : « *on va faire Jaurès* ». Un centre s'est substitué à un autre. La ville reconstruite, nivelée, fonctionnelle mais ventée, n'attire pas autant que l'espéraient ses concepteurs. Le commerce de Siam qui s'y réinstalle, s'auto-sélectionne à l'image de sa population résidentielle relativement aisée des années 1950. La structure commerciale est en place pour cinquante ans et sans doute plus.

Les enquêtes personnelles sur le terrain de 1982, 1993 et 2010 nous ont permis de délimiter un espace marchand de centre-ville et un hypercentre. L'enquête sur les temporalités du commerce porte uniquement sur cet hypercentre. Au total, 384 établissements commerciaux ont été répertoriés en mars 2013 dont 369 ouverts.

Le secteur Jaurès regroupe 154 *box* commerciaux en activité. Il se confond avec le bas de la rue Jean-Jaurès (de la place de la Liberté incluse à la rue Jean-Jaurès jusqu'à l'église Saint-Martin). Au-delà, le nombre de franchisés et de succursalistes chute, les flux de piétons diminuent. A partir de l'Octroi, le haut de la rue Jean-Jaurès est sinistré : 45 % des *box* commerciaux sont vides. La construction du tramway a été un accélérateur de la rétraction de l'espace central et du déclin de ces espaces « péricentraux » voués à la friche, aux commerces ethniques et au commerce de proximité. La mise en fonctionnement du tramway (inauguré en juillet 2012) n'a pas eu d'effets positifs. Quant au secteur Siam, l'inventaire des commerces a porté sur la rue de Siam et ses rues transversales (uniquement l'amorce des rues transversales jusqu'à la première intersection).



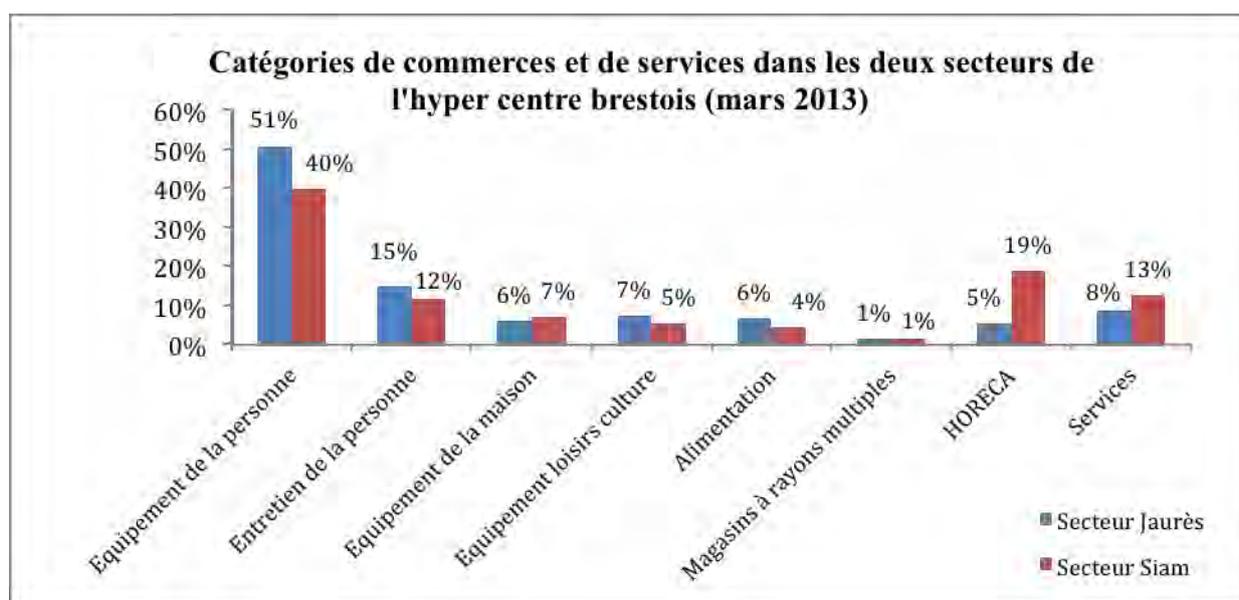
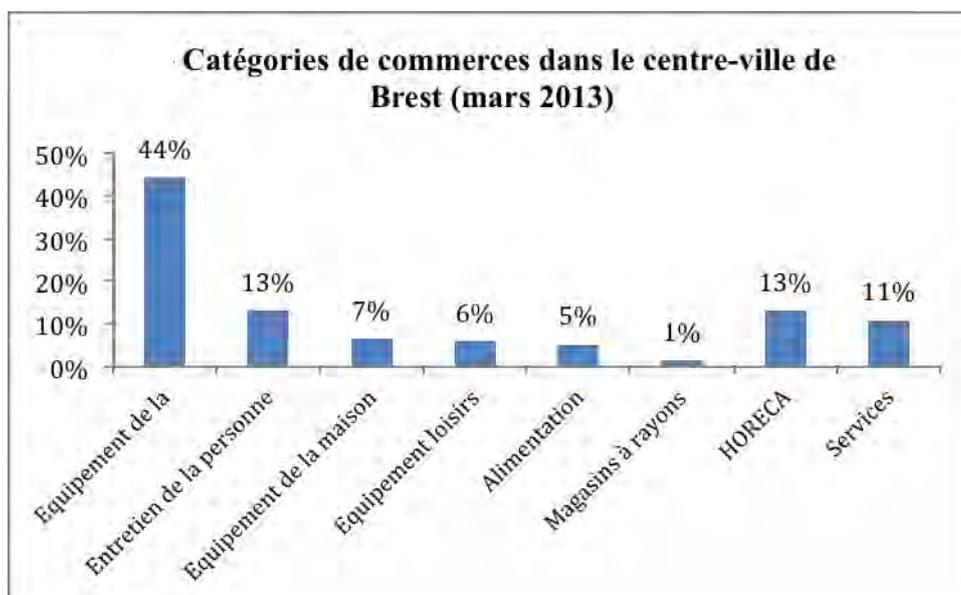
Doc. II.2.
Centre et

hypercentre brestois

Un équipement commercial d'hypercentre

63 % des commerces sont à classer dans l'équipement de la personne, l'entretien de la personne et les loisirs et culture, ce qui correspond aux caractéristiques d'un hypercentre français. Et sans surprise, l'équipement de la personne domine à 44 %.

Les différences entre les secteurs Siam et Jaurès viennent de la présence de deux centres commerciaux intégrés dans ce dernier quartier : le centre commercial Coat ar Gueven ouvert en 1985 et le centre commercial Espace Jaurès ouvert en 2002 ; d'où cette surreprésentation de l'équipement de la personne dans ces centres commerciaux.

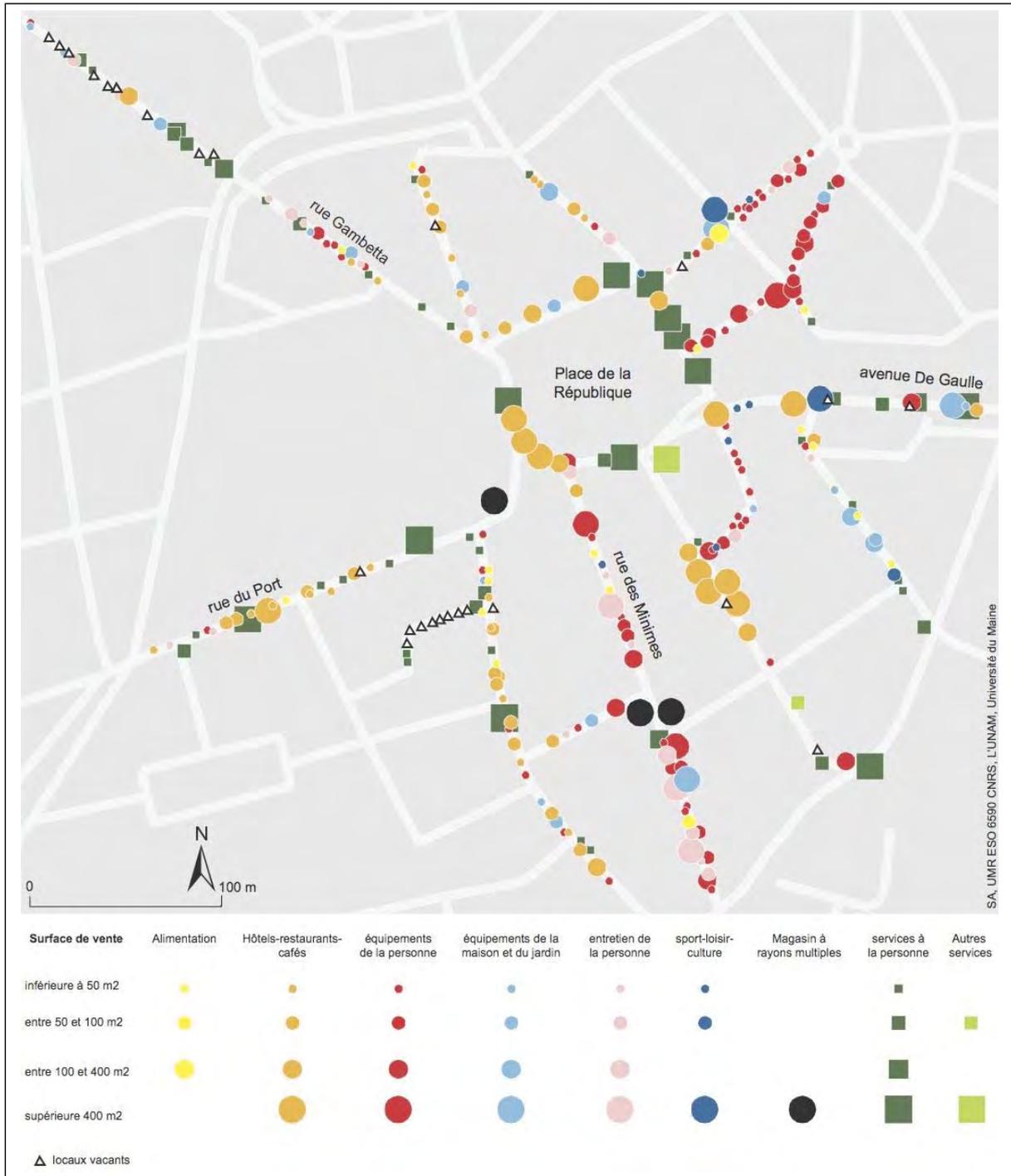


Doc. II.3. Catégories de commerces et de services recensés dans le centre-ville de Brest

Le Mans

La place de la République représente le cœur de l'hypercentre manceau ; c'est vers elle que convergent les principales radiales de l'agglomération. Aujourd'hui, elle n'est qu'une partie du centre-ville dilaté du Mans, bordée de services bancaires et de cafés - restaurants au fonctionnement diurne. Du nord au sud, entre le site historique médiéval et la gare, de l'est vers l'ouest, entre un centre commercial intégré des années 1990 (Etoile-Jacobins) et le pôle ludo-culturel constitué par le palais des congrès, la médiathèque, les cinémas et les artères bordées de cafés, pubs et kebabs, cette place demeure un haut lieu de fréquentation, desservie par le tramway depuis 2007.

Cet axe est-ouest concentre les flux de piétons les plus importants alors que ces derniers s'amenuisent fortement dans la rue Gambetta (absence de locomotives, éloignement des grands équipements attractifs du centre-ville) et dans la percée centrale (opération de rénovation bulldozer des années 1960 aux fonctions dominantes de logements et de bureaux). La rue des Minimes, première rue piétonnière de la ville en 1978, bien que vieillissante, reste une artère très fréquentée par des Manceaux qui ne vont guère au-delà ; la centralité commerciale se déplace toujours davantage vers le quartier des Jacobins ; l'ouverture prochaine d'un nouveau complexe ciné-théâtre va accentuer encore ce glissement de l'attractivité vers le nord-est du centre-ville.



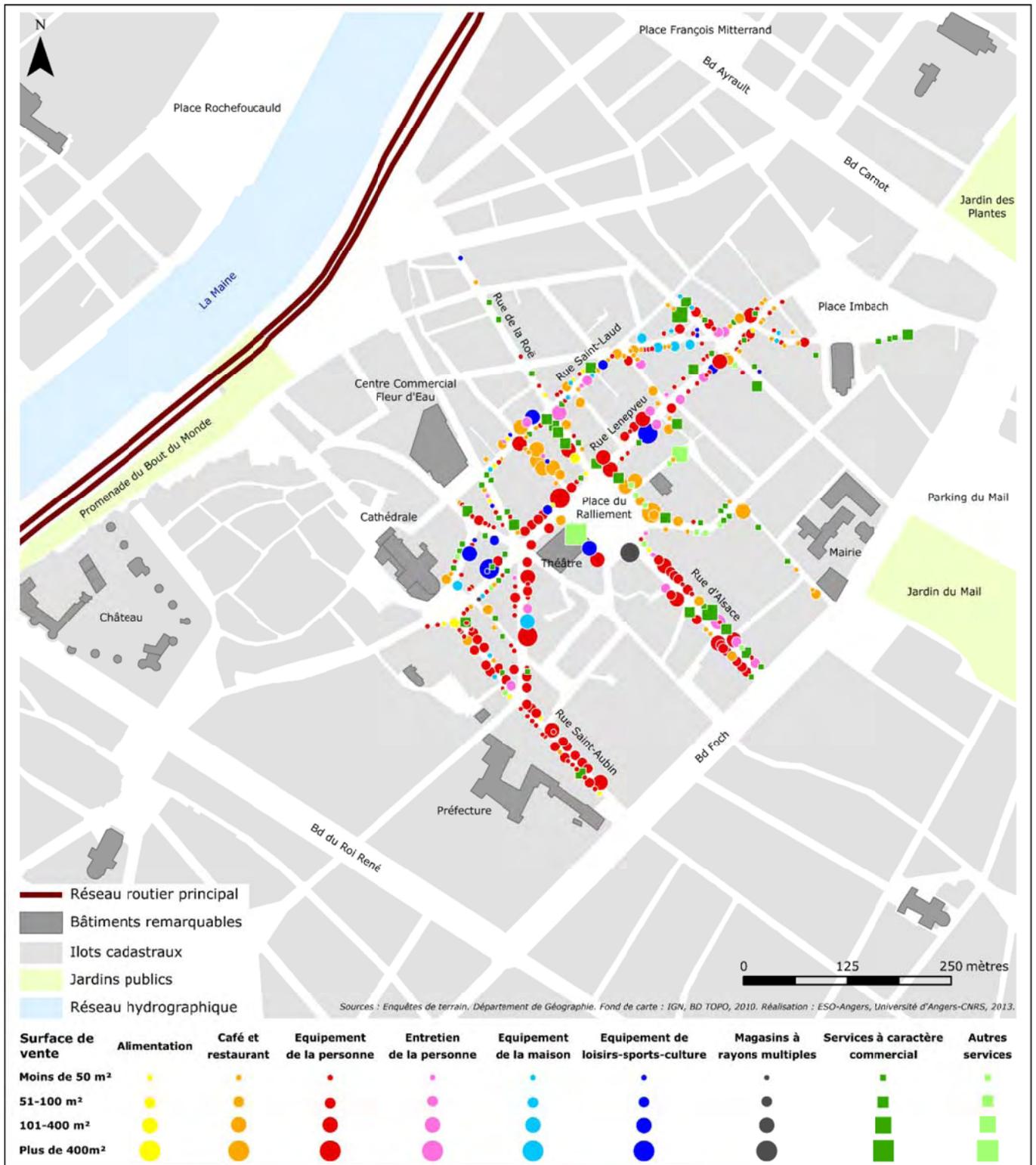
Doc. II.4. Structure catégorielle du commerce dans l'hypercentre du Mans

Angers

A l'intérieur du centre de la fin du Moyen-Age, délimité par de larges boulevards et par la Maine, la place du Ralliement représente le cœur névralgique de la vie urbaine et commerciale angevine. Cette place est le fruit de remaniements successifs qui se sont succédés depuis la fin du XVIII^e siècle, dont les plus importants ayant lieu dans la seconde moitié du XIX^e aboutissant à un quadrilatère assez régulier bordé d'architectures de type haussmannien. Sur cette place, réaménagée plusieurs fois depuis 1980, convergent les flux : piétonniers, en tramway, et en voiture puisque s'y trouve le principal parking souterrain du centre-ville. Entourée de cafés-restaurants et de grands commerces, elle est au centre du réseau de rues piétonnisées dans les années 1970 et 2010 qui maillent l'hypercentre commercial.

Les orientations économiques dominantes de ces rues sont remarquables : franchisés en équipement et entretien de la personne pour la rue Lenepveu ; restaurants et cafés (secteur « HORECA ») pour la rue Saint-Laud et ses annexes ; équipement de la personne de bon standing et services pour la rue d'Alsace. Seule la rue Saint-Aubin apparaît plus hétérogène dans sa composition commerciale.

Les différences portent aussi sur la morphologie, les rues Lenepveu et d'Alsace étant typiques d'un urbanisme régulateur haussmannien par leur dimension, leur rectitude et leur alignement ce qui se traduit, via la trame cadastrale dans des locaux commerciaux géométriques et assez vastes, tandis que les deux autres rues – en tissu médiéval – sont étroites, peu rectilignes et dotées d'un parcellaire de faible dimension et irrégulier et donc de boutiques elles-mêmes assez petites. Ces ambiances urbaines contrastées sur de faibles distances constituent, avec la présence de monuments historiques, d'un complexe commercial des années 2000 de *design* contemporain et de pôles de spectacles, des éléments forts de maintien de l'attractivité du centre historique.



Doc. II.5. L'hypercentre commerçant d'Angers au sein du quadrilatère du centre historique

2.3. Caractéristiques des heures d'ouverture et de fermeture des commerces centraux et taux d'ouverture heure par heure dans les secteurs d'étude

Des temporalités différenciées selon les catégories commerciales

Des différenciations nettes apparaissent selon les grandes catégories d'activités de commerce et de service :

- Les commerces au sens strict présentent des horaires assez normés ;
- Les cafés, hôtels, restaurants ont des horaires assez décalés au profit du soir et du début de la nuit ;
- Les services ont pour la plupart des horaires calqués sur ceux des activités de bureau.

Ces caractères globaux sont à nuancer selon les diverses branches et selon les jours examinés ; les heures d'ouverture et de fermeture des échoppes de commerce et de service présentent des contrastes importants :

- Parmi les commerces *stricto sensu*, les premiers établissements à ouvrir sont les commerces alimentaires, certains ouvrant parfois dès 6-7 h, en même temps que les premiers cafés ;
- Beaucoup de services à caractère commercial ouvrent leur porte vers 7 h 30-8 h, de même que des services divers ;
- La plupart des autres branches commerciales ne débutent leur activité publique qu'entre 9 h et 10 h.

La fermeture des établissements en « fin de journée » présente les mêmes lignes de partage :

- Les commerces au sens strict sont généralement clos à 19 h-19 h 30, à part quelques épiceries « de nuit » ;
- Les services s'arrêtent plus tôt, souvent vers 17 h 30-18 h, sauf exceptions ;
- Les cafés et plus encore les restaurants prolongent leur ouverture au-delà de 20 h généralement jusqu'à minuit.

Les temporalités commerciales les plus opposées concernent l'équipement de la personne et le secteur, « hôtels, restaurants, cafés ».

Pour ce qui est de l'équipement de la personne, la « norme » quasi nationale est constituée d'une amplitude de neuf à dix heures d'ouverture avec démarrage entre 9 et 10 h et cessation entre 18 et 19 heures. La principale ligne de différenciation réside dans la taille des agglomérations : les villes moyennes et simples grandes villes conservent un temps d'arrêt de l'activité au moment du déjeuner (« pause méridienne ») d'une à deux heures, tandis que les métropoles régionales et à fortiori la métropole parisienne voient leurs magasins d'habillement-chaussure rester pour la plupart ouverts.

C'est ainsi que les graphiques portant sur le jeudi des villes de l'échantillon montrent un fléchissement net à 13 heures pour Angers, le Mans et Brest, un tiers des établissements de la catégorie étant fermés à ce moment ; au contraire, pour Toulouse, les fermetures entre midi et quatorze heures sont très minoritaires : l'amplitude plus large correspond à une journée continue pour la majorité des cas.

En revanche, la catégorie « hôtels, restaurants, cafés » connaît une faible montée des ouvertures le matin, et qui concerne pour l'essentiel les cafés. La pleine activité se situe à partir de midi et va se prolonger jusqu'à 22-23 heures pour plus des deux tiers et jusqu'au cœur de la nuit pour un tiers, voire au-delà pour des établissements spécialisés. La différence entre les trois villes d'Angers, Le Mans, Brest et la métropole toulousaine repose sur l'existence d'une pause de l'après-midi (14 h 30 à 18 h) pour les premières qui concerne environ 40 % de l'effectif de la catégorie tandis qu'à Toulouse aucun fléchissement n'est constaté : la possibilité de prendre un repas à toute heure caractérisant ce niveau hiérarchique urbain.

On relèvera aussi que les maintiens tardifs d'ouverture sont voisins, en proportion, tant au Mans qu'à Angers et à Toulouse ; cela témoigne sans doute, qu'en dépit des niveaux d'urbanité différents, toutes ces villes présentent d'autres polarités dans les espaces urbains, péri-centrales, suburbaines et périurbaines qui attirent par leurs horaires plus tardifs. Il faut rappeler l'importance de la catégorie d'activité « HORECA » dans l'animation urbaine en soirée pour des séries de rues.

Les contrastes sont encore frappants lorsqu'on considère les ouvertures du dimanche : les courbes sont plus tassées et témoignent du maintien fermés de beaucoup de cafés et d'horaires un peu différents pour les restaurants.

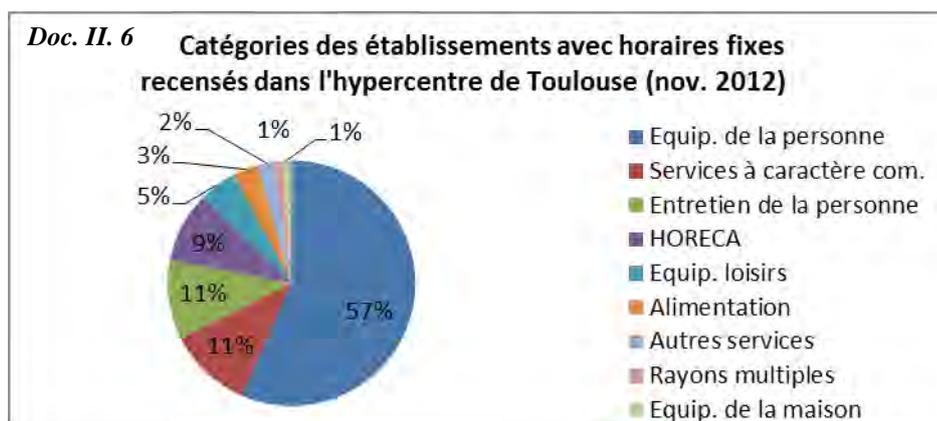
Naturellement, la physionomie urbaine à travers la vitalité centrale se trouve d'autant plus marquée lorsque les faciès locaux sont assez spécialisés : deux côtés de la place de la République et plusieurs radiales pour Le Mans, place du Ralliement et rue Saint-Laud pour Angers, etc.

Toulouse

Analyse des temps d'ouverture des commerces et des services dans l'hypercentre

Cette analyse repose sur un recensement des horaires de 182 établissements effectué en novembre 2012 dans l'hypercentre toulousain, sur la place du Capitole et les rues adjacentes (rue du Poids de l'Huile, rue Lafayette, rue Alsace-Lorraine, rue Saint-Rome et rue des Changes). 258 commerces et services ont été recensés sur ce périmètre mais les friches, les établissements aux horaires fluctuants (comme le théâtre du Capitole), ceux situés aux étages et/ou dont les horaires n'étaient pas disponibles ne sont pas comptabilisés dans cette analyse²⁶.

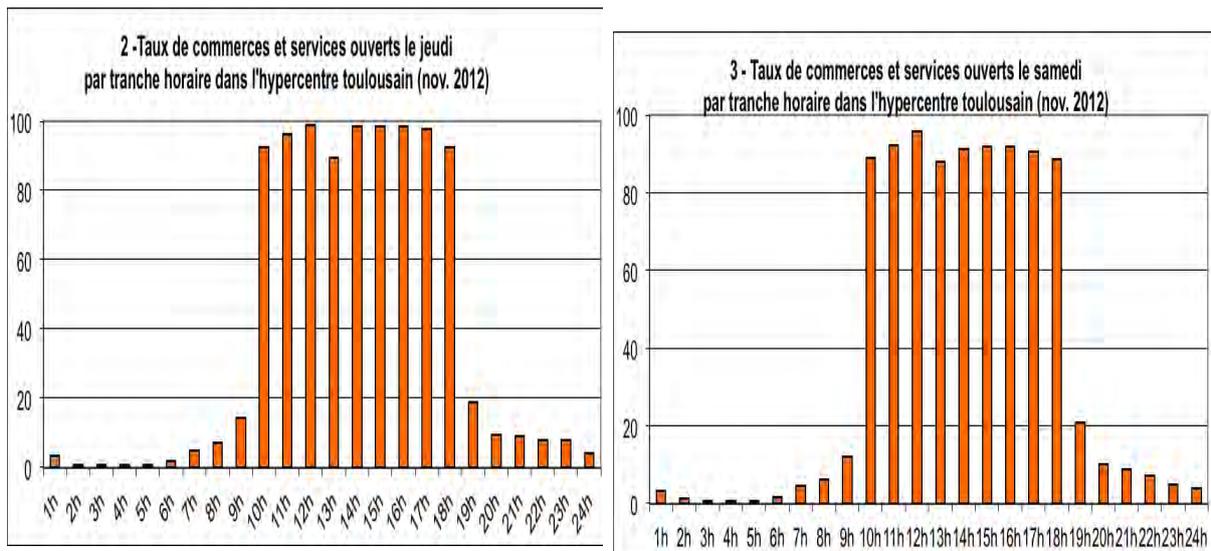
Les principaux établissements avec horaires fixes recensés sont en majorité des commerces d'équipement de la personne (57 %), viennent ensuite les services à caractère commercial (11 %) et les commerces d'entretien de la personne (11 %), puis les hôtels-café-restaurants (9 %). Les autres catégories représentent chacune moins de dix établissements.



Taux d'ouverture de l'ensemble des établissements

Les graphiques suivants (doc. II.7) montrent une concentration des temps d'ouverture entre 10 h et 19 h en semaine comme le samedi. En semaine, seuls 14 % des établissements sont ouverts à 9 h et à peine 19 % restent ouverts après 19 h (ces taux sont respectivement de 12 % et 21 % le samedi). Par ailleurs, 90 % des commerces et services restent ouverts en continu (seuls 10 % ferment entre 12 h 30-13 h et 14 h). Les temps d'ouverture ne sont guère plus resserrés qu'au Mans, mais, par contre, la plupart des établissements sont en journée continue.

²⁶ La plupart des établissements dont les horaires n'ont pas pu être recensés sont situés aux étages et entrent dans les catégories « services à caractère commercial » ou « autres services ».

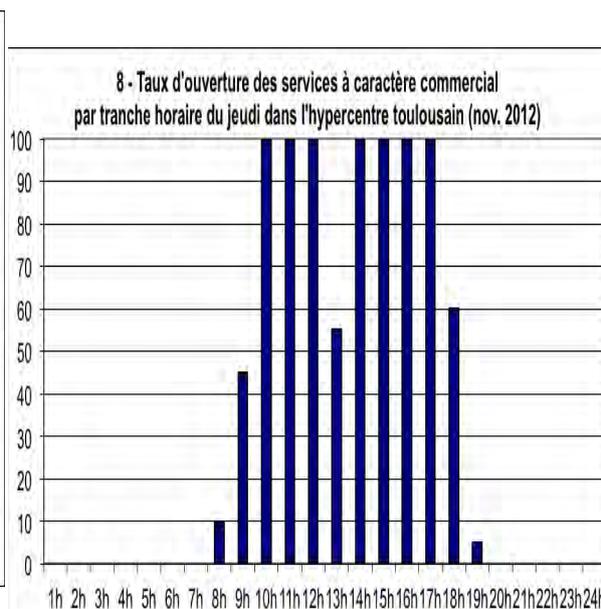
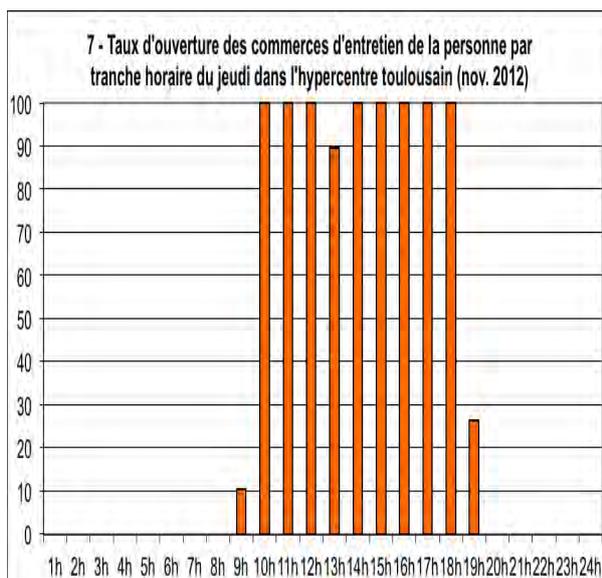
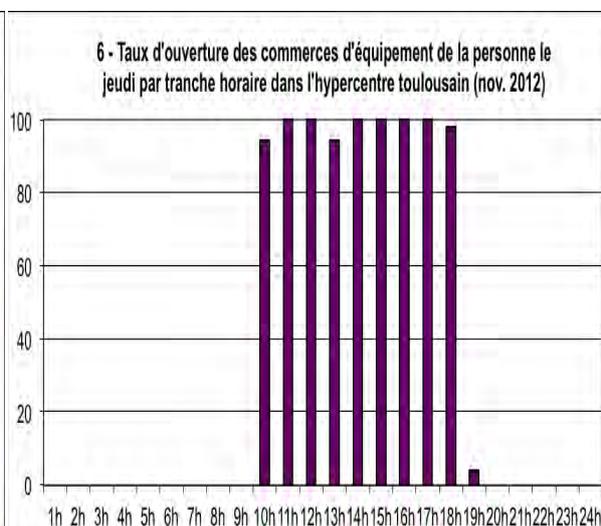
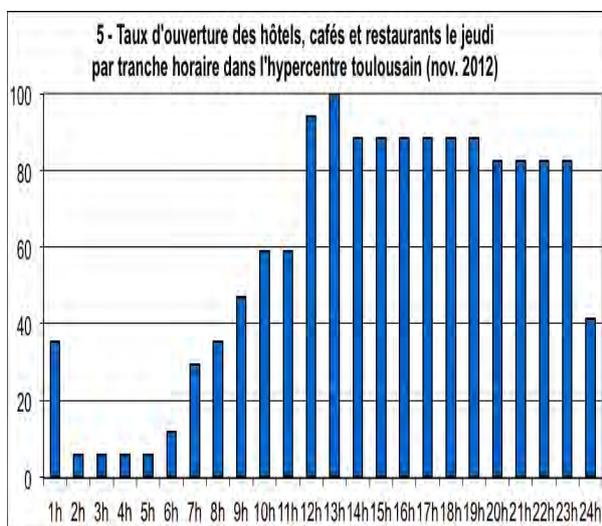
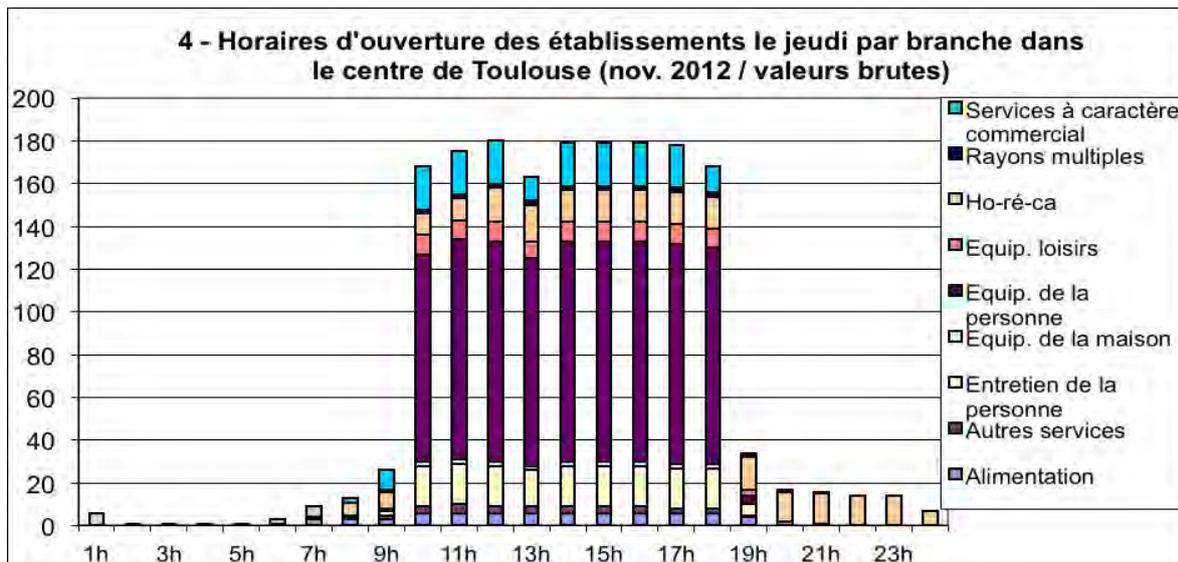


Doc. II. 7. Taux de commerces et services ouverts le jeudi et le samedi par tranche horaire dans l'hypercentre toulousain

Taux et heures d'ouverture des commerces et services par catégories le jeudi

Les premiers établissements à ouvrir sont les commerces alimentaires et les hôtels-cafés-restaurants, dès 6-7 h pour certaines boulangeries et cafés-restaurants. 29 % des hôtels-cafés-restaurants sont ouverts dès 7 h. Les services à caractère commercial et autres services commencent à ouvrir à partir de 7 h 30-8 h, 10 % des services à caractère commercial sont ouverts à 8 h, 45 % dès 9 h. À partir de 10 h (et jusqu'à 19 h), la plupart des établissements sont ouverts. Les commerces d'équipement de la personne ouvrent à partir de 9 h 30-10 h, en continu pour la plupart, et ferment entre 19 h et 19 h 30. Les commerces d'entretien de la personne suivent globalement les mêmes horaires très standardisés, avec toutefois 11 % d'entre eux qui ouvrent à partir de 9 h et 26 % qui sont encore ouverts à 19 h (et qui ferment entre 19 h 30 et 20 h). Les services à caractère commercial ouvrent et ferment plus tôt (seuls 60 % sont encore ouverts à 18 h et 5 % à 19 h) et seuls 55 % sont ouverts entre 12 h 30-13 h et 13 h 30-14 h. À partir de 19 h-20 h, seuls les hôtels-cafés-restaurants sont ouverts (ainsi qu'une boulangerie et un magasin populaire qui ferment à 22 h).

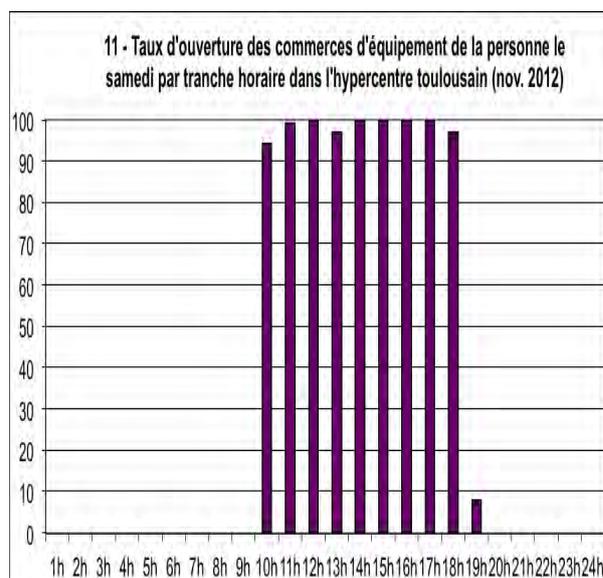
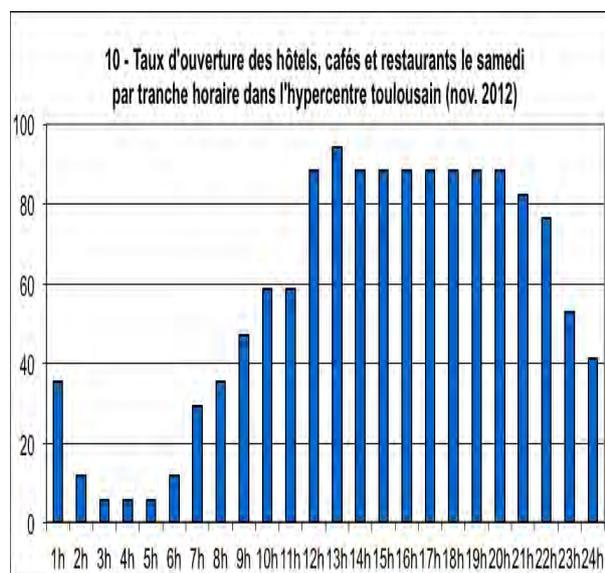
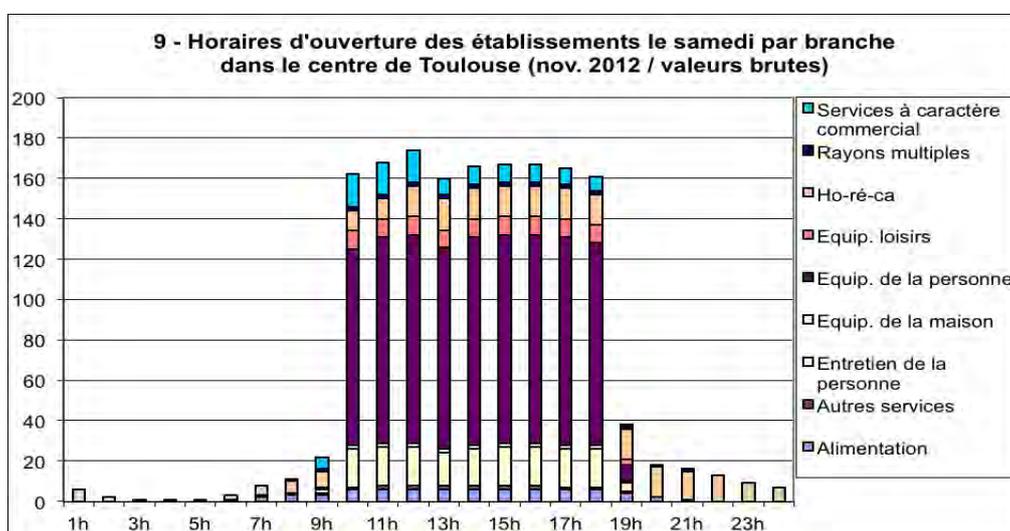
Par rapport aux commerces d'équipement de la personne des autres villes étudiées, ceux de Toulouse ont une amplitude horaire voisine, aucun n'est ouvert à 9 h et seuls 4 % sont ouverts à 19 h, mais 94 % d'entre eux sont en journée continue (contre 70 % au Mans par exemple). On retrouve globalement les mêmes tendances pour les commerces d'entretien de la personne, qui sont légèrement plus nombreux en journée continue.

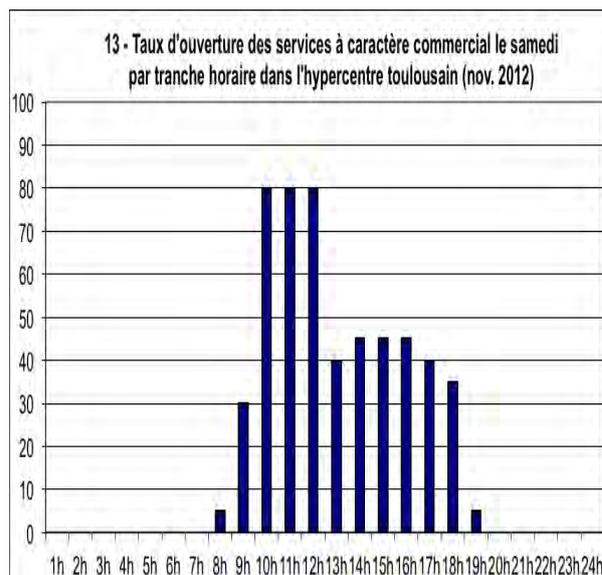
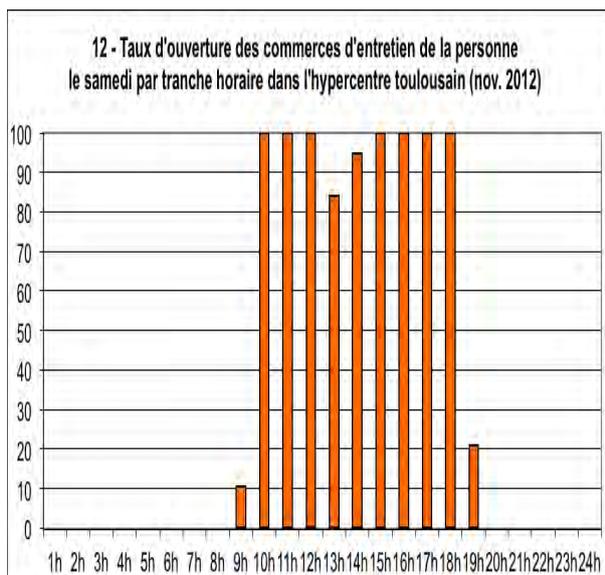


Doc. II. 8. Commerces et services ouverts le jeudi par tranche horaire et par catégorie dans l'hypercentre toulousain

Taux et heures d'ouverture des commerces et services par catégories le samedi

Le samedi, on retrouve globalement les mêmes horaires qu'en semaine. Les commerces d'équipement de la personne sont un peu plus nombreux à être en journée continue (97 % contre 94 %) et à fermer après 19 h (8 % sont encore ouverts à 19 h contre 4 % en semaine). L'amplitude horaire des services à caractère commercial diminue par contre fortement par rapport à la semaine : 20 % sont fermés (toute la journée) et les établissements qui restent ouverts le sont pour l'essentiel le matin, de 9 h 30-10 h à 12 h 30. L'après-midi, de 13 h à 19 h, seuls 35 à 45 % d'entre eux sont ouverts. La baisse du taux d'ouverture des services à caractère commercial le samedi est également manifeste au Mans mais dans une moindre ampleur.

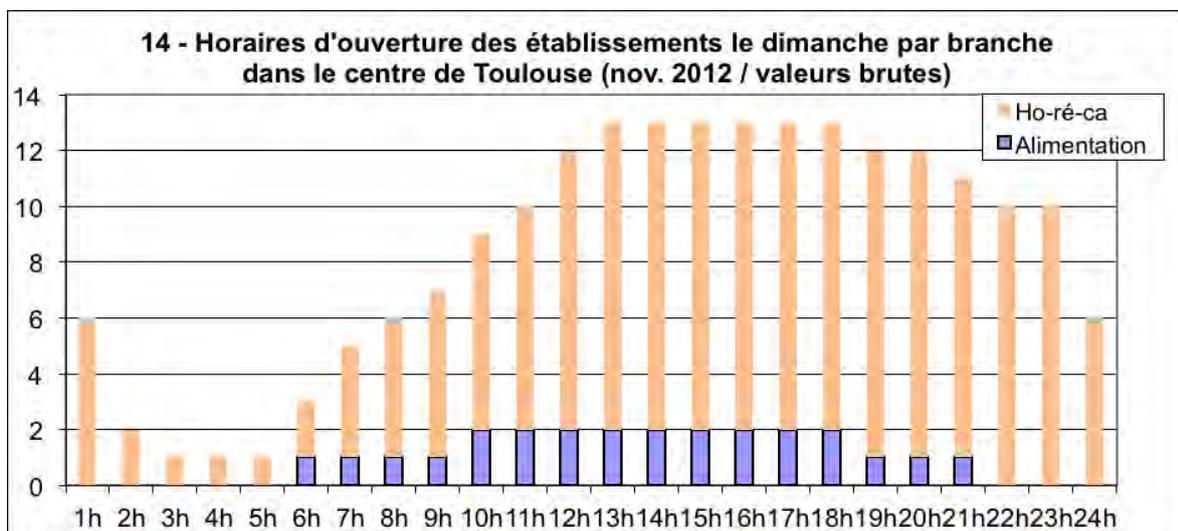


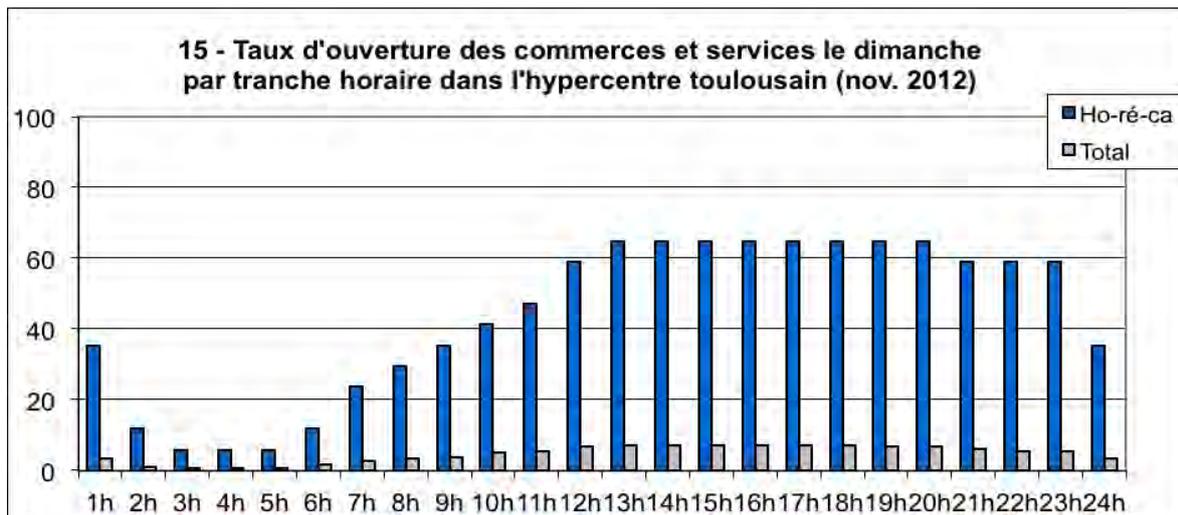


Doc. II. 9. Commerces et services ouverts le samedi par tranche horaire et par catégorie dans l'hypercentre toulousain

Taux et heures d'ouverture des commerces et services par catégories le dimanche

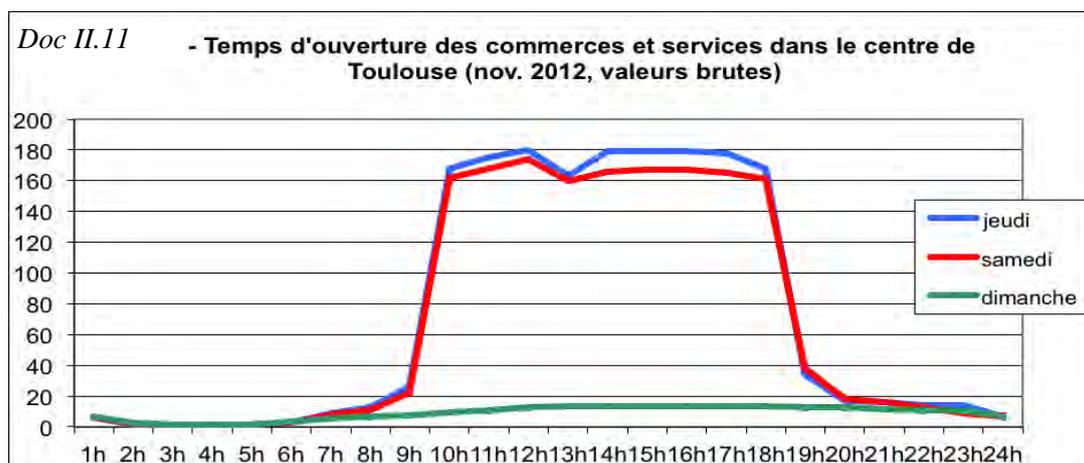
Le nombre d'établissements ouverts chute considérablement le dimanche : ils ne sont que treize ce jour-là (soit 7 %), dont onze hôtels-cafés-restaurants et deux commerces d'alimentation (une boulangerie et une confiserie). 65 % des hôtels-cafés-restaurants ouvrent le dimanche. Les établissements concernés se caractérisent par de grandes amplitudes d'ouverture puisqu'ils ouvrent tous les jours et avec les mêmes horaires. Ils se concentrent plus particulièrement autour de la place du Capitole. Trois cafés-restaurants ne ferment que quatre à cinq heures par nuit (de 2 h à 6-7 h).





Doc. II. 10. Commerces et services ouverts le dimanche par tranche horaire et par catégorie dans l'hypercentre toulousain

En conclusion, et en comparant avec les autres villes, le nombre d'établissements ouverts est également plus élevé le jeudi que le samedi, sur une amplitude comparable, de 10 h à 19 h, et avec une pause méridienne moins marquée.



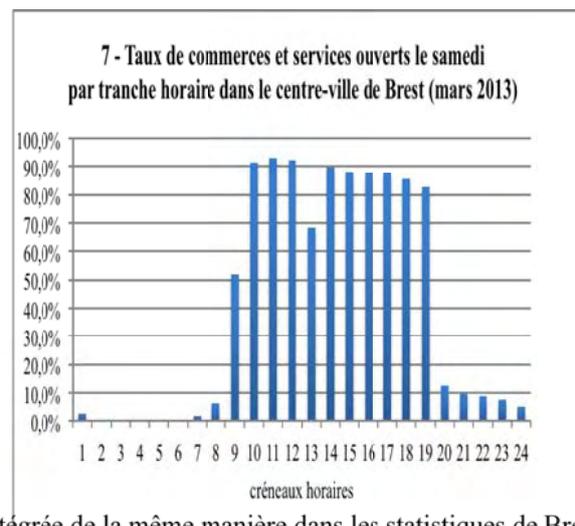
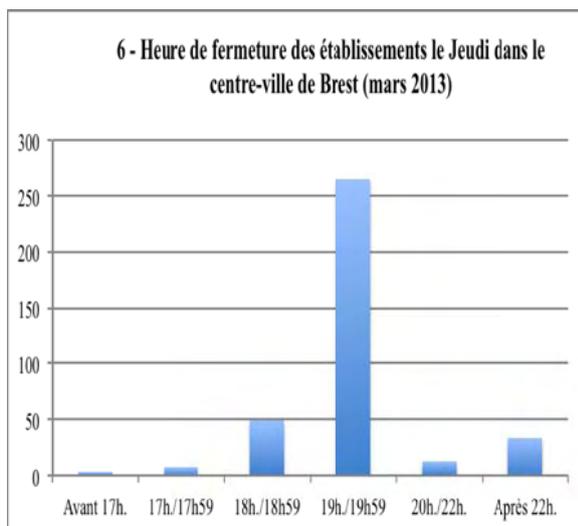
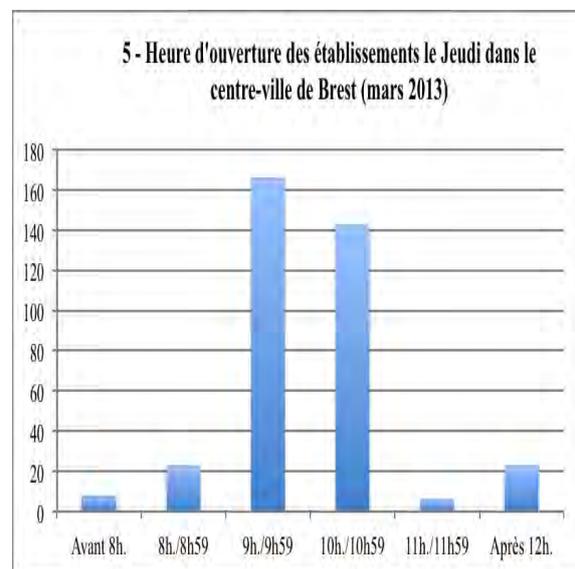
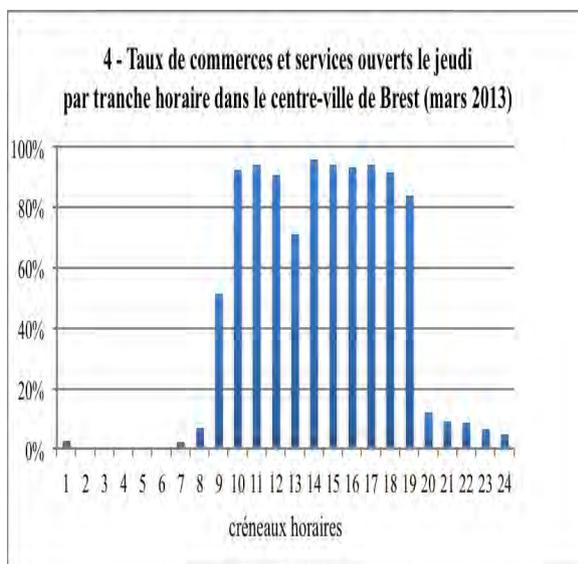
Brest

Analyse des temps d'ouverture des commerces et des services dans l'hypercentre

Ouverture le jeudi et le samedi

Dans l'hypercentre brestois, les commerces sont massivement ouverts de 10 h à 19 h, le jeudi et samedi²⁷. Les différences sont minimales entre les deux jours de la semaine.

La surprise vient du nombre d'établissements ouverts entre 12 h et 14 h : 70 % au total. Surprise par rapport à nos enquêtes terrain des années 1982 et 1994 où les taux d'ouverture ne dépassaient pas le tiers des établissements. La journée continue semble donc se généraliser.



intégrée de la même manière dans les statistiques de Brest que dans celles des autres villes. Ici, si les commerces ferment à 19 h, par exemple, la colonne 19 a été validée (à la différence des autres villes) ; d'où une fermeture des établissements qui peut paraître plus tardive dans les graphiques de Brest.

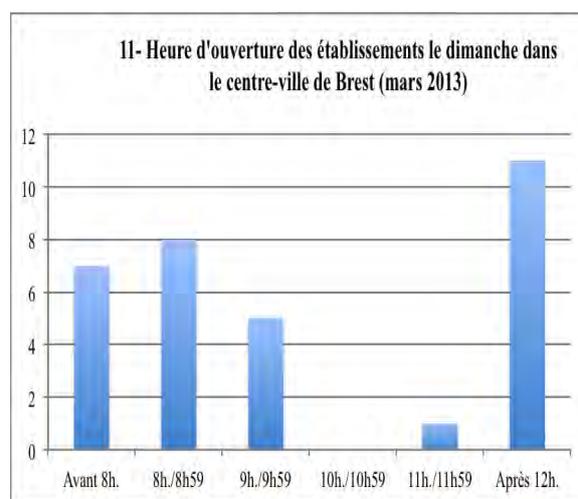
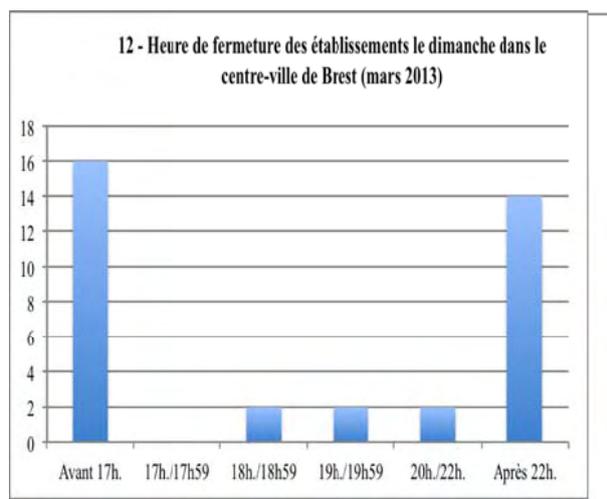
Doc. II. 12. Ouverture des commerces et des services dans le centre-ville de Brest le jeudi et le samedi

Ouverture le dimanche

Quant au dimanche, il se singularise par un milieu d'après midi en creux, ce qui correspond à la fermeture des restaurants et des cafés et une réouverture à partir de 18 h. La faiblesse de nos effectifs ouverts le dimanche ne nous permet pas d'aller plus loin dans l'analyse²⁸.

L'absence de commerces alimentaires dans l'hypercentre brestois peut surprendre. Secteur Siam, hors de la zone étudiée, les Halles Saint-Louis sont ouvertes de 9 h 30 à 13 h avec un petit marché forain dans les rues adjacentes, sans oublier cinq commerces alimentaires dans un rayon de trois cents mètres.

Pour le secteur Jaurès, c'est le grand vide avec seulement un Carrefour City ouvert de 9 h à 13 h. Le retour annoncé du commerce alimentaire de proximité n'est pas évident en centre-ville brestois.

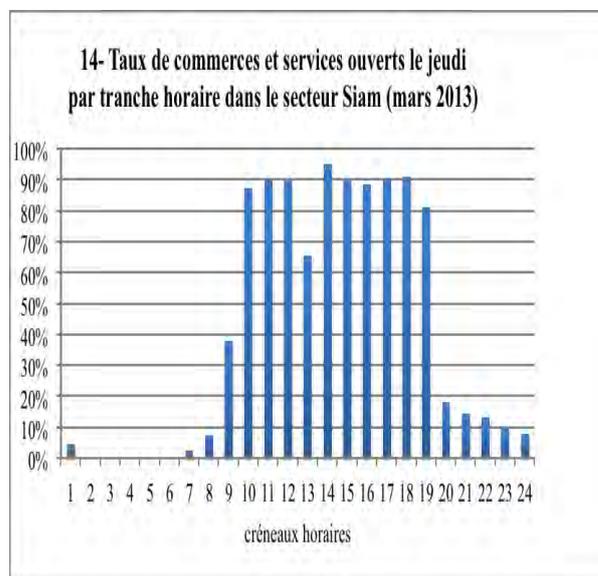
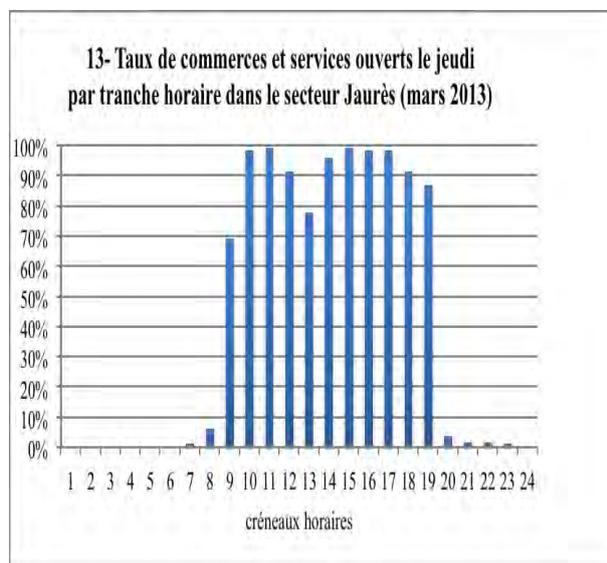


*Doc. II. 13.
Ouverture des commerces et des services dans le centre-ville de Brest le dimanche*

Heures d'ouverture et de fermeture des établissements commerciaux par branches d'activités

28 Sur 36 établissements ouverts le dimanche, 33 sont localisés dans le secteur Siam, 3 dans le secteur Jaurès.

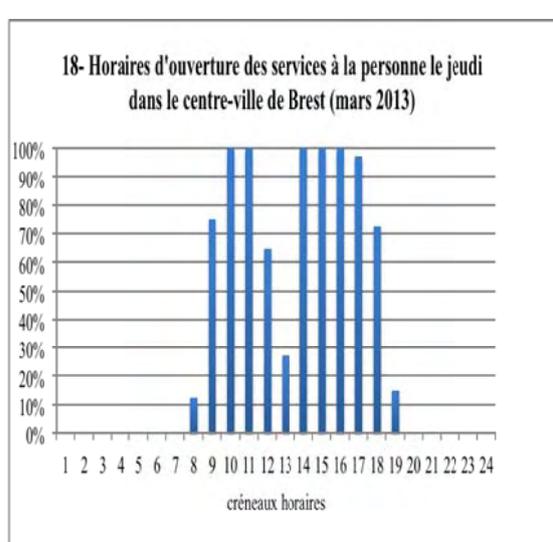
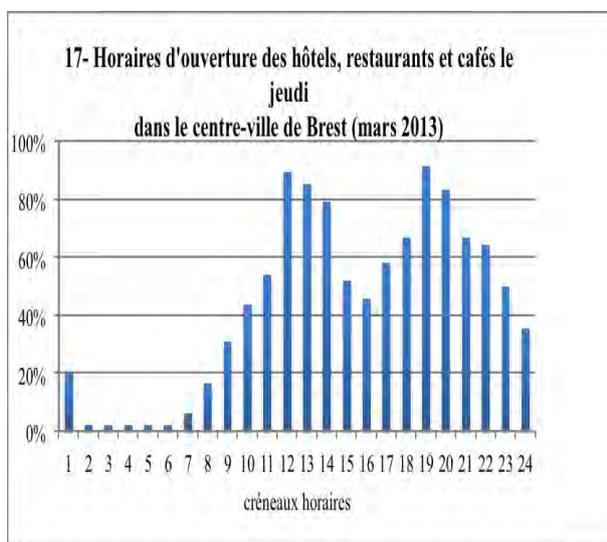
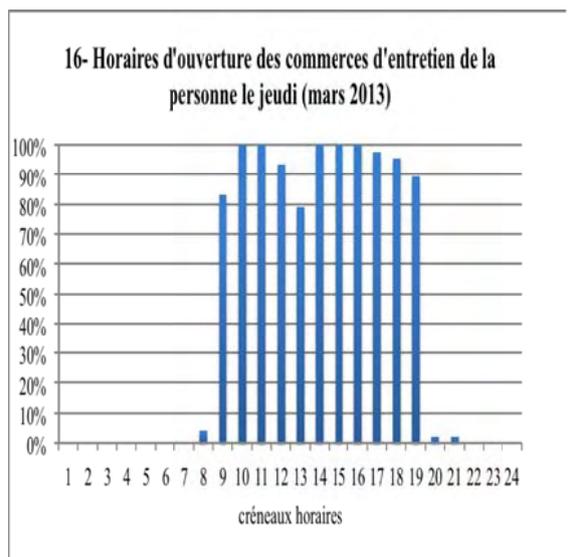
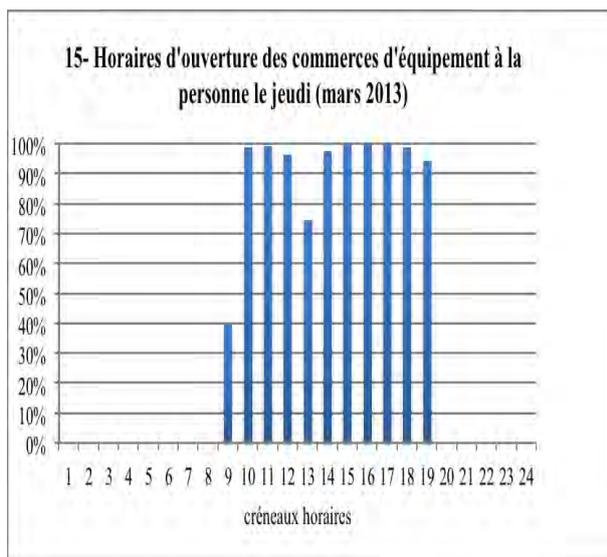
Les quelques différences entre les deux secteurs proviennent des différences des profils commerciaux, notamment de l'absence d'« HORECA » et de la faiblesse du nombre de services dans le secteur Jaurès.



Doc. II. 14. Ouverture des commerces et des services dans les secteurs Jaurès et Siam (Brest) le jeudi

Horaires d'ouverture par catégorie de commerce

Cette présentation permet d'isoler les « HORECA » et les services commerciaux. Les autres branches fonctionnent entre 9 h-10 h le matin jusqu'à 19 h en début de soirée, avec 70 à 80 % des établissements qui font la journée continue. La fermeture de la demi-journée est bien plus perceptible pour les services commerciaux (75 % fermés). Quant aux HORECA, la journée continue est assez généralisée avec un moment de fermeture en milieu d'après-midi (seulement pour les restaurants).



Doc. II. 15. Commerces et services ouverts le jeudi par tranche horaire et par catégorie dans le centre-ville de Brest

Synthèse et limites de l'étude

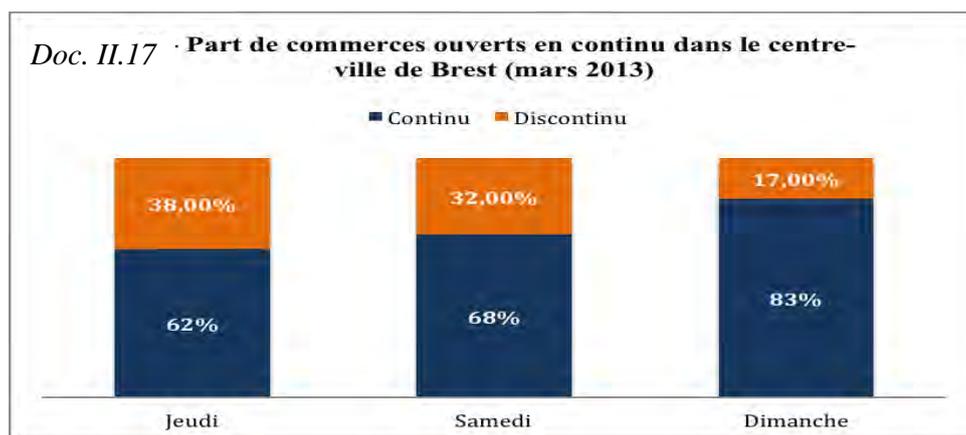
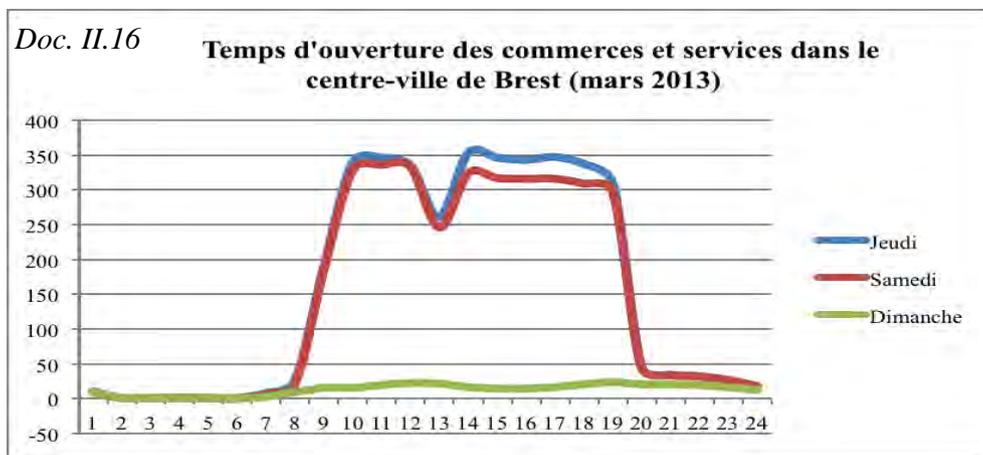
Cette étude des heures d'ouverture et de fermeture a permis de constater une généralisation de la journée continue dans une très grande majorité de commerces (seuls les services ont tendance à fermer entre midi et 14 h).

Cette évolution s'est faite sous la pression des grandes et moyennes surfaces de la périphérie qui ne ferment pas à la mi-journée depuis des décennies. Dans le centre-ville, des enseignes comme Monoprix ainsi que les deux centres commerciaux ont montré l'exemple, s'adaptant à une clientèle féminine qui travaille en centre-ville (administration des impôts, de la Marine nationale, de l'éducation nationale ; collectivités locales, etc.). La progression du repas de midi sous la forme de sandwich permet à cette clientèle potentielle de se « libérer »

pour un temps court mais suffisant pour faire quelques achats, notamment de vêtements. Les commerçants indépendants ont suivi, avec quelques difficultés concernant la gestion des salariés.

Les quelques différences entre Brest et les autres villes étudiées (Angers, Le Mans) proviennent du périmètre de l'espace commercial retenu. Si, à Brest, l'ensemble commercial avait été plus large et correspondu au centre-ville dans son ensemble, les résultats auraient été un peu différents, avec des « HORECA » et des services commerciaux plus nombreux.

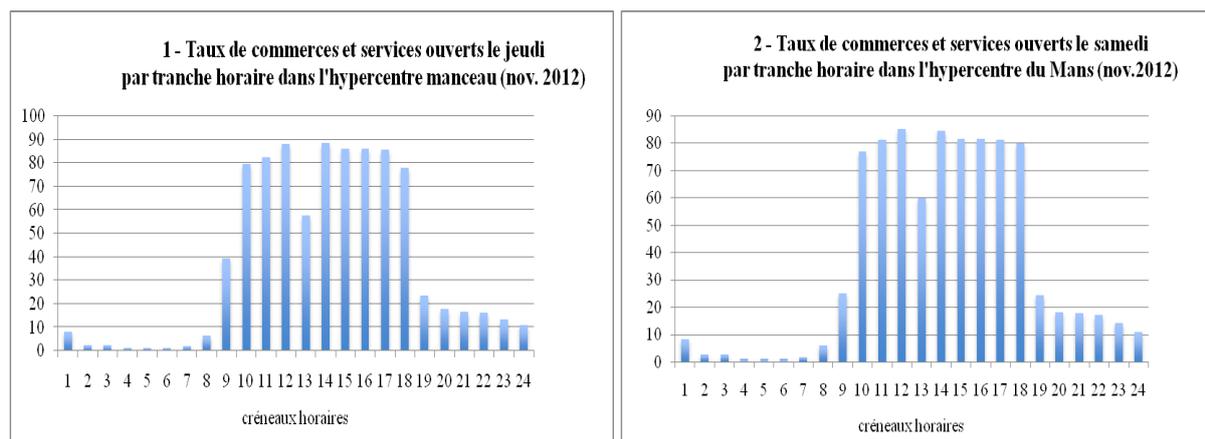
Se limiter à l'hypercentre permet de se focaliser sur des commerces en majorité franchisés et succursalistes, et axés sur l'équipement et l'entretien de la personne, mais aussi sur les commerces loisirs et culture : autant de caractéristiques qui constituent l'image et la réalité d'un hypercentre.



Le Mans

Analyse des temps d'ouverture des commerces et des services dans l'hypercentre

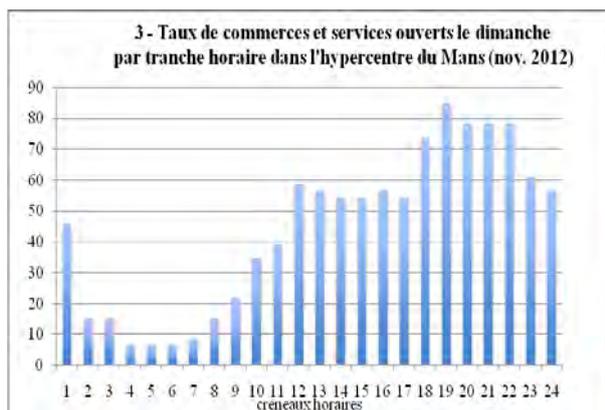
Globalement, les graphiques suivants montrent une concentration des temps d'ouverture d'établissement sur la période diurne comprise entre 10 h et 19 h en semaine et le samedi. A peine 40 % des enseignes sont ouvertes entre 9 h et 10 h, moins de 10 % entre 8 h et 9 h. A contrario, plus de 80 % des boutiques fonctionnent sur une amplitude de dix heures avec une baisse pour près de 60 % d'entre elles entre 13 h et 14 h.



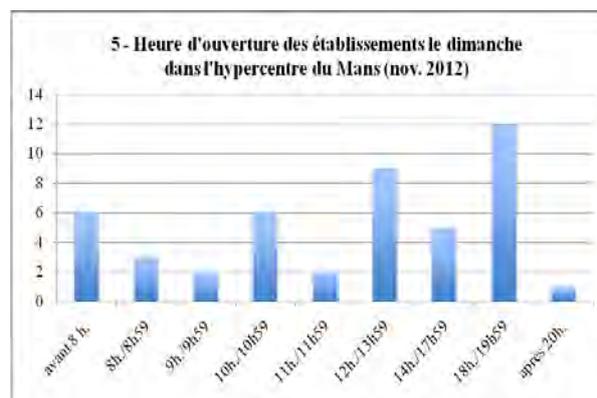
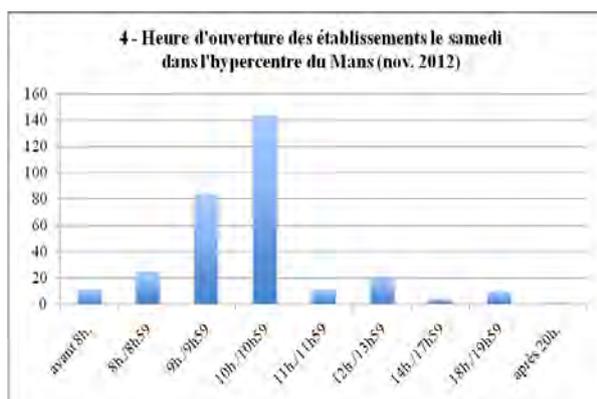
Doc. II.18. Commerces et services ouverts le jeudi et le samedi dans l'hypercentre manceau

La part des services fermés le samedi fait chuter les taux d'ouverture des tranches 8 h et 9 h par rapport à ceux du jeudi. Mais, on note une spécificité des temps de la fête diurnes et nocturnes aussi bien en semaine que le week-end puisqu'une part non négligeable des établissements du centre-ville manceau restent ouverts en début et fin de soirée (entre 17 et 23 %) d'une part, sur une partie de la nuit (8 à 15 %) d'autre part. Logiquement, la fréquentation des restaurants et cafés commence aux heures du déjeuner et se prolonge l'après-midi.

De plus, environ 13 % des établissements ouverts le dimanche (majoritairement constitués de restaurants, cafés et discothèques) ciblent la soirée, entre 19 h et minuit. Aussi, 8 % de ces mêmes établissements ouverts le dimanche le sont entre minuit et 3 h du matin, prolongeant ainsi le temps festif du samedi soir.



Doc II.19 Commerces et services ouverts le dimanche dans l'hypercentre du Mans



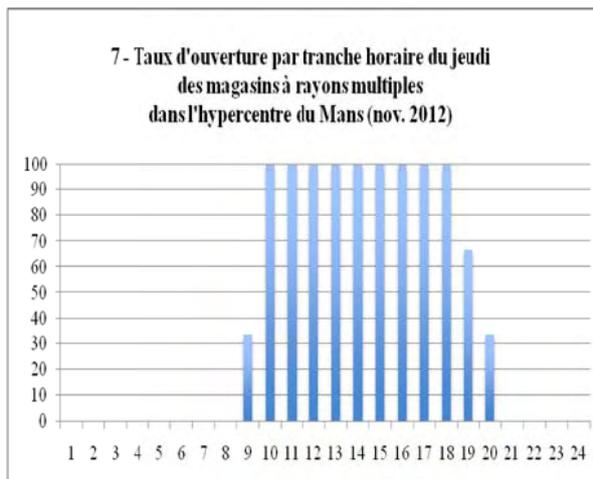
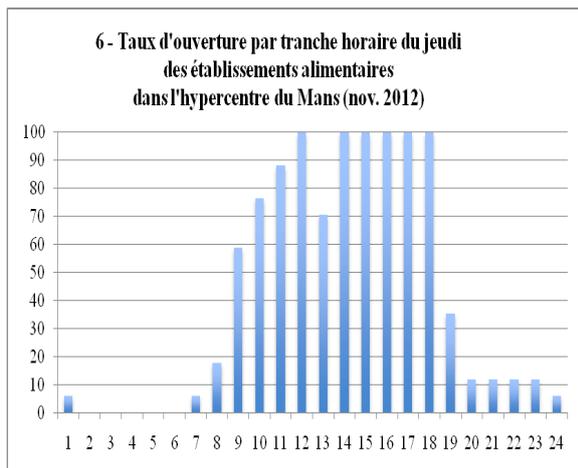
Doc. II.20. Heure d'ouverture des établissements le samedi et le dimanche dans l'hypercentre du Mans

En valeurs brutes, le dimanche se différencie nettement des autres jours de la semaine car le plus grand nombre d'établissements ouvrent entre 18 h et 20 h afin de répondre à la demande de sortie du week-end. Apparaît ensuite le créneau 12 h-14 h de la restauration. Or, le jeudi et le samedi, les ouvertures de la plus grande partie des boutiques de centre-ville se font entre 9 h et 10 h 30.

Taux et heures d'ouverture des commerces et services de l'hypercentre manceau par catégories le jeudi

Sur le graphique suivant, les établissements alimentaires occupent la part la plus importante des commerces qui ouvrent tôt : 5 % de l'ensemble des établissements alimentaires ouvrent à 7 h, moins de 20 % à 8 h, à peine 60 % à 9 h et 75 % à 10 h.

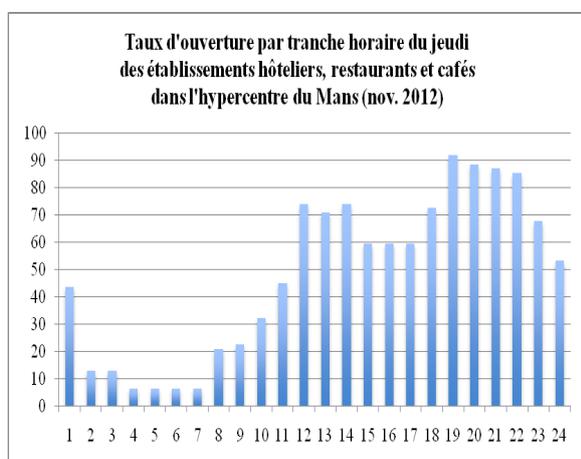
A l'inverse, la part de ces commerces ouverts le soir après 21 h est plus faible que celle de l'ensemble des établissements. Par contre, la totalité de ces commerces sont encore ouverts à midi (jusqu'à 12 h 30-13 h), puis entre 14 h et 20 h.



Doc. II.21. Etablissements alimentaires et magasins à rayons multiples ouverts le jeudi dans l'hypercentre du Mans

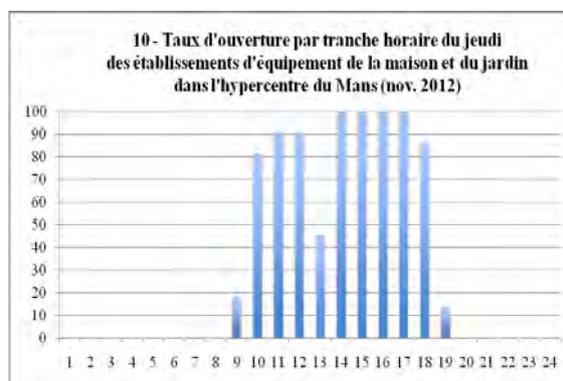
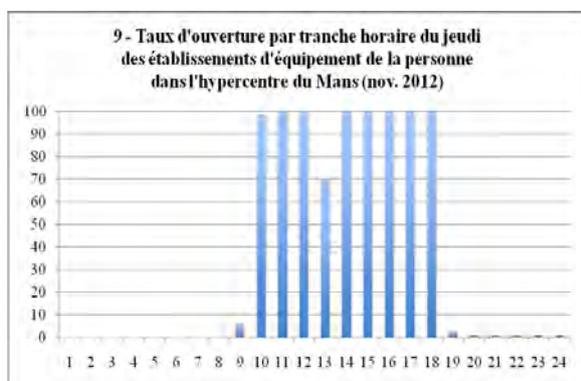
Les magasins à rayons multiples sont tous ouverts, quant à eux, entre 10 h et 19 h-19 h 30 le jeudi. Ils couvrent une amplitude horaire encore plus large que les commerces alimentaires.

La grande majorité des établissements hôteliers et de restauration-café (graph.8) est ouverte aux heures du déjeuner (70 à 73 % entre midi et 15 h) et surtout le soir : entre 80 et 95 % de ces établissements restent ouverts entre 19 h et minuit ; la moitié d'entre eux demeurent en activité entre minuit et 2 h du matin. Il apparaît que cette branche d'activité fonctionne 24 heures sur 24 même si seulement 6 à 7 % de ces établissements (y compris les discothèques) restent ouverts entre 5 et 7 h du matin. En dehors de la période du déjeuner, cette catégorie des « Ho-re-ca » fonctionne diachroniquement par rapport à l'ensemble des établissements de l'hypercentre manceau. Elle contribue à animer de nombreux quartiers et rues le soir et en début de nuit.



Doc. II.22. HORECA ouverts le jeudi dans l'hypercentre du Mans

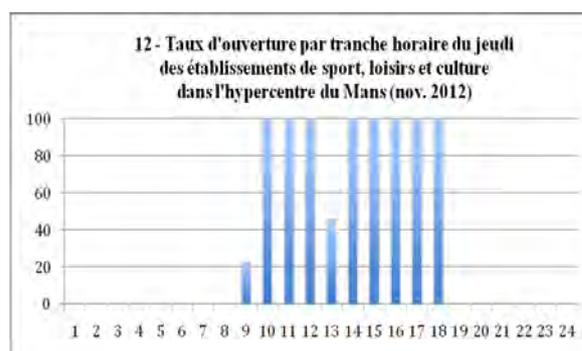
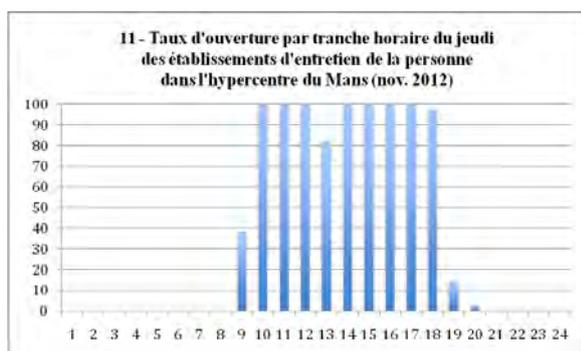
Avec les magasins à rayons multiples et d'entretien de la personne, les établissements d'équipement de la personne suivent des temporalités d'ouverture au public très standardisées : 100 % d'entre eux sont ouverts entre 10 h et 19 h 30, à l'exception du créneau 13 h-14 h ; 30 % de ces établissements n'ont pas adopté la journée continue.



Doc. II.23. Commerces d'équipement de la personne et de la maison ouverts le jeudi dans l'hypercentre du Mans

C'est moins le cas pour l'équipement de la maison car seulement 80 à 90 % des magasins sont ouverts entre 10 h et midi. L'explication tient au fait que les antiquaires sont nombreux à ne pas être ouverts le matin en semaine ou à l'être sur un ou deux jours tout au plus.

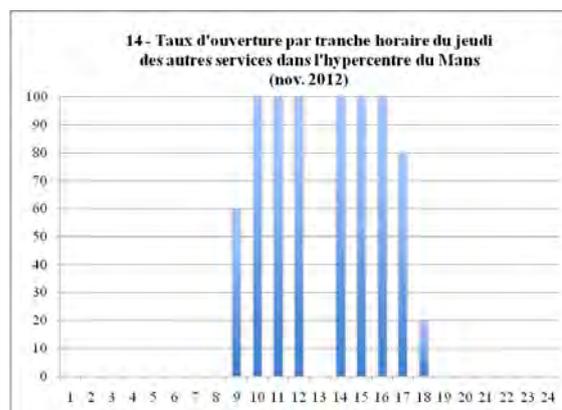
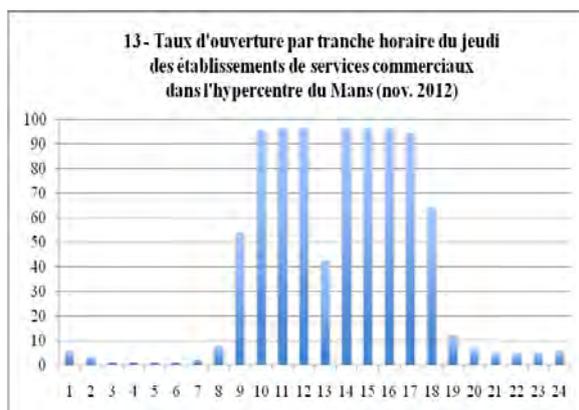
Par contre, rares sont les commerces d'équipement et d'entretien de la personne et les établissements de sport-loisirs-culture ouverts avant 10 h.



Doc. II. 24. Commerces d'entretien de la personne et de sport-loisirs-culture ouverts le jeudi dans l'hypercentre du Mans

Les établissements de sport, loisirs, culture demeurent massivement ouverts entre 10 h et 19 h ; quelques établissements (cinémas, discothèques) prolongent les temps d'ouverture en soirée, parfois tardive, et dans la nuit. Le jeudi soir représente un temps de sortie et de

festivité pour les étudiants manceaux avant le retour en famille le vendredi après-midi pour le week-end.

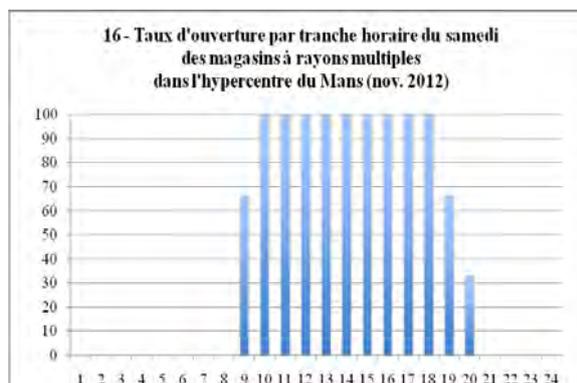
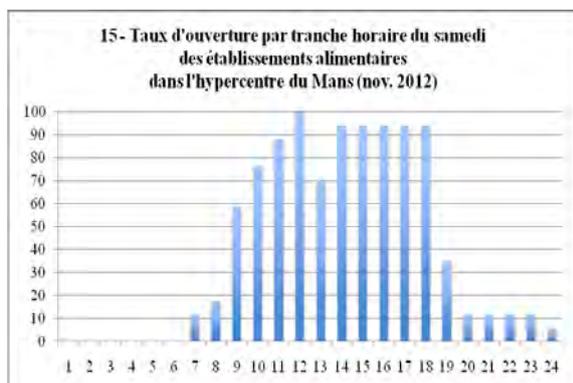


Doc. II. 25. Services ouverts le jeudi dans l'hypercentre du Mans

Globalement, les temps d'ouverture des commerces et services dans le centre du Mans sont bien circonscrits sur un créneau horaire compris entre 10 h et 18 h; seulement un service commercial sur deux reste ouvert jusqu'à 19 h. Mais certains commerces et services (entretien de la personne, services aux particuliers) et surtout les hôtels, restaurants, cafés, s'inscrivent sur une amplitude de temps d'ouverture plus large avec, pour ces derniers, une spécificité nocturne.

Taux et heures d'ouverture des commerces et services de l'hypercentre manceau par catégories le samedi

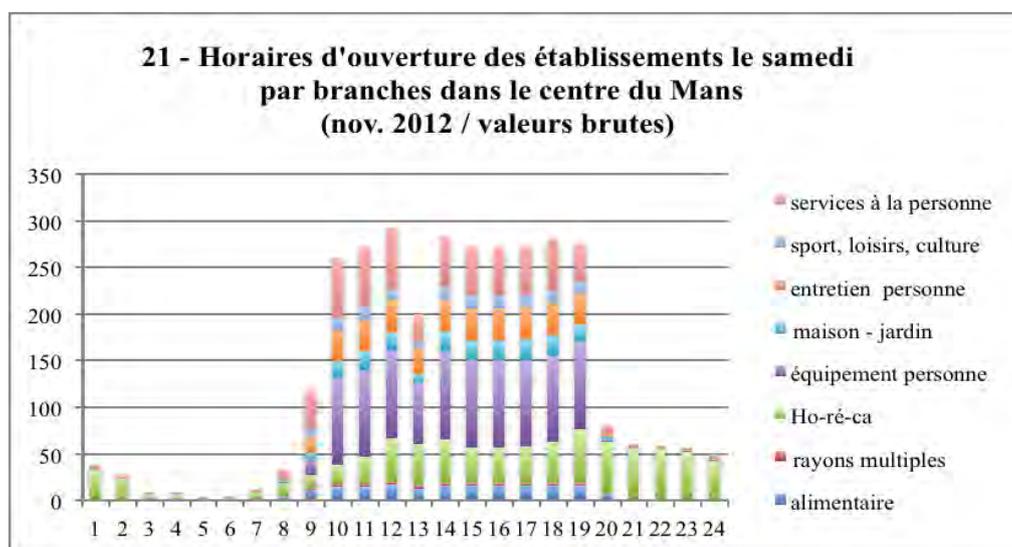
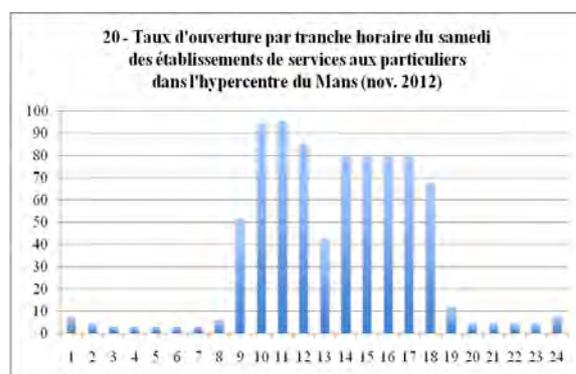
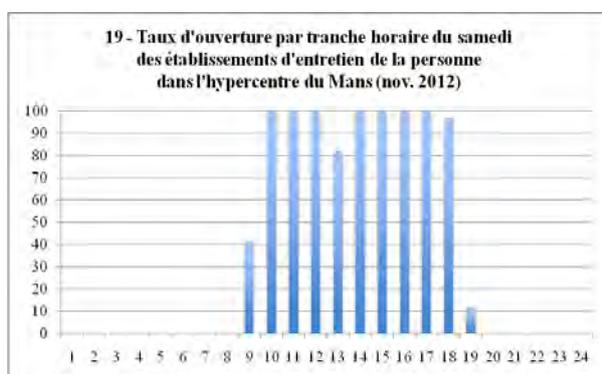
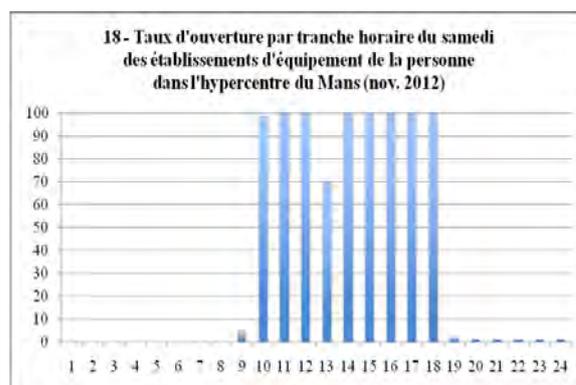
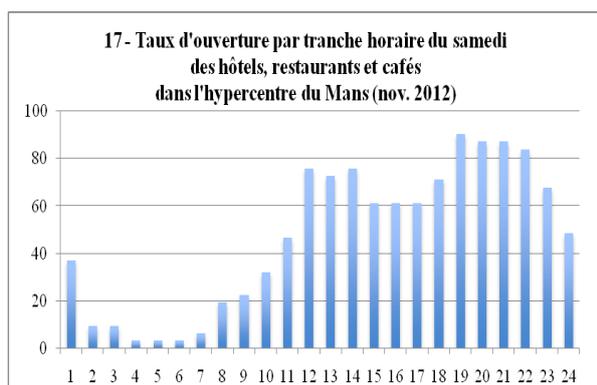
Les établissements alimentaires et les magasins à rayons multiples sont les plus nombreux à être ouverts le matin, aux heures du déjeuner, l'après-midi et en début de soirée. 93 % des formats de vente de produits alimentaires et 100 % des magasins à rayons multiples sont ouverts entre 14 h et 19 h 30 pour les premiers, entre 10 h et 19 h pour les seconds, contre plus de 80 % de l'ensemble des enseignes du centre-ville.



Doc. II.26 Etablissements alimentaires et magasins à rayons multiples ouverts le samedi dans l'hypercentre du Mans

Comme en semaine, l'amplitude d'ouverture des hôtels, restaurants, cafés est plus large que celle des autres catégories d'établissement ; celle des établissements d'équipement de la personne demeure circonscrite et homogène au créneau 10 h-19 h.

Par contre, les établissements de service aux particuliers restent tous ouverts le samedi matin entre 10 h et 12 h-12 h 30 mais ce taux d'ouverture baisse à un peu plus de 80 % des établissements du centre manceau le samedi après-midi entre 14 h et 18 h (contre 100 % le jeudi). Discothèques et clubs privés restent ouverts le soir et la nuit, jusqu'à 2 h du matin le plus souvent, 7 h du matin par dérogation pour quelques établissements.



Doc. II.27. Catégories des commerces et services ouverts le samedi dans l'hypercentre du Mans

Ainsi, en dehors de cette dernière spécificité des services, les temporalités d'ouverture des enseignes demeurent calées sur les mêmes créneaux horaires qu'en semaine. Le graphique montre bien la forte amplitude horaire des « Ho-re-ca », la très forte concentration temporelle des enseignes sur le créneau 10 h-19 h 30 (100 % de la branche équipement de la personne), sur celui compris entre 9 h-19 h pour l'alimentaire, et un début de matinée voué aux services à la personne et aux commerces d'entretien de la personne.

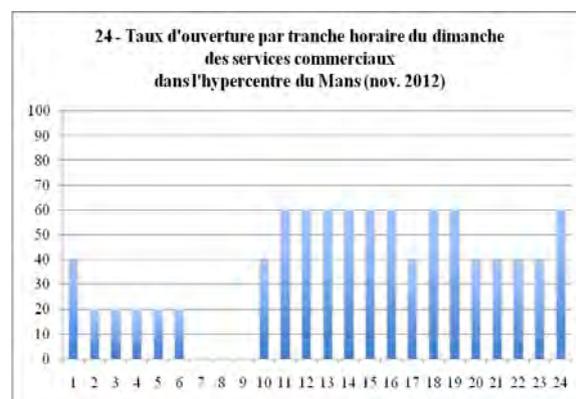
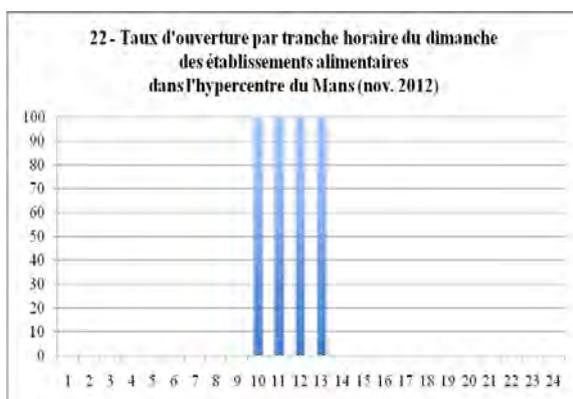
Taux et heures d'ouverture des commerces et services de l'hypercentre manceau par catégories le dimanche

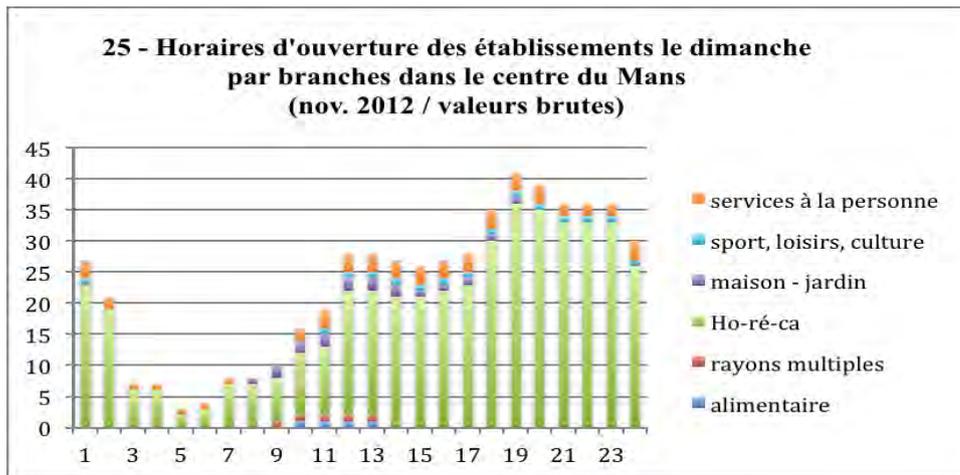
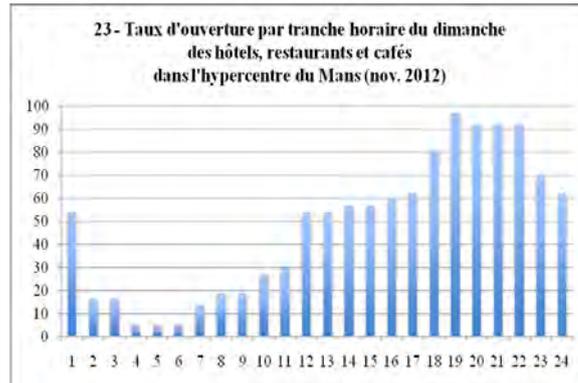
Le nombre d'établissements ouverts le dimanche est très faible (à peine 50 établissements sur les 375 inventoriés) et la part des restaurants et cafés y est largement dominante. De ce fait, les temporalités d'ouverture en soirée et dans la nuit y sont particulièrement marquées.

Par contre, le dimanche, les enseignes alimentaires sont seulement ouvertes entre 10 h et 13 h au plus tard ; horaires du marché non sédentaire présent dans le centre-ville ce même jour mais non pris statistiquement en compte ici.

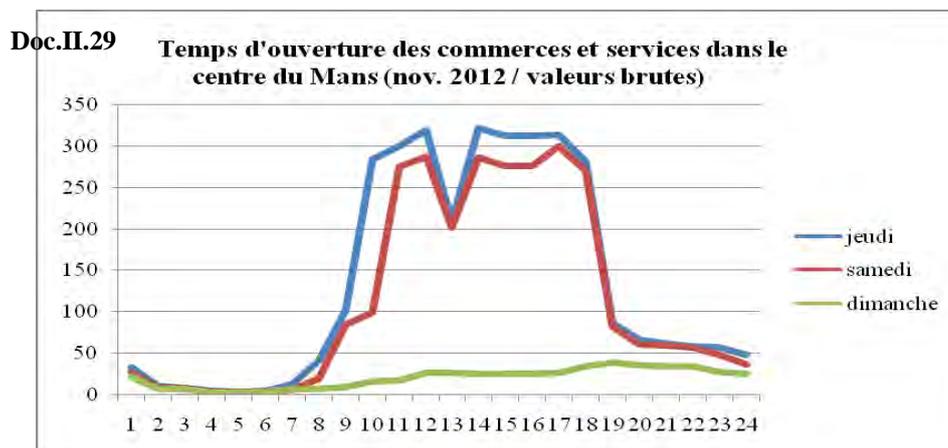
Parmi les services ouverts le dimanche, les discothèques et les cinémas occupent une place de choix, y compris la nuit.

En conclusion, le nombre d'établissements ouverts entre 9 h et 20 h est plus élevé le jeudi que le samedi ; celui des ouvertures nocturnes est plus important le jeudi et le samedi (surtout en début et fin de soirée) que le dimanche.





Doc. II.28. Catégories des commerces et services ouverts le dimanche dans l'hypercentre du Mans



Angers

Distribution spatiale des ouvertures de commerce et services

Sur le moyen terme, la spécialisation des rues de l'hypercentre d'Angers s'est renforcée : diminution des branches alimentaires, d'équipement de la maison, amplification de l'équipement et de l'entretien de la personne, du secteur « cafés, hôtels, restaurants ».

A une échelle plus précise, cela se conjugue avec des temporalités de fréquentation :

- La place du Ralliement, dominée sur deux faces par les cafés et restaurants, a un fonctionnement diurne et nocturne. Elle cumule grand magasin, théâtre, station importante du tramway et fixe divers événements ludo-commerciaux, apparaissant ainsi comme un pôle de la vitalité centrale ;

- Les rues piétonnières Lenepveu, d'Alsace et Saint-Aubin, qui sont nettement dominées par l'équipement de la personne (et en second lieu l'entretien de la personne), ont des horaires standards, avec fermeture le dimanche, peu de cafés et restaurants ; elles apparaissent assez vides le dimanche, servant alors d'itinéraires de liaison ;

- La rue Saint-Laud, piétonnière de même que certaines ruelles adjacentes, contient de nombreux restaurants, pubs et cafés, la proximité d'un cinéma multiplexe « culturel », présente une riche animation en soirée et début de nuit. Elle polarise aussi des flux liés au centre commercial Fleur d'Eau, situé à l'ouest et au marché du samedi sur la place Imbach située à l'est.

Effets de structure et d'événements

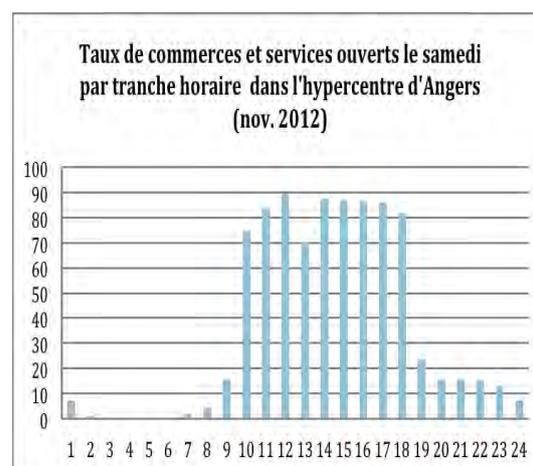
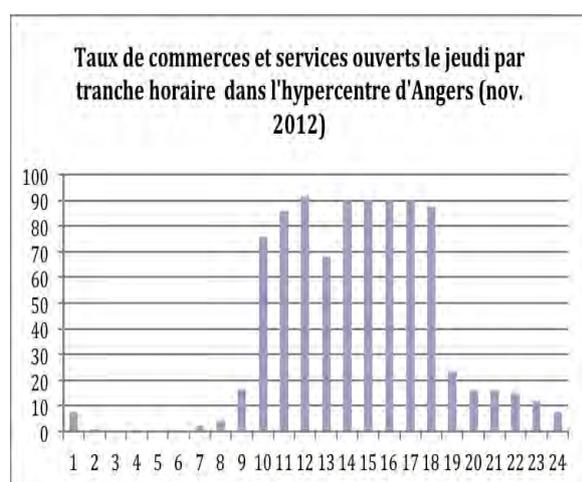
Le recensement des commerces et services réalisé en novembre 2012 a porté sur un total de 421 établissements dans le secteur piétonnier d'Angers ; parmi ceux-ci, 356 présentaient explicitement leurs horaires par affichage extérieur ou ont pu bénéficier d'une enquête complémentaire.

Cet appareil commercial hypercentral est nettement dominé par le commerce anomal. C'est l'équipement de la personne qui arrive largement en tête suivi par le secteur des restaurants et cafés et celui des services à caractère commercial. Les autres catégories marchandes sont d'un poids très faible en nombre d'établissements. Naturellement, cette structure tricatégorielle de l'hypercentre n'est pas sans répercussions sur ses temporalités avec

des orientations bien différenciées des heures d'ouverture de fermeture, des amplitudes et des pauses méridiennes.



Taux d'ouverture par heure de l'ensemble des établissements le jeudi et le samedi

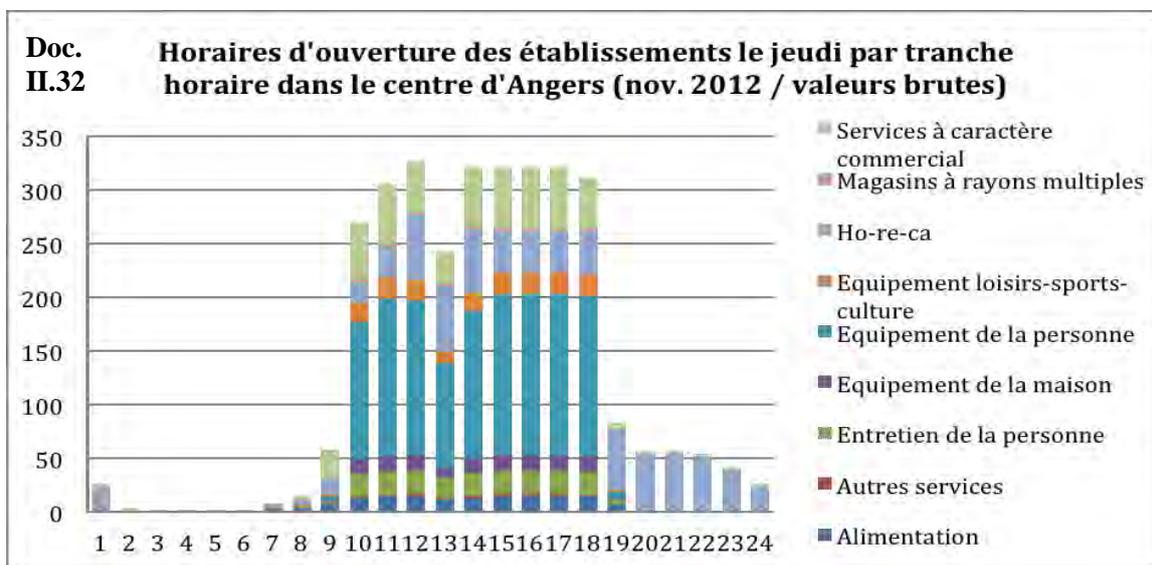


Doc. II.31 Commerces et services ouverts le jeudi et le samedi dans l'hypercentre d'Angers

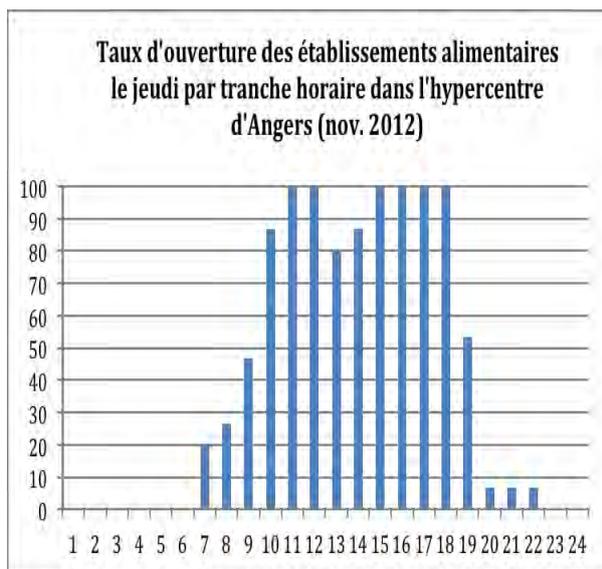
Les taux d'ouverture selon les heures apparaissent très voisins le jeudi et le samedi. La grande majorité des établissements sont ouverts entre 10 h et 19 h, avec un fléchissement au moment du déjeuner sans que des différences apparaissent sur ce point entre les deux jours.

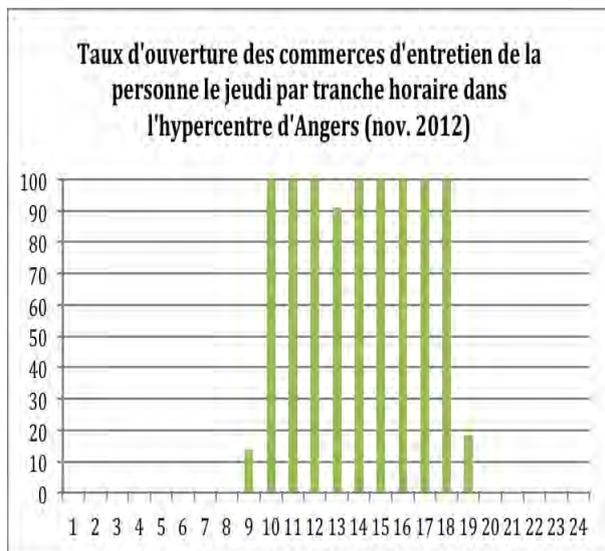
La montée des ouvertures s'opère brutalement entre 9 h et 10 h, passant de 15 % des commerces et services à 90 %. La fermeture à 19 h concerne près de 80 % des établissements, seuls 15 à 10 % restant ouverts entre 20 h et 23 h.

Taux d'ouverture des commerces et services par catégories le jeudi



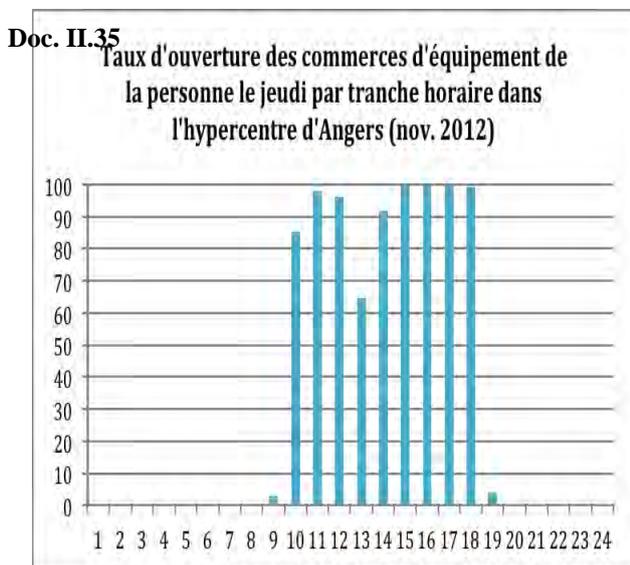
Doc. II.33



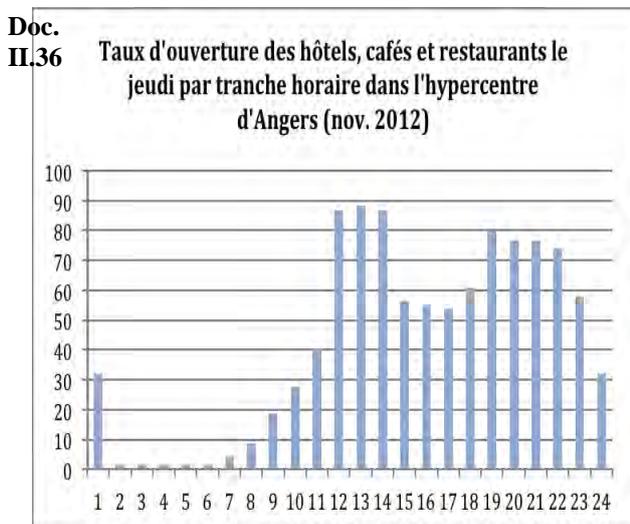


En petit nombre (15), les commerces alimentaires présentent une distribution atypique des heures d'ouverture au public : une part non négligeable ouvrent plus tôt, dès sept heures pour un cinquième de l'effectif (certaines boulangeries en particulier) ; à 9 h près de la moitié sont ouverts. Plus de la moitié ferment après 19 heures. En revanche, la pause méridienne apparaît un peu plus longue pour une fraction – certes minoritaire – de l'effectif.

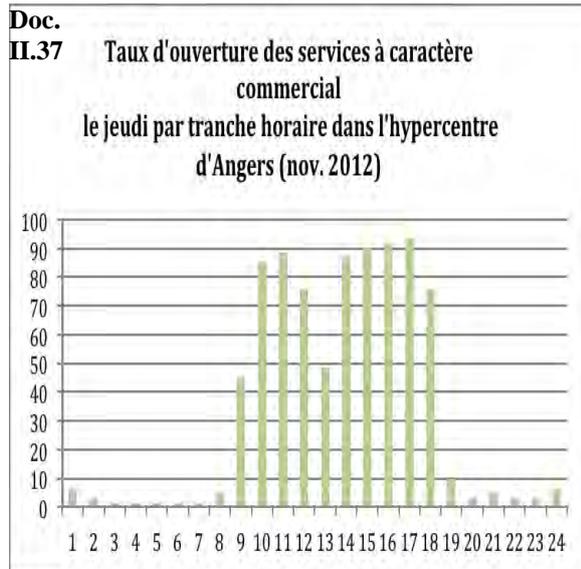
La faiblesse de l'effectif en entretien de la personne (22) n'autorise pas une analyse statistique poussée. Tous ouverts à 10 h et à 18 h, les établissements fonctionnent également en très grande majorité en journée continue.



Compte tenu du poids nettement majoritaire de la catégorie équipement de la personne dans l'ensemble du commerce hypercentral, la distribution horaire de l'ouverture au public est à l'image de la répartition totale : ouverts à 10 heures, fermés à 19 h, les établissements ont une amplitude « standard ». On relève cependant une particularité : un taux d'ouverture assez élevé à 13 h qui correspond donc au choix d'une « journée continue par plus de 60 % des exploitants de ces magasins.

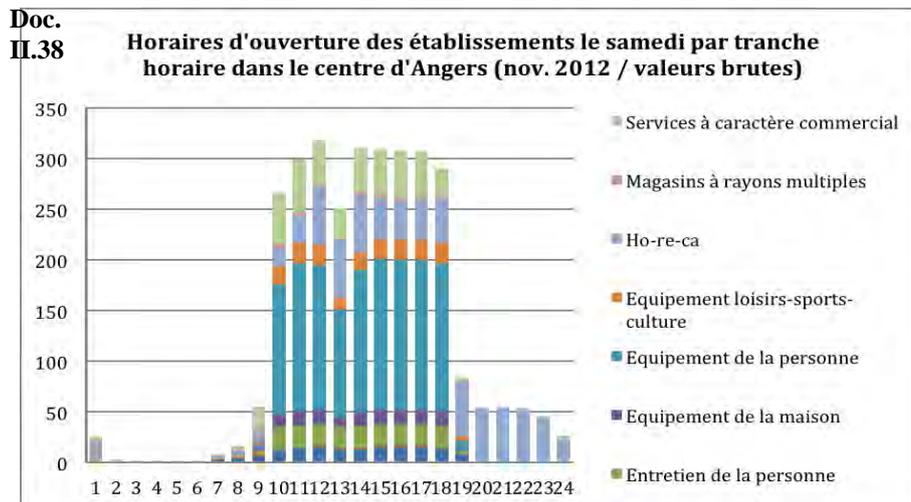


Des temporalités différentes apparaissent inhérentes aux activités du secteur « Horeca » : une montée progressive des ouvertures de 6 h à 11 h-midi révèle en fait la dichotomie du secteur : les cafés ouvrent plus ou moins tôt le matin, les restaurants seulement en fin de matinée ; une large pause, pour l'essentiel celle des restaurants, survient l'après-midi avant une nouvelle montée des ouvertures en début de soirée et qui demeure prégnante jusqu'à 23 h pour la majorité des établissements (restaurants, certains cafés). Une minorité non négligeable (30 %) sont encore ouverts à 1 h du matin.



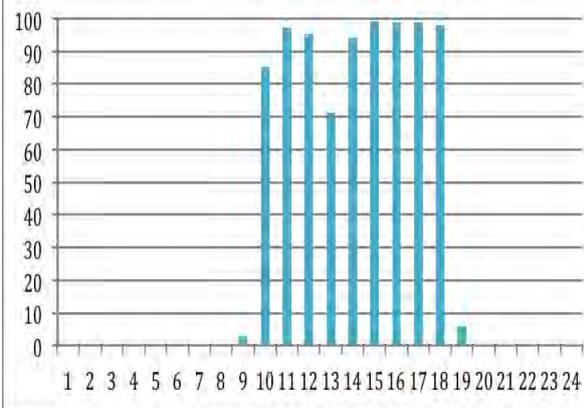
La distribution horaire des services à caractère commercial apparaît hybride : proche de celle de la catégorie dominante dans l'hypercentre mais avec une ouverture un peu plus précoce en majorité, de même que la fermeture et un taux équilibré 50/50 d'établissements pratiquant la journée continue.

Taux des heures d'ouverture des commerces et services par catégories le samedi



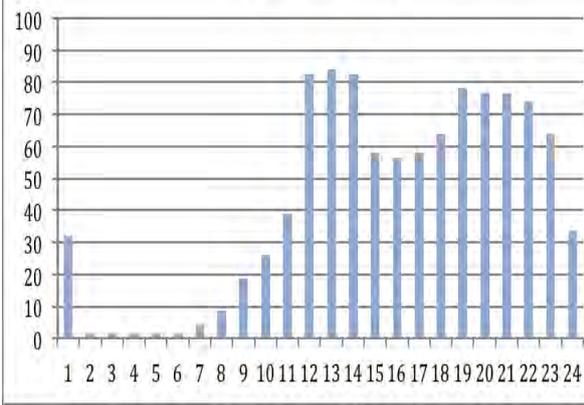
L'ensemble des établissements restent le samedi sur un mode de fonctionnement voisin de celui du jeudi. La plage horaire de disponibilité pour le public demeure entre 9 h et 19 h, avec ouverture des boutiques entre 9 h et 10 h et fermeture entre 18 et 19 h de la grande majorité. On peut cependant noter une légère montée des exploitants fonctionnant en journée continue, phénomène qui touche spécialement certaines branches commerciales.

Doc. II.39 Taux d'ouverture des commerces d'équipement de la personne le samedi par tranche horaire dans l'hypercentre d'Angers (nov. 2012)



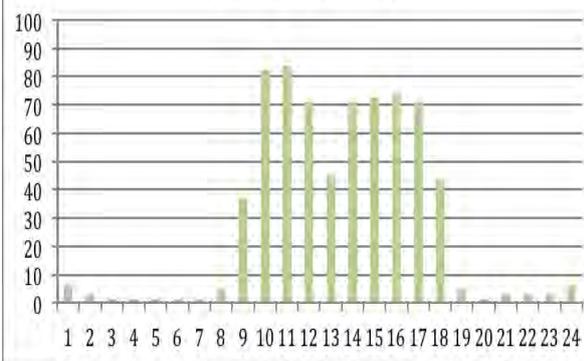
Si les heures d'ouverture et de fermeture des commerces d'équipement de la personne sont très voisines le samedi de ceux du jeudi, on relève une montée du taux de « journée continue » au-dessus de 70 %.

Doc. II.40 Taux d'ouverture des hôtels, cafés et restaurants le samedi par tranche horaire dans l'hypercentre d'Angers (nov. 2012)



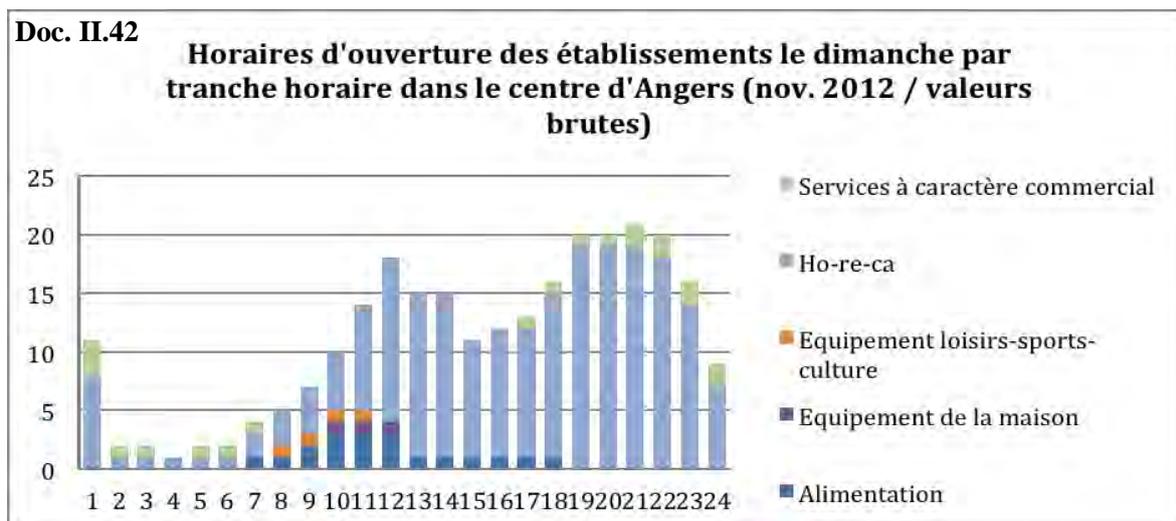
Si l'allure globale de l'histogramme du secteur HORECA est très voisine le samedi de celui du jeudi, on peut cependant relever quelques différences. Le taux de restaurants et cafés ouverts au moment du déjeuner est sensiblement plus faible le samedi, effet sans aucun doute de la baisse de population active au travail dans les services hypercentraux ce jour là. En revanche, en soirée, les taux d'ouverture sont très similaires pour les deux jours, combinaison des repas de soirée-spectacle ou festive et de l'ouverture des bars de nuit.

Doc. II.41 Taux d'ouverture des services à caractère commercial le samedi par tranche horaire dans l'hypercentre d'Angers (nov. 2012)

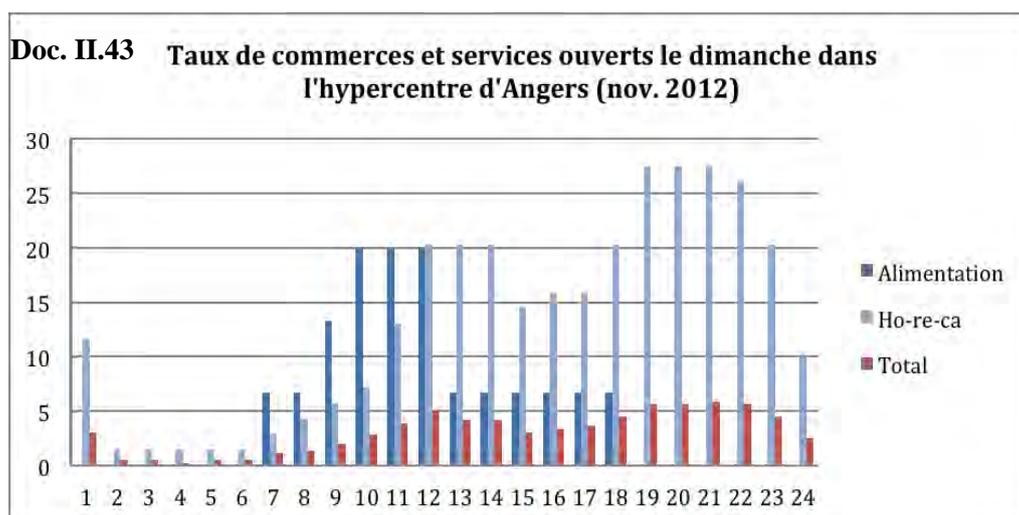


Le samedi se note une baisse sensible, par rapport au jeudi, du taux de services à caractère commercial ouverts ; si ceux de loisirs et spectacles sont généralement ouverts, une partie des agences à caractère financier, immobilier et social ferment, le phénomène s'accroissant nettement le samedi après-midi.

Taux des heures d'ouverture des commerces et services par catégories le dimanche



Comme dans les autres villes dont les centres commerçants ont fait l'objet d'investigation, l'hypercentre d'Angers est marqué par la proportion très élevée de commerces et services fermés le dimanche. La proportion d'ouverture dépasse à peine un cinquième aux meilleures heures. La montée est très progressive le matin, passant de 5 % à 8 h à 18 % à midi ; redescendant à 10 % à 15 h, on ne retrouve un niveau plus substantiel que de 19 h à 22 h. La composition catégorielle est le facteur majeur de cette situation (cf. les deux graphiques). Les commerces ouverts le matin, du fait de la réglementation, sont pour l'essentiel du secteur HORECA et, secondairement, alimentaire, jusqu'à midi-13 h. Le reste de la journée, il s'agit, tant l'après-midi qu'en soirée de restaurants et de quelques bars spécialisés.





Au bilan, Angers ne se distingue pas fondamentalement, dans sa temporalité commerciale centrale, du Mans et de Brest, villes qui appartiennent à la même classe démographique.

Des horaires réguliers – de type traditionnel – prédominent : ouvertures entre 9 et 10 h le matin, repli d’une minorité non négligeable aux heures méridiennes, fermeture entre 18 et 19 h. La petite minorité d’ouverture dominicale touche pour l’essentiel deux catégories marchandes seulement. En somme, on est loin du continuum chronologique prôné par certains défenseurs de la vie urbaine 24-24.

2.4. Analyse de la cartographie horaire, sur trois jours, des magasins et services commerciaux ouverts, étude comparée Angers-Le Mans-Toulouse

L’analyse de la cartographie horaire, sur trois jours, des magasins et services commerciaux ouverts est rendue possible pour les hypercentres d’Angers, Le Mans et Toulouse, du fait de l’implantation des fichiers de recensement des établissements sur une base en Système d’Information Géographique. Elle permet de faire apparaître des distinctions sensibles dans la disponibilité publique des magasins et des services commerciaux, distinctions essentiellement fondées sur le degré de spécialisation (cf. doc. II. 45-6-7 et annexes).

Comme cela a été signalé pour le niveau global, les divergences sont minimales, pour les trois hypercentres, entre le jeudi et le samedi, en tout cas le samedi matin. C’est à un niveau plus fin et plus spatial que des différences sont présentes. Les contrastes d’ouverture

commerciale par rues apparaissent largement liés à leur spécialisation marchande, à l'éventail inégalement resserré des branches qui sont représentées.

Jeudi

- En début de matinée, à 8 h, les établissements ouverts sont très peu nombreux : pour l'essentiel des commerces alimentaires de proximité ou de transit ainsi que des bars ; ils se localisent dans les trois villes autour des places ou au bord des radiales principales.

- En milieu de matinée, à 10 heures, le commerce bat son plein dans les trois hypercentres, tant dans les rues qu'autour des places : la plupart des établissements des diverses branches sont ouverts ; font exception la majorité des restaurants, dont l'ouverture ne survient que durant la dernière heure de la matinée. Seuls les *fast food* ont une large amplitude.

- A midi, beaucoup d'établissements sont ouverts ; certains commerces d'équipement et d'entretien sont clos pour la pause méridienne et bien sûr, pour le secteur HORECA, les bars de nuit sont fermés, de même que les discothèques et certains services culturels. Le poids de la restauration dans la vitalité commerciale est flagrant à l'examen des cartes. Les établissements sont ouverts en nombre par exemple autour de la place du Capitole à Toulouse, rue Saint-Laud (et ses prolongements au nord-est) à Angers, au sud-ouest de la place de la République au Mans ainsi que dans deux autres lieux de rassemblement « HORECA » au sud de celle-ci.

- En début d'après-midi, à 14 heures, le maximum d'ouvertures est atteint : tous les commerces d'équipement sont ouverts et les restaurants, sauf exceptions, ne sont pas encore fermés.

- En revanche, plus tard dans l'après-midi, à 17 heures, la pause du secteur de la restauration se remarque, si on laisse de côté sandwicheries et autres échoppes de restauration rapide. Les secteurs géographiques concernés sont plus vides.

Samedi

Le samedi, quelques évolutions sont perceptibles. Elles ont trait tout d'abord à la fermeture de nombreux services non commerciaux (« autres services » sur les cartes), mais aussi de certains services à caractère commercial. Elles tiennent aussi à l'importance revêtue par l'emploi tertiaire dans les hypercentres et sur leurs abords : par exemple, des restaurants dont la clientèle est composée surtout de cadres et employés de bureau n'ouvrent pas forcément durant le week-end. En revanche vont être ouverts les restaurants qui exercent leur

attraction sur l'agglomération, son périurbain, voire plus loin en fonction du poids du tourisme. Certains services à caractère commercial, en entretien de la personne ou à caractère financier sont parfois fermés le samedi.

En dehors de l'impact de ces spécialités, le gros de la cohorte des magasins d'équipement de la personne, de la maison, de loisirs, d'entretien personnel sont ouverts, avec un taux plus élevé qu'en semaine de journée continue. Les services commerciaux s'affaiblissent cependant l'après-midi.

Dimanche

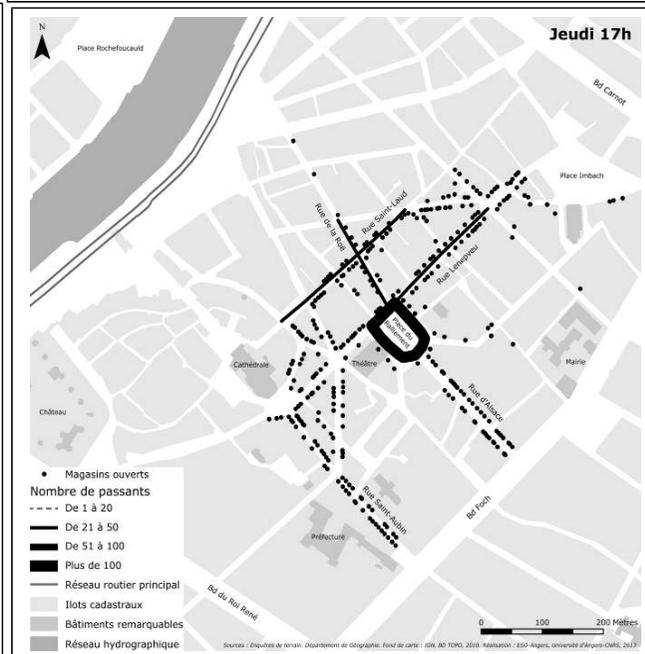
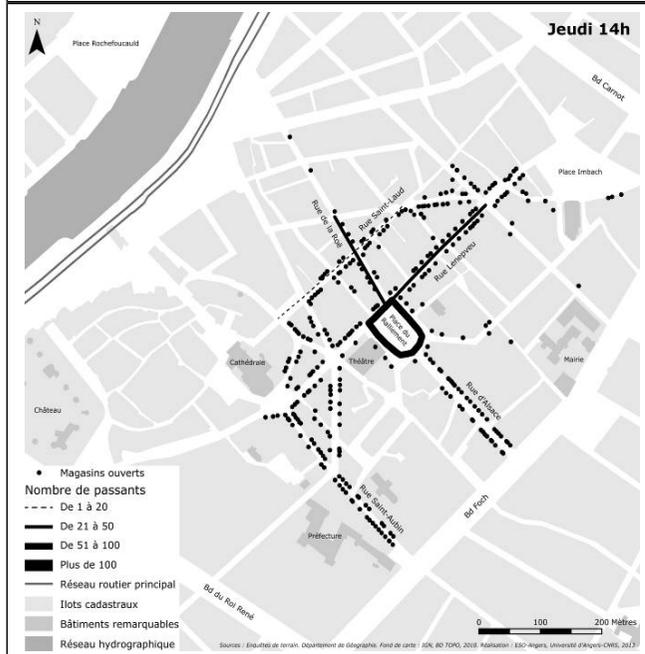
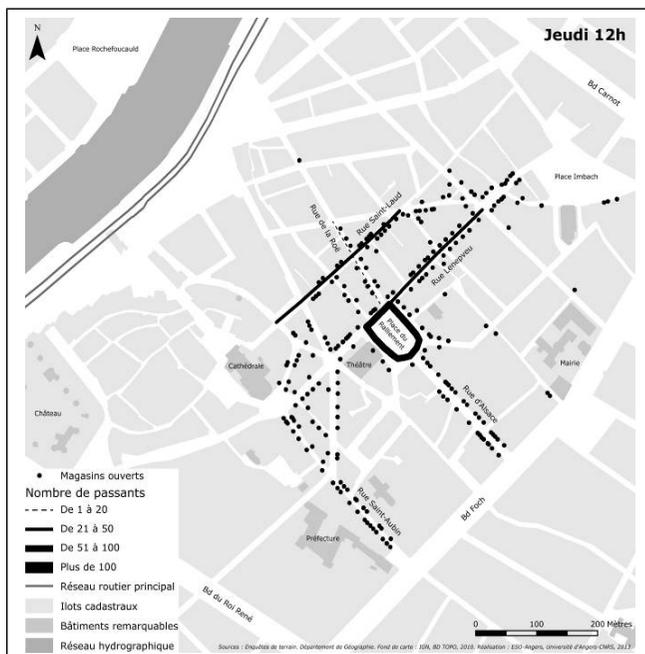
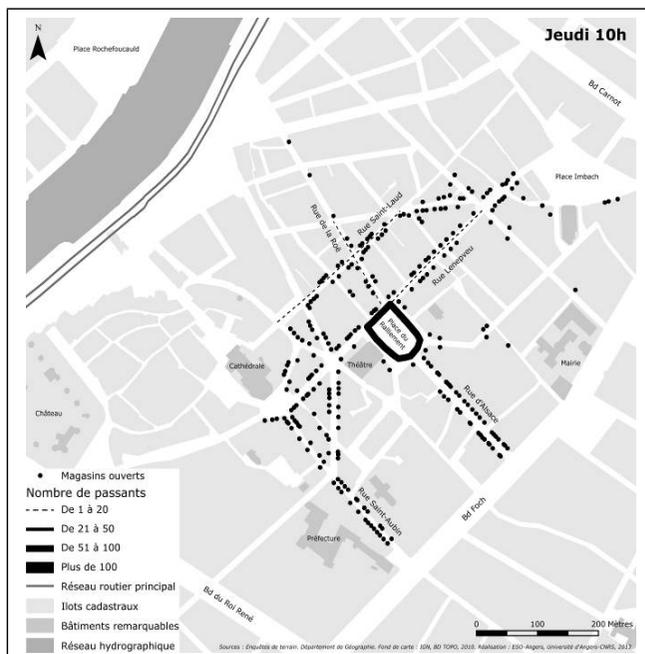
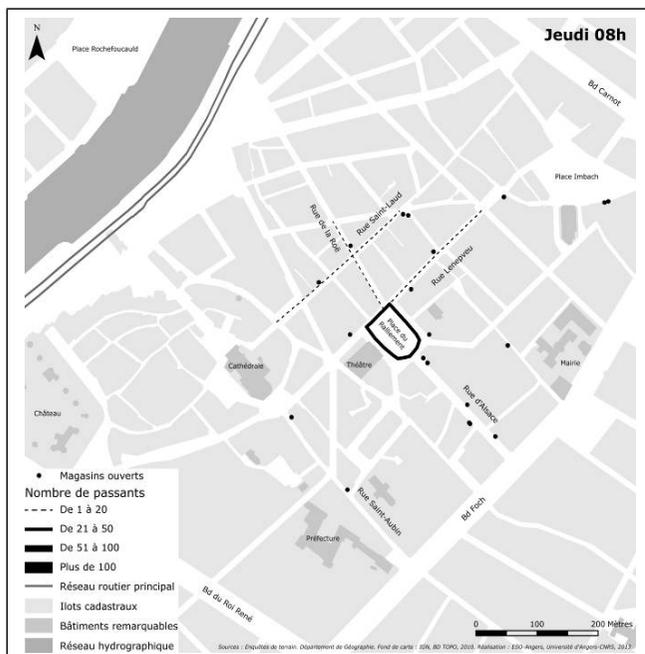
L'amaigrissement du parc commercial ouvert est visible sur toutes les planches cartographiques et affecte l'essentiel des artères hypercentrales.

- A 8 heures du matin, seuls quelques bars-brasseries sont ouverts autour de la place du Capitole à Toulouse. Une poignée de boutiques alimentaires et de bars sont ouverts à Angers et Le Mans, assez dispersés.

- Plus tard, à 10 h, sans atteindre de fortes densités, les effectifs s'étoffent un peu, toujours de manière assez diffuse dans ces deux villes.

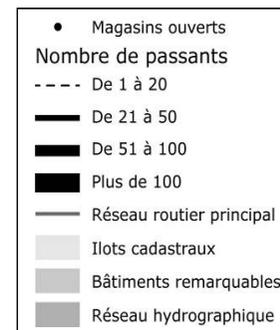
- En fin de matinée, à midi, l'animation marchande demeure extrêmement limitée. A Toulouse, seule la place du Capitole offre une certaine vie commerciale, grâce au secteur « HORECA ». Ailleurs la répartition apparaît clairsemée, plus d'ailleurs à Angers qu'au Mans. En fait, une recrudescence d'ouvertures, relativement modeste cependant, survient en fin d'après-midi : en effet, des restaurants n'ouvrent que le dimanche soir.

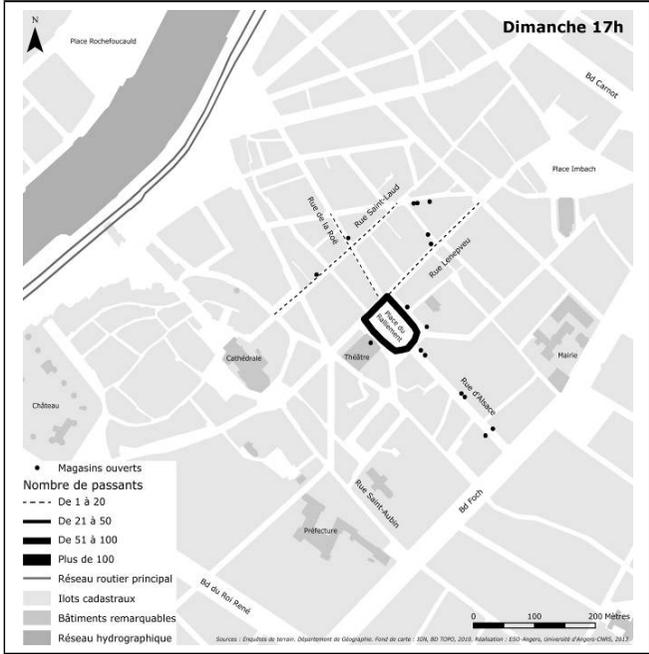
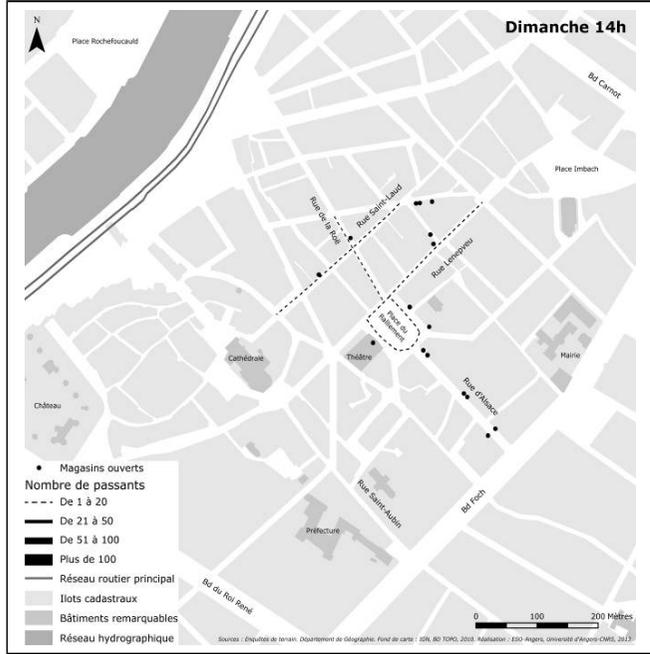
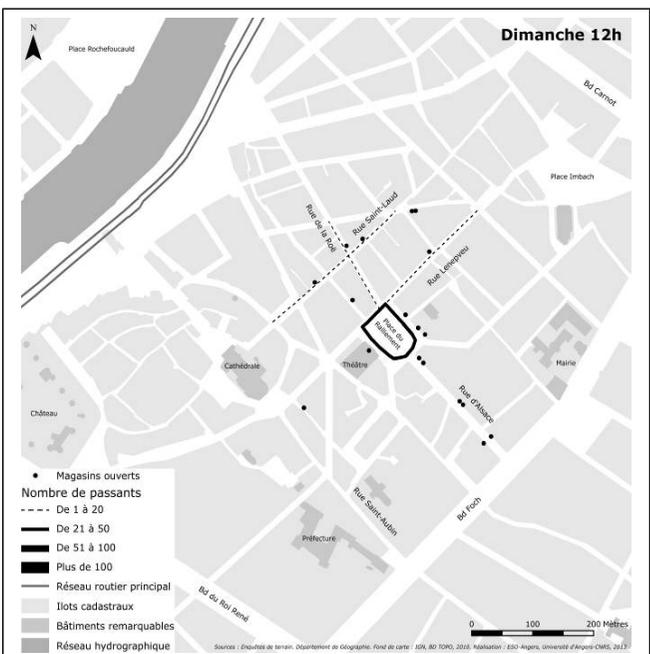
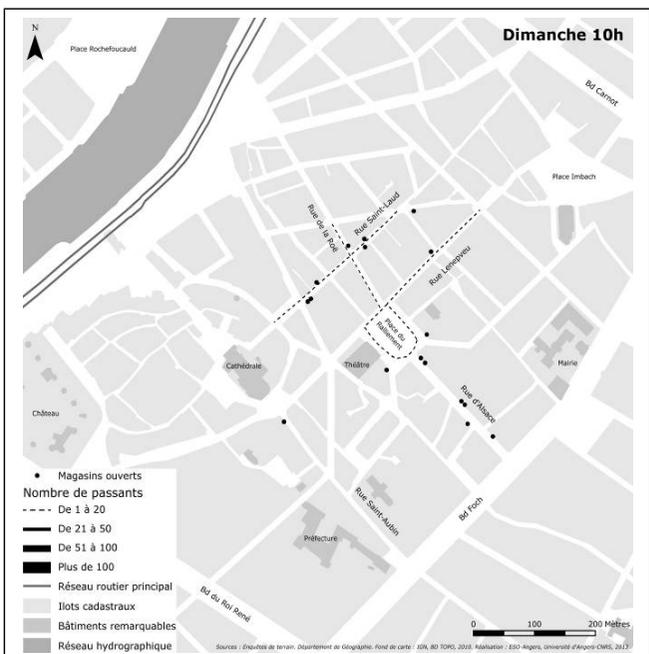
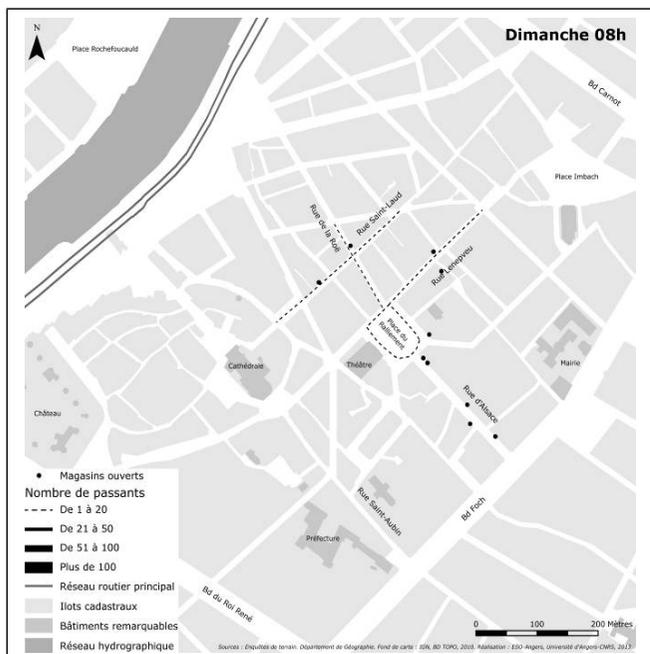
Les villes françaises apparaissent dans leurs centres historiques osciller entre la tradition de rythmes standard d'ouverture de leurs commerces et un glissement vers la continuité sans rupture méridienne et l'allongement en soirée, au moins certains jours du fonctionnement marchand. Sans dissociation majeure entre les villes de l'échantillon, on a relevé ces deux tendances. Mais le « paysage commercial horaire » apparaît plus rythmé dans ses pulsations par les orientations spécialisées de certaines sections de rues ou de places ; plus les restaurants et les commerces succursalistes et franchisés sont présents, plus la continuité d'ouverture est présente. En revanche, les réglementations freinent nettement les ouvertures « nocturnes », c'est-à-dire en soirée – entre 19 h et 21 h par exemple – des magasins d'équipement de la personne ou des commerces culturels ; font exception les périodes de solde ou des opérations comme les « ventes privées » qui occasionnent des dérogations.



Doc. II.45 Ouverture commerciale et flux piétonniers le jeudi dans l'hypercentre d'Angers

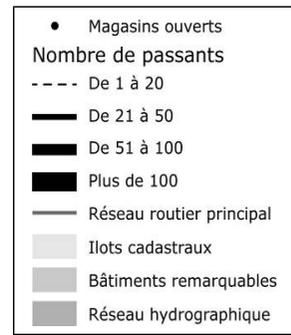
(Source : Enquête Chronotope, novembre 2012)

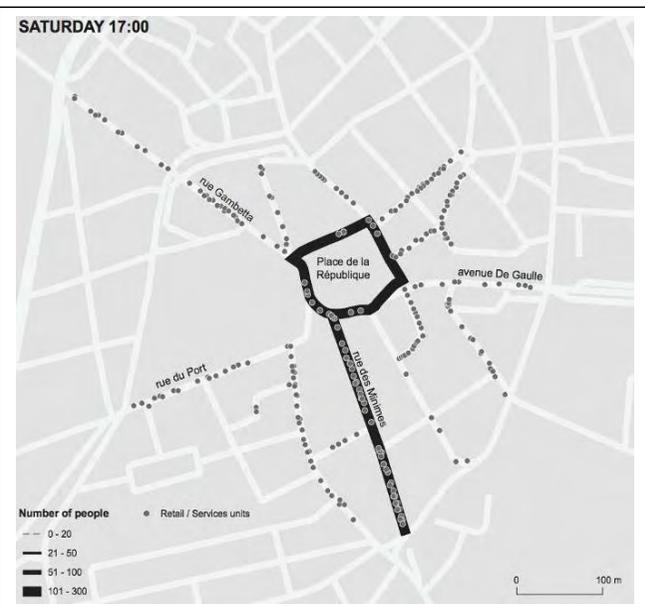
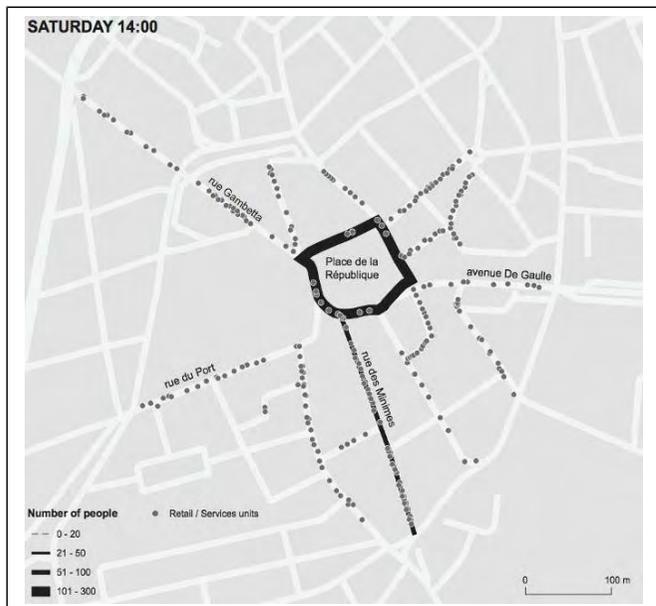
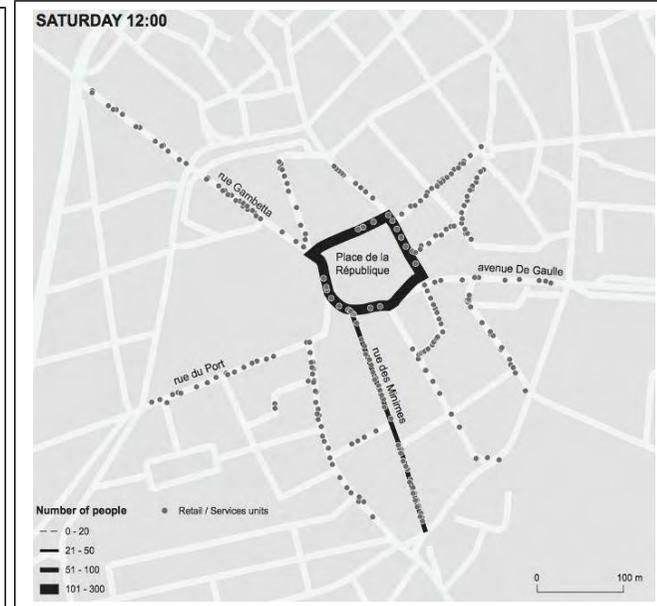
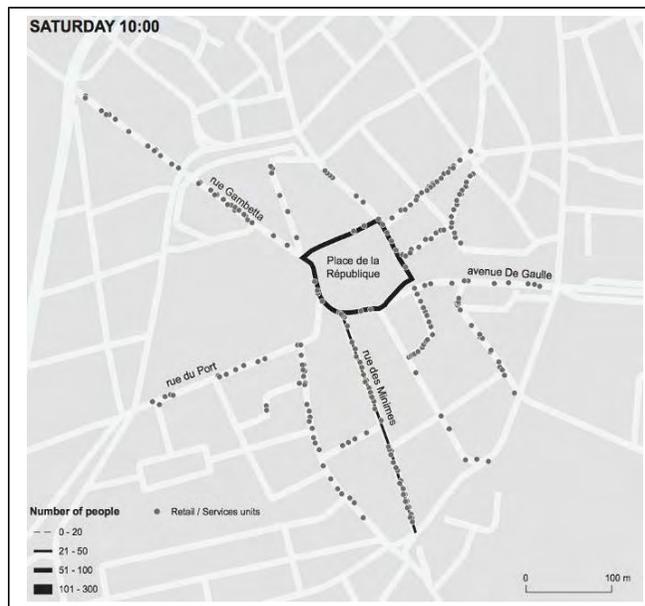
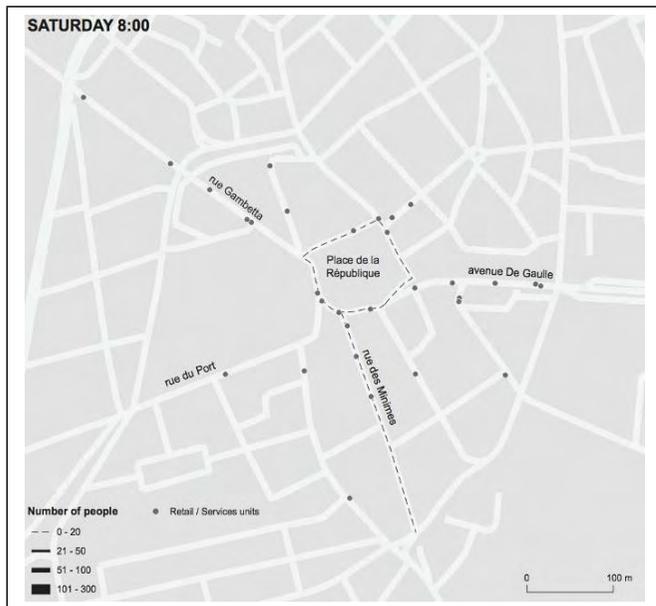




Doc. II.46 Ouverture commerciale et flux piétonniers le dimanche dans l'hypercentre d'Angers

(Source : Enquête Chronotope, novembre 2012)





Doc. II.47 Ouverture commerciale et flux piétonniers le samedi dans l'hypercentre du Mans

(Source : Enquête Chronotope, novembre 2012)



2.5. Les facteurs-clés : réglementation, inertie, statut des entreprises, personnel employé, politique collective

Les facteurs majeurs concourant à expliquer la situation des temporalités des villes françaises sont à rechercher dans trois séries d'éléments :

- D'une part des facteurs réglementaires : à cet égard les positions des quatre villes françaises enquêtées se dissocient fort peu. Le mode traditionnel, national et départemental prédomine. Même la plus importante des cités, Toulouse, se détache guère car elle n'atteint pas le gabarit ou les caractéristiques fonctionnelles permettant de postuler à des dérogations pérennes ou provisoires : ni agglomération millionnaire, ni cité dominée par le tourisme, elle ne peut prétendre à une large ouverture dominicale de ses magasins dans un périmètre spécifique ;

- D'autre part des facteurs socio-économiques. La majorité des commerces centraux sont des « très petites entreprises » ou des « très petits établissements », dont le gabarit en termes de nombre de salariés se prête mal à l'établissement de roulements au sein de la main-d'œuvre en vue d'une ouverture entre midi et quatorze heures, ou au développement de « nocturnes ». Les efforts pratiqués dans les temps qui précèdent Noël ou au moment des soldes et autres braderies représentent déjà un effort important, peu aisé à multiplier. Au contraire, les complexes commerciaux périphériques ont de larges amplitudes et généralement un fonctionnement en continu ; c'est ainsi qu'à Toulouse, par exemple, les boutiques des galeries marchandes de centres suburbains sont ouvertes de 9 h 30 jusqu'à 21 h, la plupart des hypermarchés ne ferment qu'à 21 h, 21 h 30 ou 22 h et les restaurants entre 22 h et minuit. En centre-ville, si on laisse de côté le cas particulier des restaurants, seuls les petits supermarchés et grandes supérettes pratiquent des ouvertures tardives, jusqu'à 22 h pour les Carrefour City, et même minuit pour certains Monop'. La dominante alimentaire et « de proximité » de ces enseignes de grand groupe leur permet cet élargissement ainsi que de systématiser la journée continue, tout en ayant ouverture précoce et fermeture tardive. Ces nouveaux formats de magasins « de ville » pratiquent ainsi une amplitude de quinze heures.

- Enfin, il ne faut pas négliger un facteur à caractère temporel, l'inertie. Les changements sont toujours malaisés à mettre en place, tant d'ailleurs, du point de vue des entrepreneurs que des clientèles. Si la politique des grands succursalistes et franchiseurs peut

être, comme on l'a vu, de promouvoir la journée continue et l'ouverture en soirée, seule une partie d'entre eux l'appliquent réellement sur le terrain ; c'est le cas des grands magasins, des magasins populaires et de certaines surfaces culturelles ou en équipement de la personne de taille importante. Mais beaucoup d'entreprises plus « moyennes » craignent des déconvenues si elles ouvraient au milieu d'un environnement de boutiques fermées. Enfin, au moins dans les trois villes « moyennes », les municipalités et chambres consulaires restent prudentes vis-à-vis d'une révolution des temporalités. Les mutations de la géographie de l'emploi, avec la suburbanisation ou la périurbanisation de beaucoup d'établissements, contribuent aussi à rendre moins nécessaire l'ouverture des commerces en milieu de journée.

Il a bien été relevé des spécificités par branches commerciales liées à leurs caractères propres :

- L'originalité des commerces alimentaires : ouvertures tôt le matin, tard le soir, maintien d'ouverture entre midi et deux heures d'une partie, ouverture du dimanche matin ;

- Un modèle ordinaire : celui des commerces d'équipement, tant de la personne que de la maison, qui apparaît dominant, au moins dans certaines rues : ouvertures et fermetures standard, des ouvertures méridiennes qui s'amplifient, de rares ouvertures dominicales ;

- L'atypie du secteur HORECA, par les jours comme par les heures, vu la destination finale : repas et boissons, le rôle utilitaire mais aussi ludique de beaucoup d'établissements.

Au total, des facteurs d'évolution se font jour en vue de desserrer ce qui est considéré par certains comme l'étau de la réglementation et de la tradition. Cela est en partie lié à la concurrence des grandes et moyennes surfaces – tant généralistes que spécialisées – plus ou moins excentrées, dont les ouvertures sont nettement plus larges que celles du « petit commerce » ; les nouveaux formats du commerce alimentaire succursaliste ou de chaîne (supérettes et petits supermarchés type « city ») qui se multiplient soit dans les centres soit en zone péricentrale contribuent à cet élargissement des amplitudes horaires des magasins, en tout cas alimentaires. De même, des commerçants dont les entreprises sont très liées aux loisirs peuvent viser une clientèle de visiteurs et de touristes ; alors, ils souhaiteraient profiter plus largement des efforts de « mise en tourisme », au moins en été. Enfin, les demandes des populations peuvent encore constituer un facteur d'évolution ; les sondages montrent bien que beaucoup de consommateurs désirent pratiquer librement promenade, shopping, achats, loisirs. Les discours ambiants, entre autres publicitaires, sur l'aspiration à une vie sans contraintes encourage la tendance naturelle à user du temps libre à son gré. Certes la ville

« 24x24 » ne rassemble pas des suffrages élevés dans les enquêtes d'opinion mais beaucoup de citoyens français et de périurbains souhaitent pouvoir opérer des achats, y compris non alimentaires, le dimanche ou en soirée. En contradiction apparente, les mêmes préfèrent pour eux-mêmes des rythmes de travail plus conformes aux rythmes naturels jour-nuit et semaine/week-end...

3. ETUDES EUROPEENNES

Note liminaire

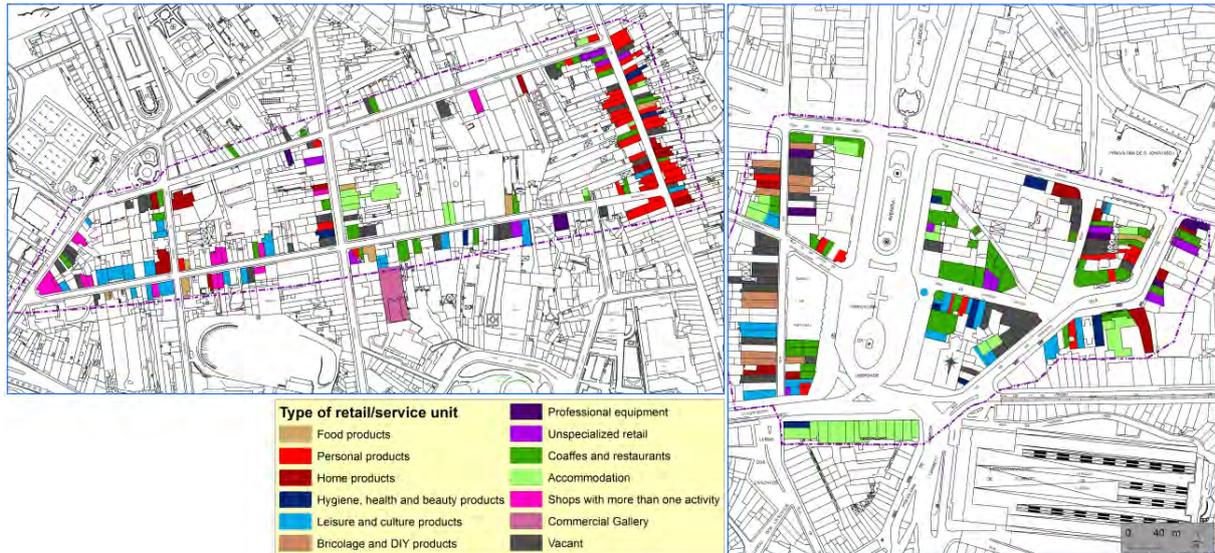
Les équipes engagées dans le projet CHRONOTOPE ont réalisé des relevés commerciaux et sur les temporalités dans plusieurs secteurs hypercentraux d'agglomérations urbaines métropolitaines. La méthodologie adoptée lors des séminaires collectifs du programme de recherche présente de nombreux axes communs : recensements des établissements de commerce ou de services à caractère commercial ; relevés pour des jours déterminés (jeudi, samedi, dimanche) et à des heures standard des établissements ouverts, prises de vue et évaluations des flux piétonniers ; recherche des facteurs régissant les rythmes. Cependant, quelques différences ont subsisté, en particulier sur le classement des établissements et des entreprises ; elles tiennent d'une part à des spécificités nationales, d'autre part à la diversité des origines disciplinaires des intervenants, enfin à la valorisation de classements administratifs ou consulaires distincts. Par ailleurs, les équipes contractualisées avec les donneurs d'ordre nationaux (Portugal et Suède) fonctionnent avec un calendrier décalé vers l'aval par rapport à l'équipe française, l'équipe espagnole fonctionnant sur fonds propres. Dans ces conditions, les textes et documents ci-après représentent des stades provisoires de leur recherche, pour certains présentés sous la forme de Powerpoint lors des séminaires collectifs du programme. A ce stade, les deux exemples portugais apparaissent les plus aboutis pour l'analyse et sont donc repris ici.

3.1. Porto.

Un travail de cartographie des heures d'ouverture des différentes unités de vente au détail et de services et sur la densité de la population dans les rues à différents moments de la semaine a été réalisé en 2012. Cette étude a été développée sur deux quartiers de la ville :

- Miguel Bombarda, Cedofeita, Breiner, Rosário, Adolfo Casais Monteiro et Boa Novastreets ;
- Praça da Liberdade, Sampaio Bruno, Congregados, Dr Magalhães Lemos, Elísio de Melo, Dr Artur Magalhães Bastos et les parties inférieures de l'Avenida dos Aliados, rues Sá da Bandeira.

Cela a permis d'établir des lignes directrices pour l'étude comparative qui est développée.



Doc.II.48. Retail/service units on Miguel Bombarda & lower Aliados areas (Porto, May 2012)

Le secteur d'étude

La zone sélectionnée pour l'étude comparative comprend la place principale de la ville de Porto (composée par Praça da Liberdade, l'Avenida dos Aliados et Praça général Humberto Delgado) et toutes les rues adjacentes. Elle est desservie par une gare ferroviaire (Estação de São Bento), deux stations de métro (São Bento et Aliados), trois arrêts de taxi (São Bento, des Clerigos et près de l'hôtel de ville) et plusieurs arrêts des lignes de bus qui permettent de rejoindre d'autres secteurs de Porto et des municipalités suburbaines. Il n'y a pas de centre commercial dans la zone (mais le complexe central Via Catarina n'est pas loin) ni de rue piétonne (à l'exception d'une courte zone de la Rua Dr. Artur Magalhães Basto). On relève (novembre 2012) un total de 168 commerces de détail et services en activité. Ces magasins sont principalement situés le long des rues avec des entrées au niveau du rez-de-chaussée.

Méthodologie

Le travail de terrain a été développé les jeudi 15, samedi 17 et dimanche 18 novembre 2012 en combinant photographie, enquête fonctionnelle, visites de magasins et tâches d'observation.

Pour recueillir des informations sur la densité de la population, nous avons pris des photos et développé observation et comptage. Les photos ont été prises pour toutes les rues et les trottoirs qui composent notre quartier à toutes les heures entre 7 h et 23 h. Les photos ont été prises à partir de points centraux de la place et à tous les carrefours qui nous permet d'enregistrer le nombre de passants à chacune des unités fonctionnelles. Les photos ont été combinées avec l'observation et le comptage manuel des personnes à des heures de pointe. Les travaux ont duré environ 15/20 minutes à chaque heure. Pour recueillir des informations sur les heures d'ouverture et le type d'unité de vente au détail / service, nous avons fait une enquête fonctionnelle.

Nous avons identifié et classé tous les types d'activités dans la zone, géoréférencé les informations en notant les heures d'ouverture et de clôture. Lorsque l'information sur les heures d'ouverture n'était pas disponible, ou que le type d'activité commerciale de détail ou service n'était pas clair, nous avons visité les magasins et recueilli les informations en interrogeant le propriétaire. Nous l'avons pratiqué pour un total de 181 unités de vente au détail / services et sur les éléments de voirie (trottoirs, rues ou zones centrales des places).

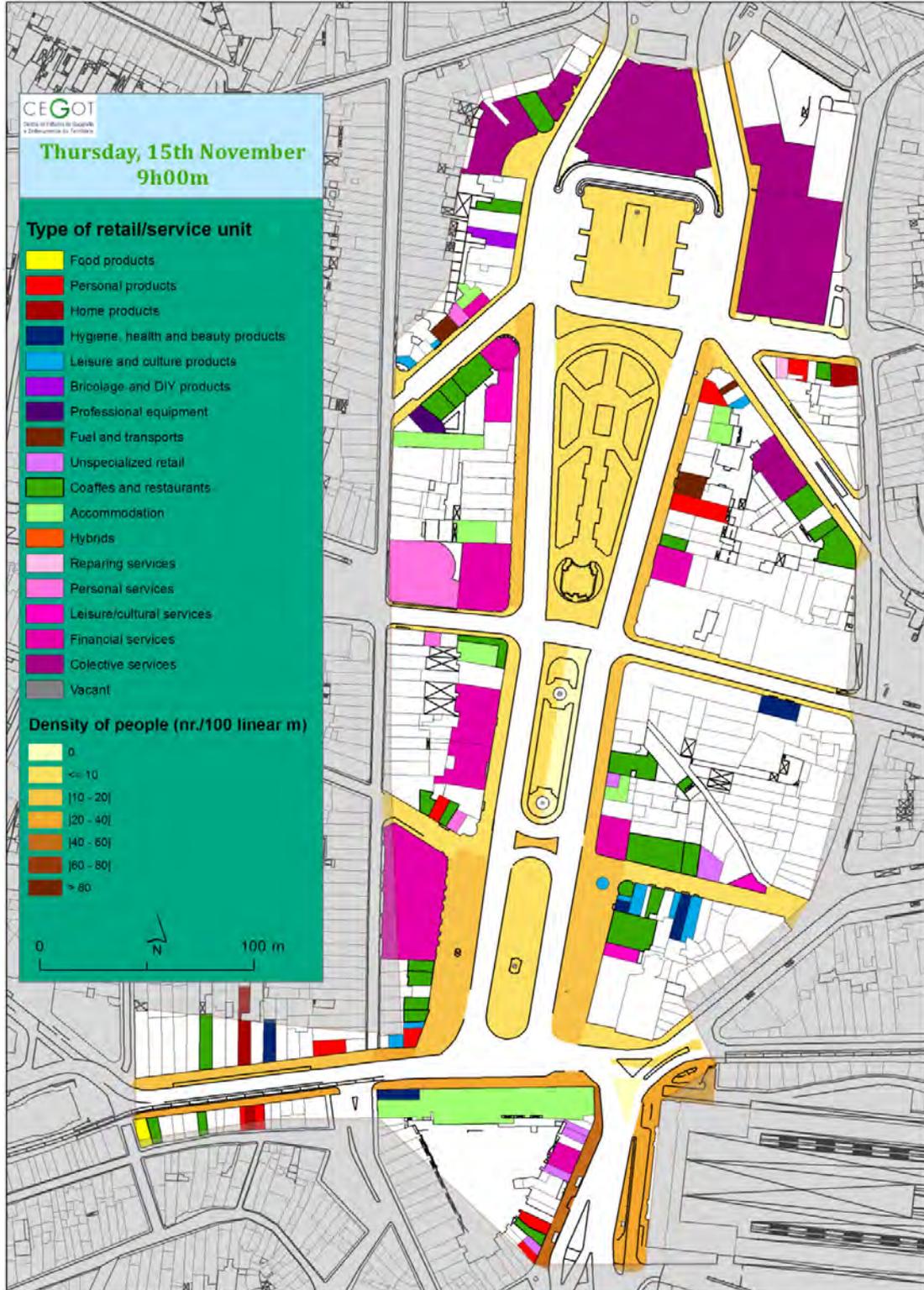
Les activités commerciales et de service ont été classées en 18 catégories :

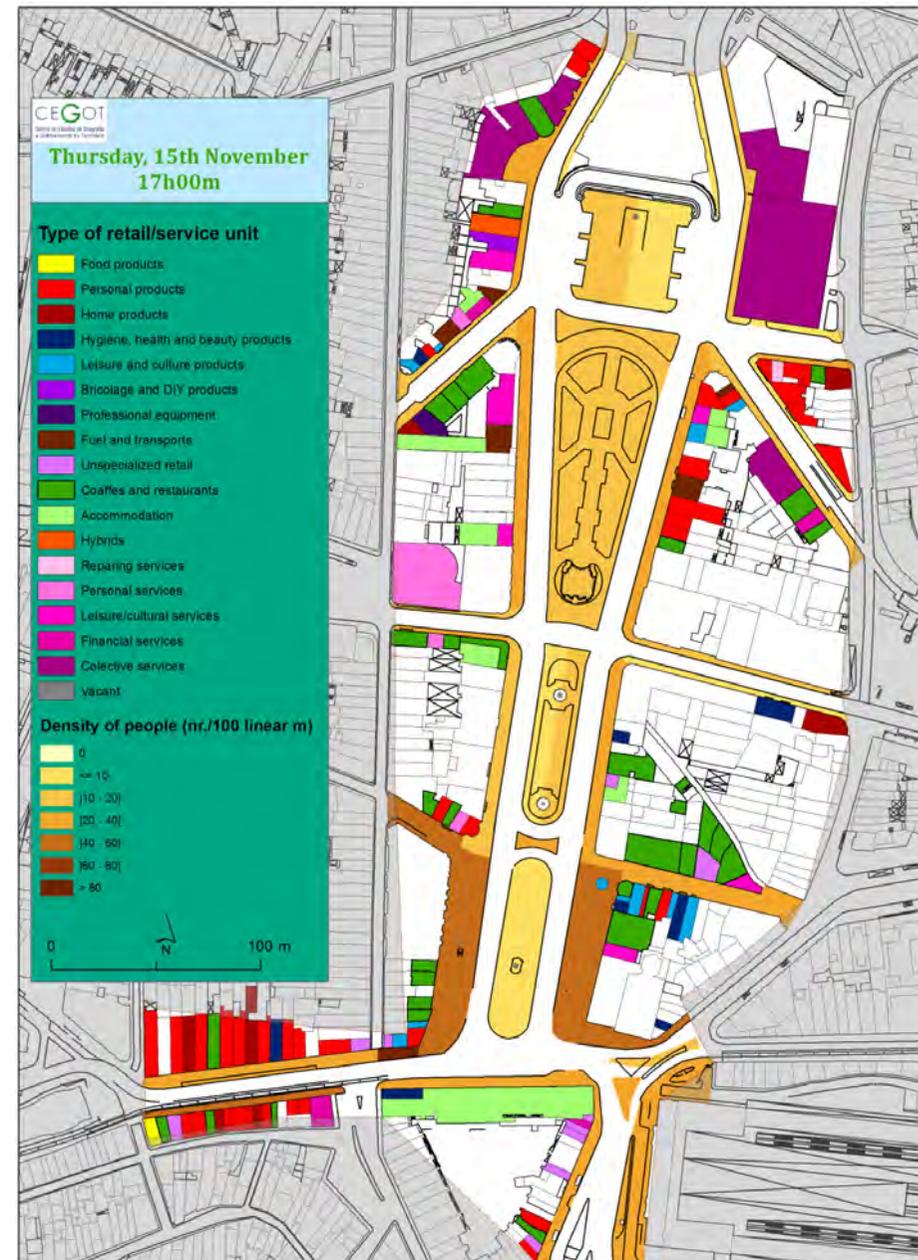
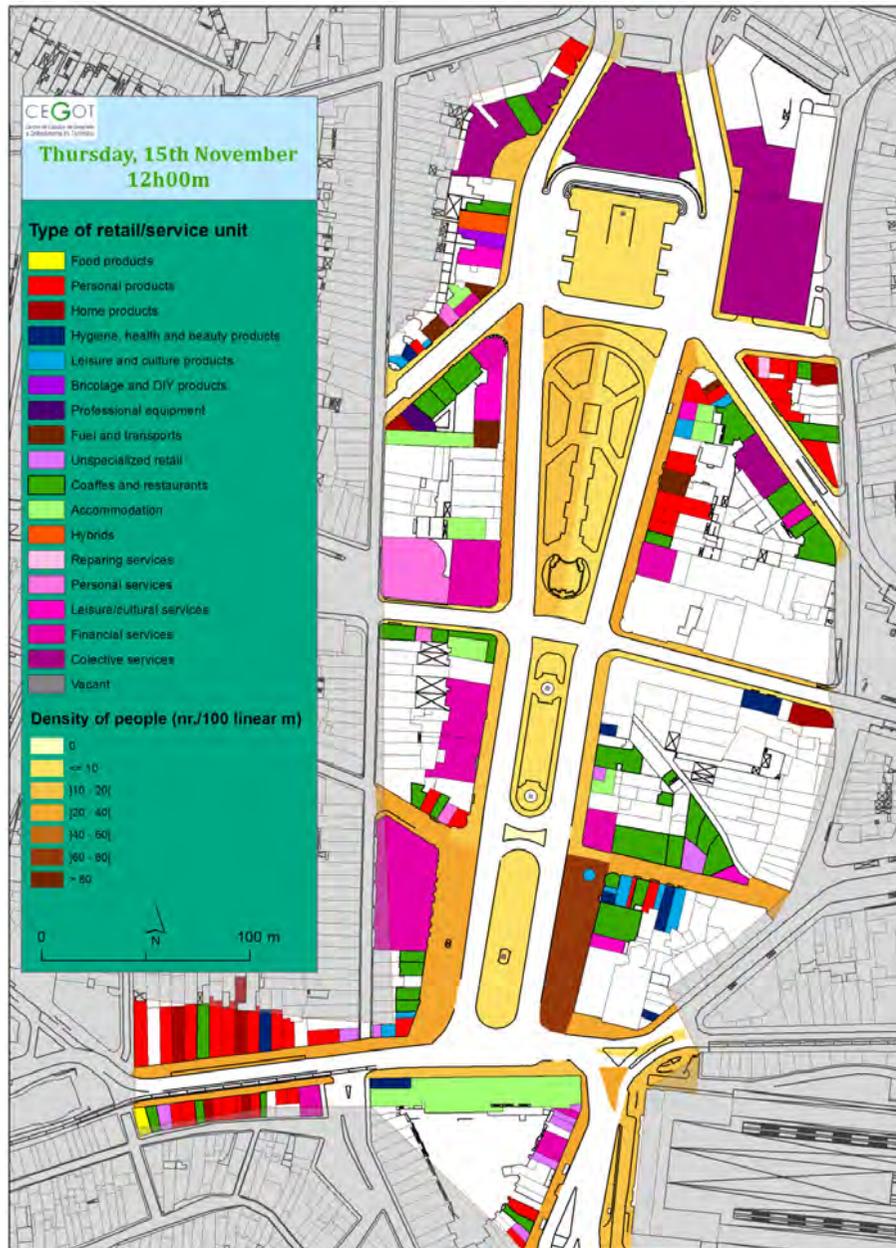
Produits alimentaires	1
Produits personnels	40
Equipement de la maison	7
Hygiène, santé et produits de beauté	8
Loisirs et culture	11
Bricolage et produits de bricolage	1
Matériel professionnel	1
Carburant et transport	5
Non spécialisé de détail	11
Cafés et restaurants	38
Hébergement	8
Hybrides	1
Services de réparation	1
Services personnels	4
Loisirs / services culturels	6
Services financiers	16
Services collectifs	9
Locaux vacants	13

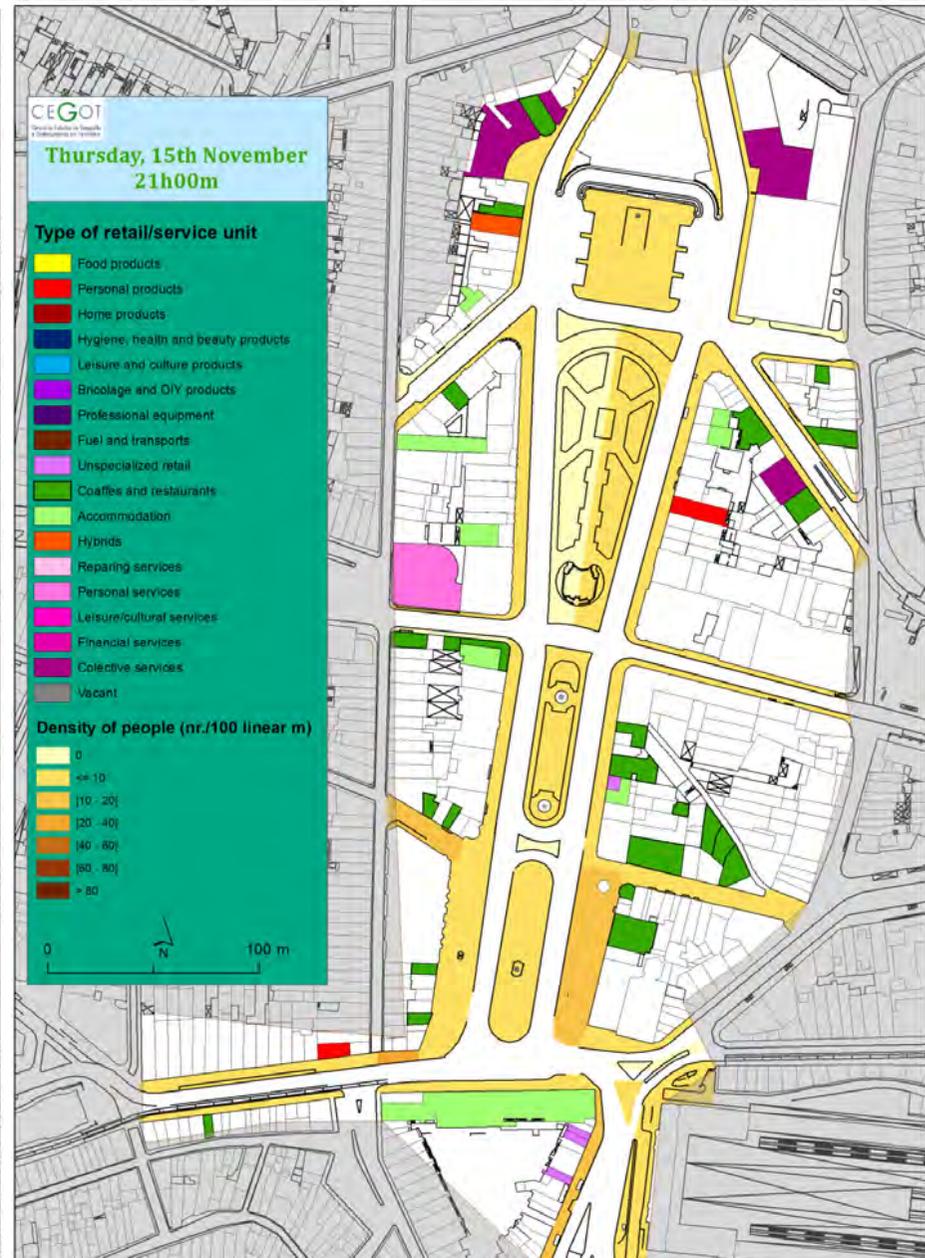
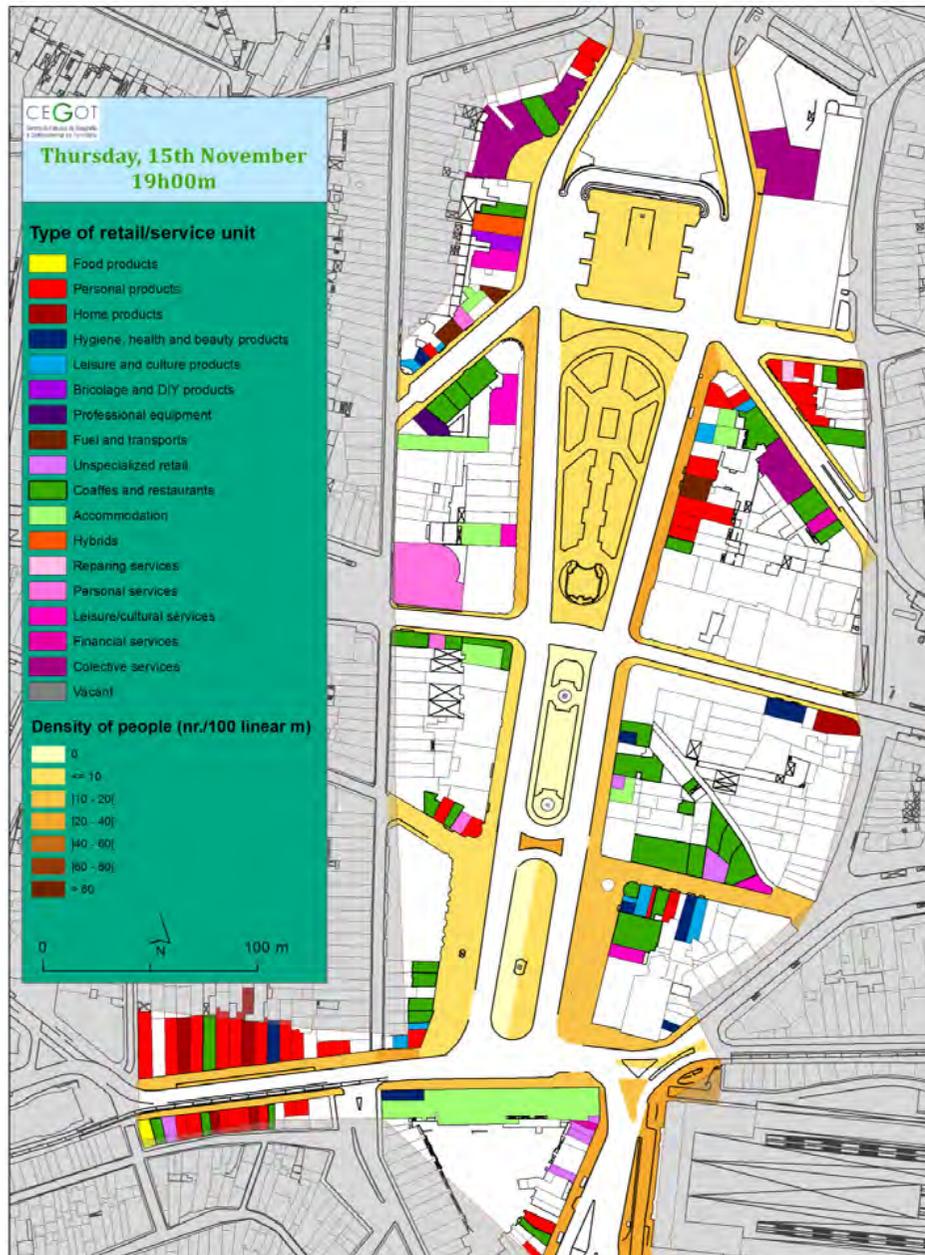
Analyse spatio-temporelle

Ont été reprises ici les seules cartes des ouvertures le jeudi à 9 h, 12 h, 17 h, 19 h, 21 h.

Doc.II.49 : Ouverture commerciale et flux piétonniers à Porto le jeudi







Conclusions

L'étude développée en novembre 2012 permet de présenter quelques idées sur les différentes temporalités et les espaces de la zone sélectionnée.

- L'attractivité des espaces et la concentration de la population présentent de nombreuses variations tout au long de la semaine et au cours de la même journée. Ces variations s'expliquent par de nombreux critères ; l'offre commerciale et de services, le tourisme, les activités de « nuit » et le travail communautaire de solidarité jouent un rôle important.

- Au cours de la semaine, l'utilisation de cet espace est particulièrement intense de 9 h à 19 h, où la plupart des magasins et des services (la concentration des services financiers et collectifs est très importante) sont ouverts. La densité de la population est particulièrement importante de 11 h à 16 h, avec des valeurs plus élevées près de São Bento (station de métro et gare) sur la partie inférieure de l'Avenida dos Aliados (avec beaucoup de restaurants et cafés, dont un grand nombre avec des terrasses et des espaces en plein air « envahissant » l'espace public) mais aussi à travers les rues principales voire secondaires et sur la rue de Clerigos.

- Au début de la matinée (7 h-8 h) et la nuit (20 h-23 h), la plupart des échoppes ouvertes sont des restaurants, des hôtels et des cafés, la population se concentre près des stations de transport. Vers 23 h, la centralité de ces espaces se déplace vers le côté droit de la Praça général Humberto Delgado (côté haut de la place principale, à proximité de l'Hôtel de ville), où des repas sont fournis aux personnes sans-abri et défavorisées.

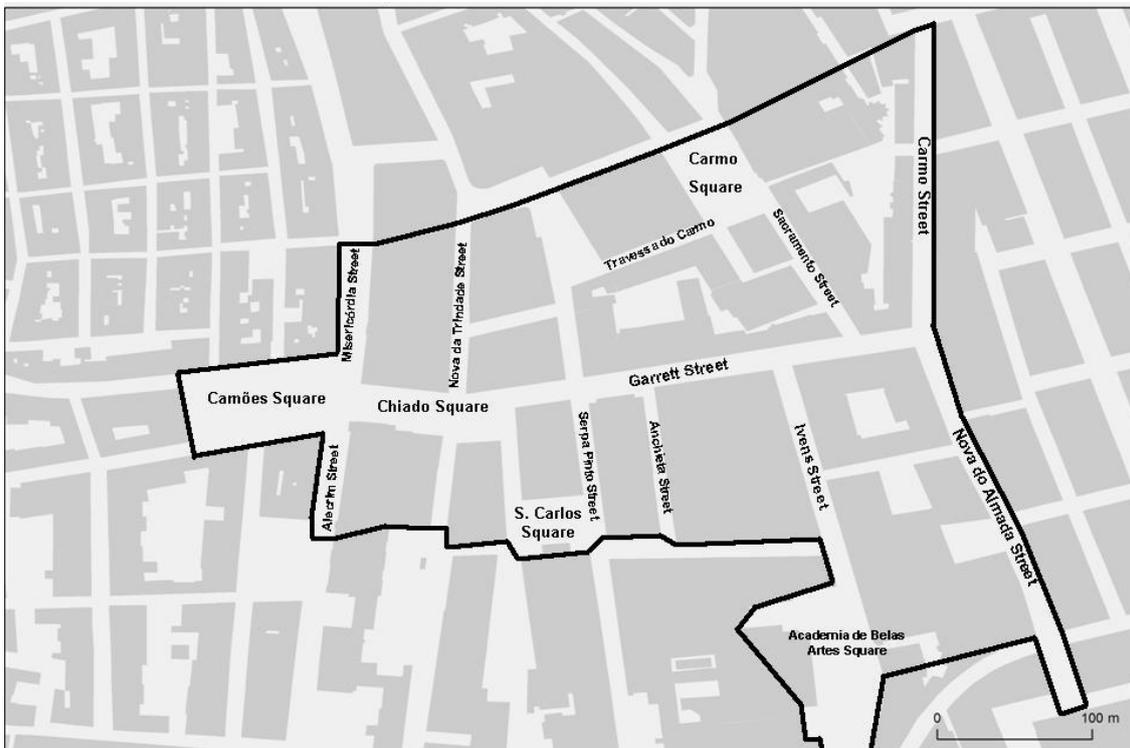
- Le samedi, la situation est similaire à celle des jours de semaine, avec une plus forte concentration de personnes de 16 h à 22 h. Beaucoup de gens jeunes se rassemblent ici pour manger quelque chose (McDonalds est un endroit important) et « passer un peu de temps » avant d'aller dans les bars situés à quelques mètres à l'ouest de cette zone. La plupart des magasins sont ouverts le matin, et certains maintiennent leur horaire de semaine ou introduisent de légères modifications. Certains cafés, bars, restaurants et un bazar non spécialisé (avec beaucoup de drapeaux portugais sur presque tous les produits, mais géré par des Indiens) sont ouverts jusque tard dans la nuit.

- Le dimanche, la plupart des magasins de détail et des services sont fermés. Les cafés et restaurants, ainsi que des boutiques chinoises ou de souvenirs sont ouverts. La densité de la population est toujours importante sur la place principale, avec le tourisme (étrangers et personnes des villes de l'aire métropolitaine, beaucoup d'entre elles venant en train) qui joue un rôle majeur. D'ailleurs, les touristes sont vus sur cette zone à presque toutes les heures et jours de la semaine.

3.2. Lisbonne

Une zone dans le centre-ville de Lisbonne, appelée Chiado, a été retenue pour l'étude. Elle comprend deux places principales, trois places secondaires et quelques rues commerçantes qui relient ces places. Les principales rues commerçantes sont les rues Garret et Carmo (cf. doc. II. 50) ; à leur intersection se trouve un centre commercial de taille moyenne, Armazéns do Chiado. Il y a aussi une petite galerie marchande avec quelques commerces et des services.

Les raisons pour lesquelles ce secteur a été choisi sont liées à son importance à la fois commerciale et par sa signification symbolique. Après une période de déclin, des années 70 aux années 90, le commerce de détail du Chiado connaît une nouvelle dynamique et le quartier est devenu à nouveau un lieu vivant, pour les jeunes et les moins jeunes, un lieu de vie sociale. Le Camões et les places du Chiado sont connus pour avoir une appropriation dynamique et intense de l'espace public, surtout par les touristes et les consommateurs, en raison de la présence de terrasses, de bancs et par l'attraction des monuments tels que les statues de Fernando Pessoa et de Luís de Camões.



Doc.II.50: Le secteur d'étude du Chiado à Lisbonne

Faisant parti du centre-ville, ce quartier concentre de nombreux magasins, immeubles de bureaux, des services et des monuments, qui influent également sur l'utilisation de l'espace

public. L'accessibilité est bonne, avec le métro, le bus et le tramway, trois stations de taxis et trois parkings souterrains. Seul le métro n'est pas un service 24/24 sept jours sur sept. D'autres sites importants pour attirer les gens sont la faculté des Beaux-Arts, les ruines du couvent des Carmes et l'opéra théâtre de S. Carlos. Il y a quelques hôtels et aussi des restaurants qui sont en plein essor dans les vieux quartiers de Lisbonne. Enfin, il est intéressant de noter que le Chiado tient une partie de son dynamisme de la proximité des quartiers créatifs et de vie nocturne. Les différents éléments se combinent pour donner la spécificité de ce quartier.

Méthodologie

Les cartes sont le résultat du travail de terrain mené en novembre 2012. Pour recueillir des informations, nous avons procédé en deux temps. Pendant les deux premières semaines du mois, nous avons fait un sondage auprès des commerces et services (422 unités) de vente au détail sur leurs horaires de travail. Nous ne pouvions pas avoir les heures de travail de nombreux bureaux, soit parce qu'ils n'ont pas un horaire régulier ou nous n'avons pas pu obtenir l'information. Il y a des médecins, des avocats et également des services financiers qui travaillent du matin jusqu'à tard le soir, selon les préférences ou l'effectif des clients. D'autres services, comme les petites associations, ne s'ouvrent que de temps en temps et nous n'avons pas pu obtenir les informations. Nous avons ensuite pris des photos dans les places et les rues les plus centrales, le mercredi (28 novembre), le samedi (1^{er} décembre) et le dimanche (2 décembre) pour compter le nombre de personnes dans la rue. Cette tâche a été effectuée par deux personnes, qui ont pris des photos dans 9 endroits précis, à 8 heures spécifiques tout au long de la journée. Dans la plupart des endroits, nous avons eu accès à des points de vue aux étages des restaurants ou des bureaux qui nous ont permis de compter les personnes dans la rue à toute heure. Pour la production des cartes, nous n'avons utilisé que des informations sur les commerces de détail et les services qui fonctionnent avec un horaire fixe (332 unités). Les photos se concentrent sur l'axe commercial principal. Les moyennes ont été calculées à partir d'images prises au cours d'une certaine période, de dix minutes par exemple. Les informations recueillies (commerces de détail, des services et bureaux) ont été géoréférencées dans ArcGIS. Nous avons également géoréférencé certains éléments de l'espace public qui peuvent être importants pour comprendre la dynamique de la rue, tels que des bancs, des statues, des guichets automatiques, des stations de bus et de taxi et des terrasses de café. Nous avons également calculé le nombre de personnes dans les rues principales pour 8 heures, 10 heures, midi, 13 heures, 14 heures, 17 heures, 19 heures, 20 heures.



Doc. II.51 Transports, monuments et mobilier urbain du Chiado (Lisbonne)

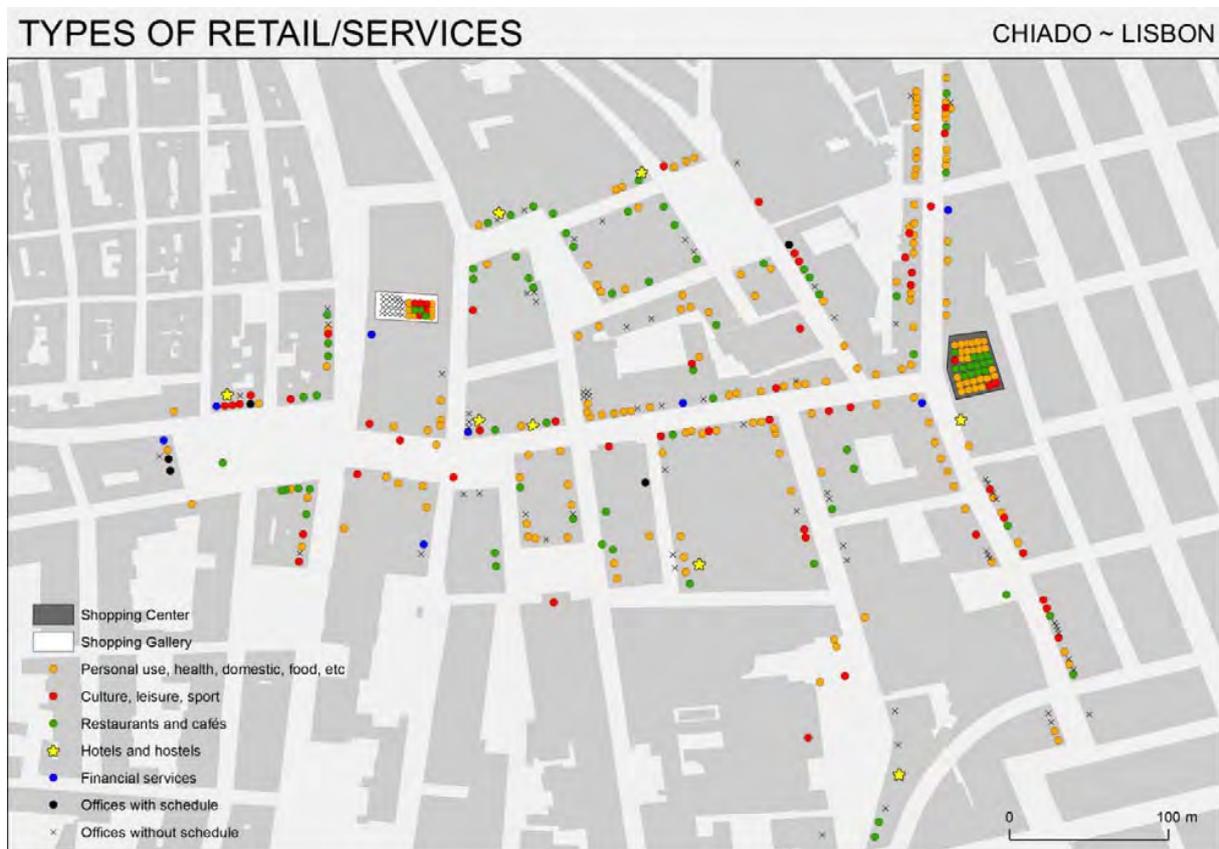
Structure commerciale

Les 422 unités de vente au détail et les services ont été classés en sept catégories principales :

- Personnels et ménagers (vêtements et chaussures, accessoires, comme les montres et les bijoux, alimentation et boissons, textiles et appareils ménagers, et de la réparation ; pharmacie, produits de toilette et de parfumerie, les téléphones mobiles) : 177
- Culture et loisirs (musique et livres ; articles de sport, appareil photo et photographie ; tabac ; fleuriste, services religieux et d'éducation) : 55
- Restaurants et cafés : 79
- Hôtels et auberges de jeunesse : 8
- Services financiers (banques et sociétés d'assurance) : 8
- Bureaux avec horaire de travail : 5
- Bureaux sans information sur le calendrier de travail (associations, avocats, entreprises diverses) : 90

Temporalités des ouvertures

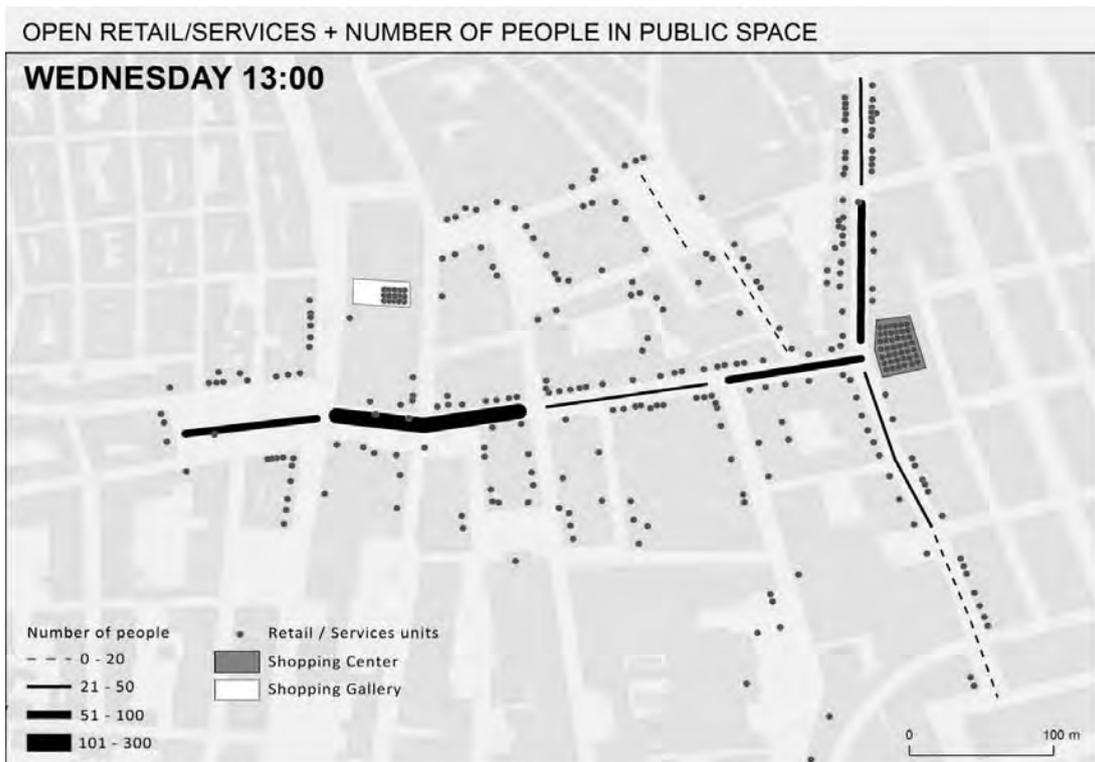
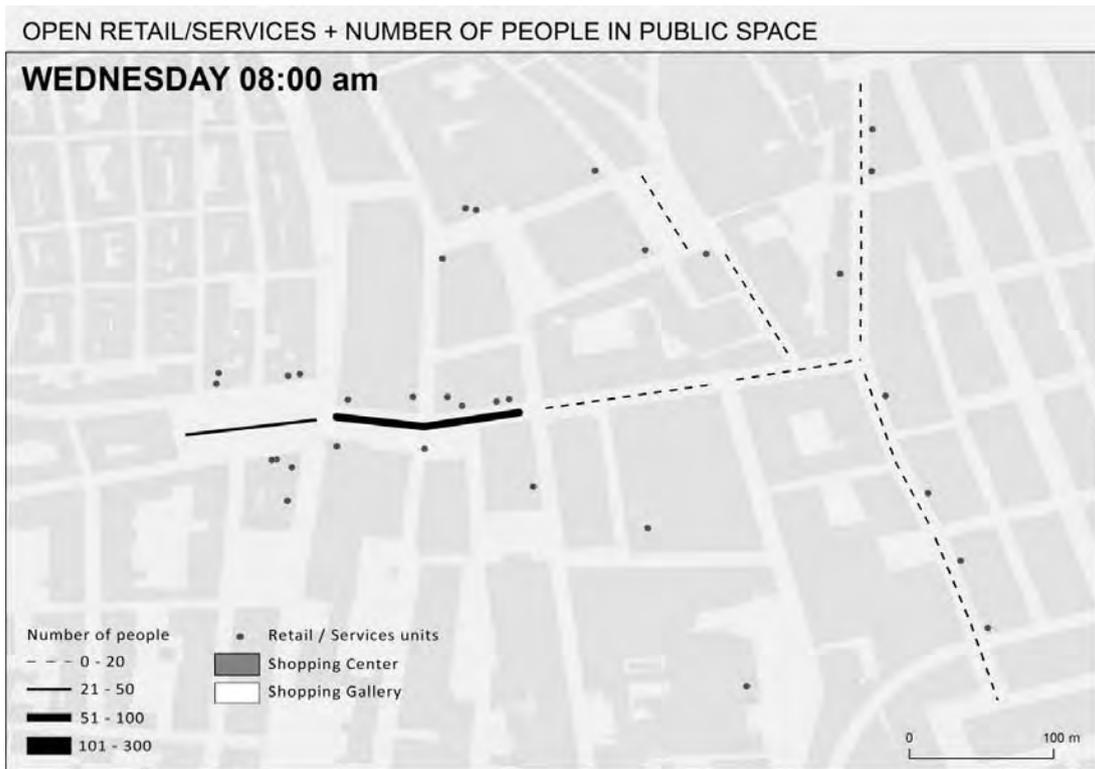
Nous avons trouvé un rapport entre le type d'entreprise, sa stratégie de vente au détail et le calendrier. En bref, les petits détaillants ferment leurs magasins plus tôt (vers 19 h) et aussi pendant le week-end, alors que les détaillants de taille moyenne et les franchisés de marques ferment plus tard (vers 20 h-21 h) et sont ouverts tous les jours y compris le dimanche. En semaine, la plupart des magasins de détail sont ouverts simultanément entre 14 h et 17 h ; le samedi présente une situation très proche, mais le dimanche beaucoup moins de magasins sont ouverts. Certains types de commerces de détail et des services n'ont pas de variations hebdomadaires, comme c'est le cas des restaurants ou des hôtels.

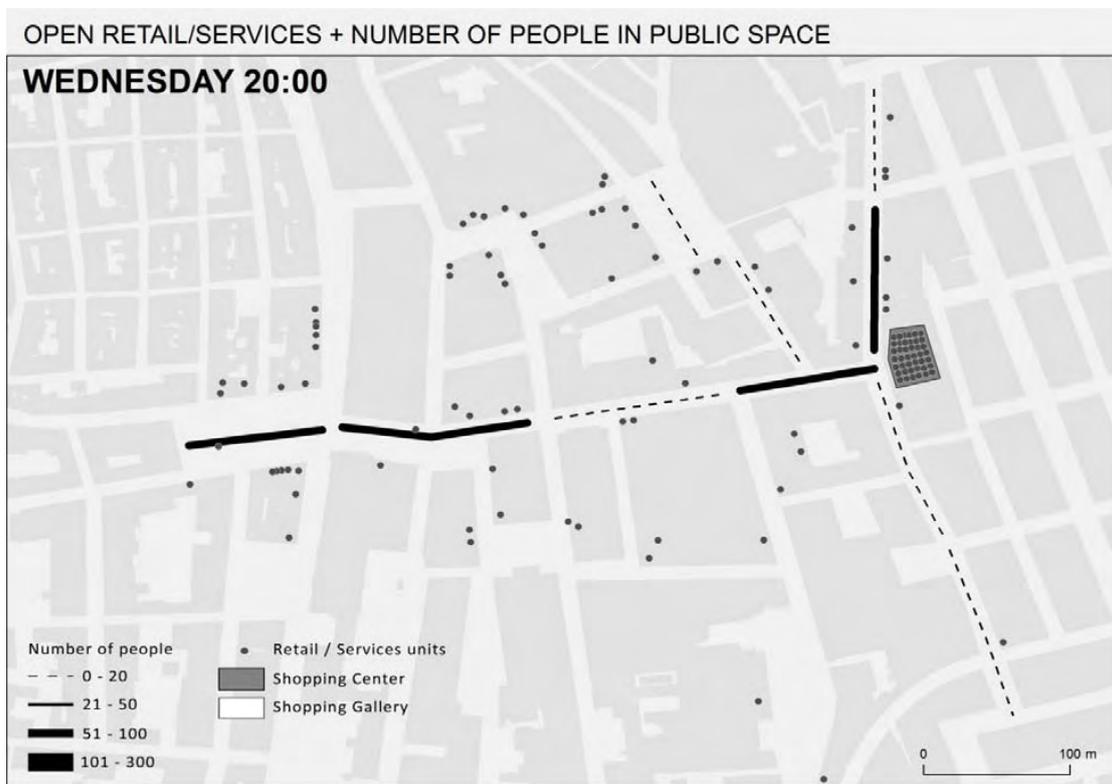
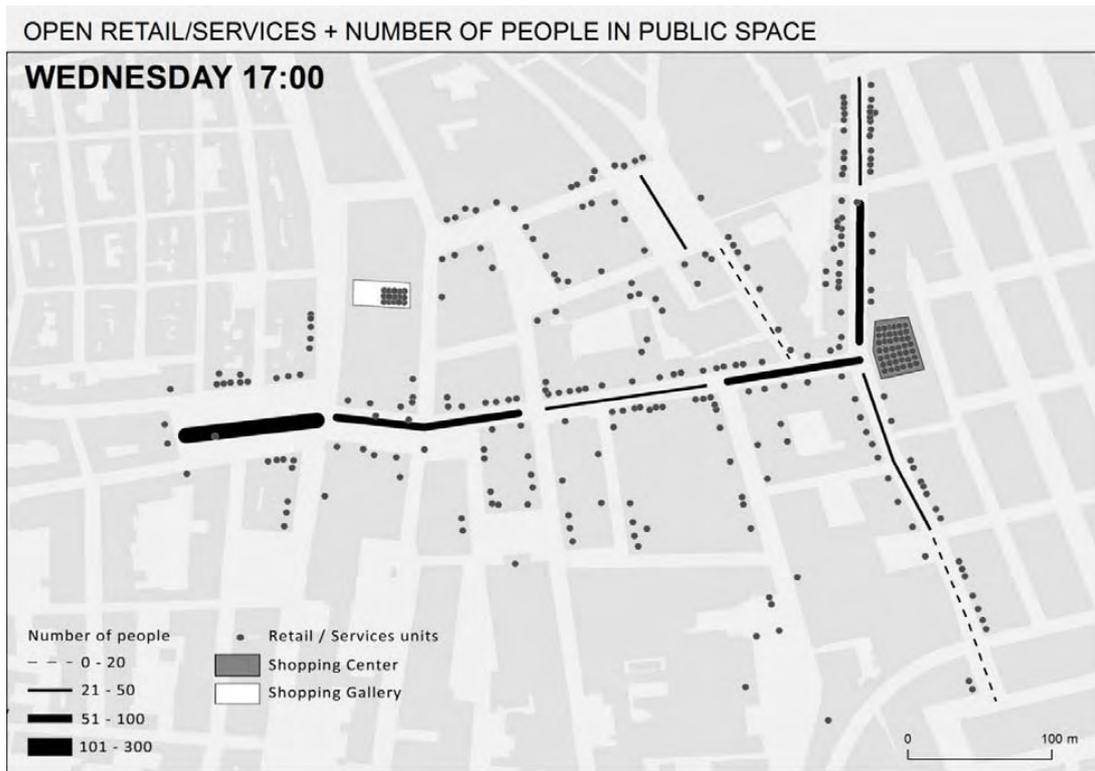


Doc. II.52 Catégories des commerces et des services du Chiado (Lisbonne)

Cartographie spatio-temporelle

Nous avons produit un ensemble de cartes qui mettent en valeur les unités de vente au détail et de services qui travaillent avec des horaires fixes dans la zone (332 unités). Elles montrent le rapport entre la densité de la population dans l'espace public et le nombre de piétons.





Doc II. 53 Ouverture commerciale et flux piétonniers à Lisbonne le mercredi

Conclusions sur la distribution spatiale

L'ensemble des cartes produites montrent qu'il existe deux points focaux à partir desquels l'intensité du flux baisse : Armazéns au centre du Chiado et la place du Chiado. Le premier est le centre commercial Armazéns do Chiado situé à l'intersection de deux segments de rues importantes pour le mouvement des piétons qui font du shopping. Trois rues se croisent ici, mais l'intensité des flux de piétons est très différente. Si l'on regarde l'axe linéaire constitué par la rue Carmo (vers le nord) et la rue Nova do Almada (vers le sud), le contraste est énorme et peut s'expliquer par trois raisons principales. Tout d'abord, la rue Carmo est une rue piétonne et la Nova do Almada ne l'est pas. Deuxièmement, certains des magasins du centre Armazéns do Chiado (comme H&M) ont leurs entrées directement dans la rue Carmo. Troisièmement, la rue Carmo a un glacier très célèbre dans la ville qui attire de nombreuses personnes. En outre, la boutique Nespresso est également très attractive. L'entrée du complexe Armazéns do Chiado est un point de rencontre important où les gens restent. Attente et promenade s'allient bien avec la visite chez le glacier ou à la boutique Nespresso dans un type de complémentarité similaire à celui habituellement utilisé dans l'explication des grappes de magasins. La complémentarité n'est pas donnée par les biens achetés (la chemise avec la veste, la paire de chaussures avec le sac ou la robe), mais, au contraire, elle est offerte par les services, à l'occasion de la promenade-shopping. La rue Garrett est une rue commerciale avec une grande densité de magasins. Elle appartient aux deux points focaux.

La deuxième concentration est visible sur la place du Chiado. Cette place est un agrandissement de près de deux îlots de la rue Garrett. Son importance provient d'un ensemble cumulatif de facteurs : la présence de terrasses de cafés, des magasins, les transports. L'entrée du métro est très importante pour le transport des chalands. Chaque fois qu'une rame arrive, il y a plusieurs dizaines de personnes qui rentrent sur la place. Le taxi et le bus attirent aussi des personnes, mais en moindre nombre. En outre, la place est un centre touristique essentiel, principalement en raison de la présence du café-terrace Brasileira où se situe la statue du poète Fernando Pessoa. La statue de taille humaine est assise à une table face à une chaise vide et il y a toujours des gens assis pour être pris en photo. Une caractéristique commune importante des deux pôles est leur utilisation comme lieux de rencontre ; une part importante des personnes s'arrêtent près de l'entrée du métro ou du centre commercial pour attendre des amis. La rue Garrett relie les deux concentrations proches, mais il y a là moins de monde car elle n'est pas une rue piétonne. Dans la partie orientale de la rue,

il y a une certaine contagion de la rue Carmo et les passants errent toujours dans le milieu de la rue et les voitures sont obligées de ralentir. Mais dans la partie occidentale, les voitures sont dominantes à la fois sur la chaussée et à proximité des trottoirs, le stationnement étant permis. Outre cela, il y a moins de boutiques dans cette zone et elles sont plus petites. La présence de l'église peut attirer des touristes mais aussi être répulsive à cause des mendiants près du porche. Enfin, un immeuble était en reconstruction lorsque nous avons pris les photos. Ainsi, le trafic, les grandes structures sans intérêt pour le lèche-vitrines (l'église ou les travaux de construction) et certains types de commerces de détail peuvent être soulignés comme facteurs répulsifs.

Aspects concernant la distribution temporelle

La répartition temporelle des piétons montre des variations à la fois le long de la journée et pendant la semaine (cf. chapitre 4).

Dans un aperçu rapide, il semble que la répartition temporelle de la densité de la population et des magasins et les horaires des services peut être expliqué par les aspects liés au travail et à la culture. Pendant la semaine, le nombre de services et de commerces ouverts est plus élevé, mais en raison des horaires de travail, la densité de la population dans les rues est plus faible. A 8 h, il y a plus de gens dans les rues que le week-end. Il s'agit principalement de personnes allant travailler. Les services ouverts sont principalement des hôtels et des cafés. Il y a beaucoup plus de services fermés le samedi. Les magasins qui ne ferment pas le samedi après-midi sont les petits commerces. La densité de population est plus élevée en raison du temps libre des actifs. La dynamique de la rue est pour l'essentiel identique pendant les jours de la semaine mais avec beaucoup plus de gens dans la rue.

Le dimanche est une journée intéressante car il y a beaucoup moins de magasins ouverts, et, en dépit de ce fait, la densité de personnes est très similaire au samedi. La raison pour laquelle les magasins sont fermés est d'ordre culturel. La plupart de ceux qui ferment sont de petits magasins indépendants avec peu d'employés voire pas du tout. Ils respectent la tradition de Lisbonne de conserver le dimanche pour le repos. Jusque dans les années 1980, les magasins devaient être fermés le dimanche à quelques exceptions près et cela influence encore le comportement de certains détaillants. Les magasins qui restent ouverts sont les grands magasins ou les magasins de chaînes. La raison pour laquelle il y a encore beaucoup de gens dans la rue est aussi très culturelle. Le dimanche est traditionnellement le jour réservé

à la famille au Portugal et on peut observer de nombreux jeunes couples avec des enfants à l'extérieur ; ce n'est pas une journée de shopping à la différence du samedi.

L'importance des événements

Les événements sont une partie importante de la dynamique de la rue confirmée par notre étude. Principalement autour de 20 h, il y a beaucoup de spectacles de rue qui créent des rassemblements car les gens s'arrêtent pour voir les spectacles. Ils se produisent surtout à proximité de la station de métro ou à proximité de l'église de la rue Garrett. Certains se tiennent aussi dans la rue Carmo. Il y a aussi d'autres événements qui jouent un rôle sur le mouvement de la rue. À 20 h, lors du dimanche étudié, trois différents événements ont joué un rôle sur le groupement de nombreuses personnes dans la place Chiado : il y avait à la fois une messe à l'église locale et une pièce de théâtre à proximité se terminant à ce moment ; pendant ce temps un groupe jouait dans la rue près de l'entrée du métro. Ces facteurs concouraient à la forte densité de population à ce moment.

CHAPITRE III

TEMPORALITÉS URBAINES ET ACCESSIBILITÉ DES SERVICES

À la suite des territoires pionniers membres du programme européen Eurexcter²⁹, plusieurs autres collectivités se sont emparées des questions temporelles, essentiellement au niveau local (communes ou intercommunalités), mais aussi départemental (comme la Seine-Maritime) et régional (comme le Nord-Pas-de-Calais). Ce chapitre s'intéresse à la progression des préoccupations temporelles au sein des politiques urbaines, dans des villes qui ont mis en place des missions « temps », comme Lyon et Saint-Denis, ou qui intègrent plus ponctuellement ces préoccupations, comme Toulouse et Angers. Les promoteurs des temps de la ville ont mis en avant le fait que les rythmes urbains étaient plus défavorables pour certains, que tous les citoyens n'étaient pas égaux face à l'articulation des temps, entre travail, famille, loisirs, etc. Cette tâche s'avère d'autant plus difficile pour les femmes, les salariés en horaires atypiques, les emplois précaires, ou encore les parents de jeunes enfants. C'est pourquoi l'une des actions phares des politiques temporelles porte sur les modes de garde en horaires atypiques, c'est l'objet du deuxième point de ce chapitre. Enfin, la dernière partie s'intéresse aux pratiques de la ville de ces familles en horaires atypiques, afin de comprendre comment ces parents aux rythmes de travail décalés vivent la ville au quotidien, comment ils articulent leurs différents temps de vie. Les analyses présentées ici reposent sur des entretiens approfondis avec les acteurs locaux (élus et techniciens des missions « temps », agence d'urbanisme, services publics et associatifs d'accueil des jeunes enfants, etc.³⁰), ainsi qu'avec des parents de jeunes enfants travaillant en horaires atypiques³¹, et sur l'étude de documents d'urbanisme, de documents internes fournis par les personnes enquêtées, de documents de communication et articles de presse.

29 Programme européen sur l'excellence territoriale qui a associé l'Allemagne, l'Espagne, la France, l'Irlande et l'Italie de 1996 à 2000 (cf. chapitre I).

30 Cf. Annexes.

31 Les familles ont été contactées à travers des crèches en horaires atypiques. Ce sont des couples ou des mères seules avec au moins un enfant de moins de trois ans. On retrouve les professions « classiques » concernées par les horaires atypiques : aide-soignante, infirmière, agent des douanes, caissière, serveuse, etc. Ils peuvent travailler de nuit, en soirée, le matin tôt, le week-end, avec des horaires irréguliers et variables... Les entretiens, d'une durée d'une à deux heures, ont été réalisés au domicile des familles ou dans les crèches.

1. LA DIFFICILE PROGRESSION DES PRÉOCCUPATIONS TEMPORELLES

Ce premier point s'intéresse à la progression des préoccupations temporelles au sein des politiques urbaines. L'attention portée aux rythmes urbains a mis en avant le caractère structurant des horaires de travail, des écoles, des services, des commerces, des temps d'accès, etc., tout comme l'intérêt de mieux les réguler, de les synchroniser ou, au contraire, de les désynchroniser.

1.1. Une nécessaire adaptation des services aux temporalités éclatées

La diffusion des préoccupations temporelles est manifeste bien au-delà des territoires pionniers et de ceux qui se sont clairement engagés sur ces questions à travers la création de bureaux des temps, agences des temps ou missions « temps ». Cette sensibilisation et cette diffusion des « bonnes pratiques » reposent en partie sur la dynamique du réseau Tempo territorial. La ville d'Angers, par exemple, n'a pas mis en place de bureau des temps mais s'intéresse tout de même à ces questions depuis plusieurs années. Elle est adhérente au réseau Tempo territorial, sans s'y être beaucoup investie pour autant. Les réflexions sur les temps de la ville ont été lancées dès 2002 dans le cadre de l'élaboration du projet d'agglomération puis, en 2006, au sein d'une commission « concordance des temps » du Conseil de Développement de l'Agglomération (à la suite d'une saisine du président de l'agglomération)³². À Toulouse, les préoccupations temporelles font leur apparition en 2005 dans un cycle de réflexions prospectives pour l'élaboration du Schéma de Cohérence territoriale (SCoT) puis sont reprises en 2009 comme l'une des thématiques de la Fabrique Urbaine, un vaste chantier prospectif et participatif. Dans ces différents moments, on retrouve les principaux acteurs de Tempo territorial, comme le sociologue Jean-Yves Boulin et le directeur de l'Agence des Temps de l'agglomération de Poitiers, Dominique Royoux.

Qu'elles soient explicitement menées au nom des temps de la ville ou non, de nombreuses actions ont été engagées qui s'inscrivent dans ces préoccupations. Il en est ainsi des mesures sur l'adaptation des horaires des services aux temporalités éclatées des citoyens. Les préoccupations temporelles ont souligné l'importance d'assurer la continuité des services publics pendant les « temps creux » des territoires, qui restaient souvent des « impensés » de l'action publique : la nuit, le dimanche, l'été... (Boulin, 2008 ; Mallet, 2013). Si les périodes

³² À cette époque, un conseiller municipal d'Angers est même en charge de l'innovation urbaine, des nouvelles technologies et du *Bureau des temps*.

de pointe subsistent, il y a de moins en moins de « temps creux » dans la ville en continu. Les horaires d'ouverture de nombreux équipements et services (administratifs, culturels, sportifs, etc.) se sont ainsi élargis, notamment en soirée et lors de la pause méridienne. Grâce à l'attention mise sur les « temps creux » et l'articulation des temps urbains, les crèches en horaires atypiques se sont fortement développées (cf. point 2 du chapitre). L'attention portée à l'articulation des temps de vie a également favorisé des mesures de coordination spatio-temporelle des services. Cela se traduit par exemple par la mise en place de guichets uniques regroupant divers services. Ces derniers peuvent être ponctuels, comme ceux organisés pour les rentrées scolaires à Poitiers, ou permanents, comme les Points Information Médiation Multiservices (PIMMS)³³ et les Espaces sociaux communs à Rennes³⁴. Après Poitiers, plusieurs villes, dont Angers, ont mis en place des guichets uniques de rentrée scolaire, afin de simplifier les démarches des parents, de leur faire « gagner du temps », en regroupant les inscriptions à divers services publics et associatifs (accueil périscolaire, cantine, centre de loisirs, activités culturelles et sportives, etc.).

L'adaptation à des temporalités éclatées ne signifie pas non plus inévitablement de plus fortes amplitudes horaires, ni des services accessibles en continu, 24 heures sur 24. Cela s'est également traduit par le développement de l'offre de services via Internet. Cela peut aussi amener à des changements d'horaires sans accroissement de l'amplitude : certaines villes, comme Paris et Angers, ont par exemple décalé certains marchés de semaine en fin d'après-midi (alors qu'ils étaient organisés auparavant le matin), afin de permettre aux actifs de s'y rendre. L'offre culturelle s'est également développée pendant la pause méridienne. À la suite d'une enquête qui avait mis en avant des difficultés d'accès à la culture pour les mères qui travaillaient, la ville de Rennes a mis en place, au moment de la pause méridienne, des concerts de musique en centre-ville et dans des zones d'activités. Cela a également été le cas à Angers, à l'initiative de la Communauté d'Agglomération ou de comités d'entreprise. De même, dans le cadre de l'inauguration d'une crèche multi-entreprises dans la zone industrielle de Gerland, la mission « temps » du Grand Lyon a promu un éventail de services destinés aux salariés pendant la pause déjeuner (comme des cours de gymnastique, de roller et un marché).

Toutes les expérimentations ne sont pas concluantes pour autant. Plusieurs tentatives d'élargissement des horaires des services se sont soldées par des échecs relatifs. Il en est ainsi des « matinales » à Angers : de nouvelles lignes de bus avaient été mises en place afin de

33 Les PIMMS, développés dans de nombreuses villes (dont Lyon et Paris), visent à faciliter l'accès aux services publics, grâce à des fonctions d'information, de conseil, d'orientation, de médiation...

34 Les espaces sociaux communs de Rennes regroupent divers services sociaux, du Centre Communal d'Action Sociale, du Centre Départemental d'Action Sociale et de la Caisse d'Allocations Familiales.

desservir le Centre Hospitalier Universitaire dès six heures, pour le début de journée de travail de l'équipe de jour (avant l'inauguration de la ligne de tramway), mais ont été supprimées l'année suivante du fait du faible nombre d'usagers. Pour la même raison, à Angers, des expérimentations d'ouverture de crèches le samedi ont été arrêtées ou ont donné lieu à des réadaptations (par exemple, en élargissant l'offre aux habitants de l'agglomération, uniquement pour le samedi). Du fait du manque de moyens affectés à ces questions, diverses expérimentations sont menées sans véritable analyse préalable des besoins ni concertation avec les acteurs engagés (usagers et salariés notamment).

L'attention portée au temps de la nuit ne signifie pas inévitablement un prolongement des activités diurnes : une meilleure prise en compte des usages nocturnes peut permettre de mieux aménager la lumière comme l'obscurité (Mallet, 2011 ; Narboni, 2013). En 2012, la ville de Rennes a ainsi mis en place un Schéma Directeur d'Aménagement Lumière avec le concepteur lumière Roger Narboni, afin de définir des séquences d'obscurité, des heures d'extinction des éclairages publics variables selon les secteurs, des éclairages temporaires et interactifs... Ce schéma directeur propose par exemple de développer une « trame noire » sur des secteurs non résidentiels, tels que les campus universitaires et les zones industrielles. De même, plutôt que des éclairages uniformes des édifices patrimoniaux, essentiellement concentrés dans le centre-ville, le schéma privilégie l'illumination des équipements de proximité, des équipements structurants des quartiers.

1.2. (Dé)synchronisation et optimisation temporelle des équipements et des espaces

Les réflexions sur les horaires ont aussi amené à la désynchronisation de certains services, ce qui s'est traduit par exemple par des décalages des heures de cours dans les universités pour limiter la saturation des transports en commun aux heures de pointe. Cette mesure, inaugurée à Poitiers dès 2001, a été reprise dans de nombreuses villes, dont Montpellier et Angers³⁵. D'autres collectivités ont promu la désynchronisation des heures d'ouverture des collèges et lycées : la mission « temps et services innovants » du Grand Lyon a porté le projet avec une commune périurbaine (Neuville-sur-Saône), le décalage des heures d'ouverture (et de fermeture) entre chaque établissement a permis d'améliorer la desserte en bus et cars scolaires, sans moyen de transport supplémentaire. Les préoccupations temporelles

³⁵ À Angers, les cours sont décalés de quinze minutes entre chaque faculté : ils commencent à 8 h pour les étudiants de l'Institut Universitaire Technologique, à 8 h 15 en Faculté des sciences et à 8 h 30 en Faculté des lettres, langues et sciences humaines.

soulignent l'intérêt des désynchronisations afin de repenser le dimensionnement des infrastructures, autrement que sur l'heure de pointe. Cela rejoint les interrogations sur l'approvisionnement et les petites plates-formes logistiques de proximité pour approvisionner la ville congestionnée : comment organiser les moments de « sur-utilisation » de la ville, lorsqu'elle est inatteignable pour de nombreuses professions (comme les livreurs et les artisans) ? Comment promouvoir une meilleure organisation des flux, une meilleure *gestion des temps*, afin de ne pas être contraint de redimensionner les infrastructures ?

Les préoccupations temporelles rejoignent celles d'une ville des proximités, face à la ville étalée chronophage. Elles entrent ici en résonance avec les préoccupations autour du développement urbain durable. L'étalement urbain et le fonctionnalisme sont des grands consommateurs d'espace mais aussi de temps. Les préoccupations temporelles réinterrogent l'échelle de la proximité, du quartier, l'accessibilité des services et des commerces, la valorisation des pôles d'échange... La commission « concordance des temps » du Conseil de Développement du Pays et de l'Agglomération d'Angers proposait par exemple de structurer le développement urbain autour de pôles intermédiaires mixtes et denses, qui polariseraient habitat et services³⁶. Les familles étant très nombreuses dans le périurbain, les premiers services ciblés portaient sur l'accueil des enfants, de la crèche (pour les moins de trois ans) aux structures à destination des adolescents, en passant par les centres de loisirs pour les enfants de trois à douze ans pour le mercredi et les vacances scolaires. De même, l'InterSCoT de l'aire urbaine toulousaine³⁷ promeut « une ville des proximités » ou des « courtes distances », autour de pôles ayant une offre différenciée et hiérarchisée d'équipements et de services. Il préconise un accueil prioritaire des nouveaux habitants et de l'emploi sur les territoires les mieux équipés en services, notamment de mobilité. Ces territoires, définis comme « ville intense », doivent être desservis au quart d'heure³⁸ (cf. chapitre VI).

Les préoccupations temporelles promeuvent également la mutualisation des équipements et des services, afin de les utiliser différemment selon les moments de la journée ou de l'année. De nombreux équipements et lieux, comme les universités, les écoles maternelles, primaires et secondaires, sont sous-utilisés, voire inutilisés, durant plusieurs heures de la journée, certains jours de la semaine et pendant les vacances. La ville de Paris

36 Conseil de Développement du Pays et de l'Agglomération d'Angers, 2006, *La concordance des temps, un défi à relever pour l'amélioration de la qualité de vie des Angevins*, 56 p.

37 L'InterSCoT de l'aire urbaine toulousaine est un groupement d'intérêt public d'aménagement et de développement du territoire créé en 2006 qui regroupe les quatre syndicats mixtes en charge des SCoT (de l'aire urbaine).

38 Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire - Toulouse Aire Urbaine, 2010, *Vision stratégique de l'InterSCoT de l'aire urbaine de Toulouse*, 123 p.

projette ainsi l'ouverture de certains établissements scolaires en dehors du temps scolaire (et périscolaire) à des associations sportives et culturelles. Ce projet vise à optimiser les locaux et les infrastructures, à mieux inscrire l'établissement dans la vie des quartiers, ainsi qu'à améliorer les relations de l'institution avec les familles en difficulté. La ville de Paris reprend ici le principe des « écoles fenêtres » (*vensterscholen*) qui ont été développées aux Pays-Bas à partir des années 1990 : ces établissements, qui se veulent ouverts sur les quartiers, peuvent regrouper une crèche, plusieurs écoles (de la maternelle au secondaire), comme des services socioculturels et de santé (Boulin, 2011). Les habitants du quartier ont ainsi accès à certains moments à la bibliothèque, aux infrastructures sportives, à des cours pour adultes dispensés par des associations, etc. (*ibid.*).

La recherche de mutualisation des équipements et des espaces s'est également traduite par le développement des « tiers lieux ». « *Face à la fonctionnalité et à la spécialisation stérilisante des espaces et des temps, des "tiers lieux" émergent qui réinventent la fonction même de la ville comme lieu de maximisation des interactions, lieu de croisements et de frottements* » (Gwiazdzinski, 2012, p. 86). Cela peut concerner aussi bien des cafés associant des bibliothèques, des laveries automatiques avec un café, ou encore des pôles de « *coworking* » et de télétravail proposant divers services aux usagers (comme les *Smart Work Centers* aux Pays-Bas). Ces pôles de « *coworking* » peuvent prendre la forme de « cantines numériques », qui sont en plein essor dans de nombreuses villes françaises (comme Paris, Rennes, Nantes et Toulouse) et permettent essentiellement à des indépendants de partager un même lieu de travail avec de nombreux équipements. Cela peut aussi concentrer tout un ensemble de services, comme des crèches ou des centres de formation, et permettre à des salariés de travailler à distance sur un ou plusieurs jours de la semaine. Des communes périurbaines, comme celle de Charly située dans le Grand Lyon, projettent l'ouverture de tels centres. Ces derniers pourraient permettre de pallier les difficultés inhérentes au travail à domicile, où espace privé et espace professionnel se chevauchent – ce qui peut poser des problèmes de sécurité et d'assurance par exemple. Ces « tiers lieux » sont ainsi de deux types : lieux d'hybridation de fonctions (faire du shopping dans une gare et travailler dans le train par exemple) ou lieux d'agrégation de fonctions (comme le *coworking*). Les deux traduisent bien une approche multifonctionnelle de la ville à différentes échelles spatio-temporelles ; c'est un des points clés de l'urbanisme durable (cf. chapitre VI).

Les préoccupations temporelles ont mis en avant la nécessité de réguler les temps d'accès, les horaires des services, les rythmes scolaires, les rythmes de travail, etc., qui sont

très structurants pour l'ensemble des territoires. Un aménagement des temps de plus grande ampleur est envisagé par la mission « temps et territoire » de l'agglomération de Montpellier, avec un « Schéma Directeur Temps et Territoire » (SDiTT). Ce dernier utilise la réforme nationale des rythmes scolaires lancée en 2013 comme un levier puisque celle-ci impose une réorganisation de nombreux services (scolaires, culturels, sportifs, de mobilité, etc.). Ce schéma vise à aménager les temps, en tentant notamment de synchroniser/désynchroniser les horaires des divers services (Éducation nationale, Autorités Organisatrices des Transports, services culturels et sportifs, etc.). Si les services peuvent mettre en place individuellement diverses adaptations de leur offre, afin d'améliorer leur accessibilité, rares sont ceux qui inscrivent ces actions en coordination avec l'ensemble des services municipaux, encore moins au niveau de l'agglomération. Chaque service tend à se cantonner à ses compétences, tout comme chaque commune à son territoire. La mission « temps et territoire » saisit l'opportunité que représente la modification des rythmes scolaires pour repenser l'ensemble des rythmes urbains, en coordination avec tous les producteurs de temps. Ce schéma, qui reste à l'heure actuelle une expérience unique en France, n'aura toutefois pas force de loi.

« Dans un SCoT, vous allez planifier l'espace mais vous n'aurez jamais le rectorat, or les rythmes scolaires sont tellement structurants pour un territoire que dans un SDiTT, il faut les avoir. On est plus sur la dimension *soft*, services, population... que ne l'est un SCoT. Le rectorat est forcément réceptif [...] puisque ça lui fait un relais auprès de trente et une communes... De toute façon, toutes les écoles doivent bouger, on n'est pas dans une expérimentation, on est dans un truc de masse à mettre en place, on n'est pas dans la position de dire à l'éducation nationale "il faudrait peut-être bouger pour expérimenter des trucs", non "c'est le gouvernement qui l'a dit, il faut que vous bougiez, donc comment on bouge ?" C'est ça qui donne de la force au SDiTT. J'aurais fait ça dans une période où personne ne devait bouger, je leur aurais dit "ah tiens vos services culturels et sportifs, il y a quand même des problèmes d'adaptation par rapport aux rythmes de vie, ce serait bien que vous vous "tapiez" toute la réorganisation de votre offre de services, du temps de travail de votre personnel, etc.", je n'aurais eu aucune influence... Là ce qui donne du pouvoir au SDiTT, c'est qu'ils doivent tous bouger, donc moi j'essaie de les faire évoluer dans le bon sens. C'est aussi pour ça que c'est pertinent de faire un SDiTT maintenant, ça touche énormément d'acteurs locaux... Ça permet de réinjecter des questions de temps, de leur faire prendre conscience de l'intérêt de ça, d'essayer de les faire aboutir sur des questions d'organisation temporelle qui soit compatible, à la fois avec le temps de l'enfant, de la famille... [...] Finalement ce sont des acteurs qui sont éclatés, chacun fait son offre dans son coin mais demain il va falloir une offre intégrée... c'est ça le défi. »

(Ch. Amblard, chargée de mission « temps et territoire », Montpellier Agglomération, entretien réalisé le 13 mars 2013)

Les préoccupations temporelles ont également mis en avant l'importance de favoriser la diversité des usages de l'espace public. L'attention portée aux conflits temporels a amené à la

mise en place de chartes d'usage de la rue et de chartes de la vie nocturne (cf. chapitre V). De même, le réaménagement du centre-ville de Saint-Denis a tenté de prendre en compte la multiplicité des usages de l'espace des plus jeunes aux plus âgés. Une commission enfance - jeunesse a travaillé sur la place des jeunes et des enfants dans la ville, leurs pérégrinations, leurs heures de présence, etc. Ces réflexions ont permis d'harmoniser les temps de présence des publics et des activités difficilement compatibles, comme les plus jeunes, les camions de livraison, les travaux ou le marché. De grands espaces ont été aménagés pour laisser la place au marché et aux grands rassemblements alors que d'autres petits espaces ont été protégés et végétalisés (cf. doc. III. 1 et 2). De même, à la différence de la plupart des villes françaises, le revêtement de la place principale (Jean-Jaurès) et le mobilier urbain ont été choisis afin de ne pas entraver l'usage des rollers ou des skateboards. L'ensemble des actions a ainsi visé à favoriser la diversité des usages et des usagers.



*Doc. III. 1 et 2 :
La place Jean-Jaurès,
avant et après le
réaménagement du centre-
ville de Saint-Denis*

(Photo : J.P. Charbonneau)



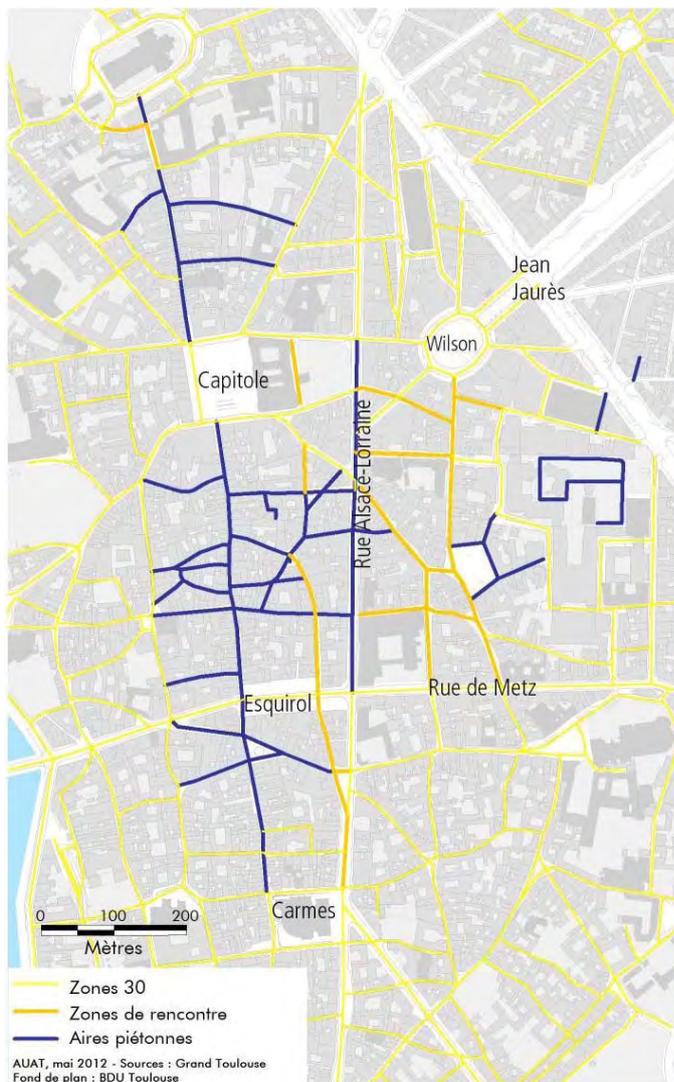
Enfin, la diffusion des préoccupations temporelles est également manifeste dans le développement des Plans de Déplacements Entreprise et Interentreprises (cf. chapitre VI) ou dans les diverses mesures visant à limiter la place de la voiture en ville et à redonner la ville aux piétons et aux cyclistes – par la promotion des modes « doux », la piétonisation, la limitation de la vitesse automobile à 30 km / h ou encore la fermeture de rues à la circulation automobile lors d'événements culturels (cf. doc. III. 3 et 4). Les Plans de Déplacements Entreprise, tout comme les Plans de déplacements établissements scolaires, visent à promouvoir des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle, tels que la marche, le vélo, les transports en commun et le covoiturage. Les Plans de déplacements établissements scolaires se traduisent principalement par la mise en place d' « autobus pédestres » (aussi appelés « pédibus »)³⁹, et parfois cyclistes (pour les collèges et les lycées), avec un itinéraire, des arrêts et des horaires fixes. Après une enquête déplacements auprès des parents d'élèves d'un établissement, un ou plusieurs trajets peuvent être établis, d'une durée maximale de 25 minutes (au rythme des enfants). Les projets reposent sur l'engagement de parents accompagnateurs et requièrent parfois des aménagements de voirie pour la sécurisation des parcours⁴⁰.

39 Les « autobus pédestres » ont été développés dans de nombreux pays, comme le Royaume-Uni, le Canada, les États-Unis, l'Australie et la Suisse.

40 Dix-neuf écoles ont mis en place des pédibus à Toulouse et douze dans l'agglomération angevine.

Doc. III. 3 :
Pique-nique sur l'un
des principaux ponts
(routiers) du centre-
ville d'Angers, dans le
cadre du festival des
Accroche-cœurs.
Piétons et cyclistes
prennent la place des
voitures.

(Photo : CP, 09/2012)



Doc. III. 4 : Aires piétonnes, zones de
rencontre et zones 30 dans le centre-*
ville de Toulouse

*Dans les zones de rencontre, la vitesse est limitée à 20 km / h et la priorité est donnée aux piétons.

Les préoccupations temporelles se sont ainsi diffusées progressivement dans de nombreux services publics et parapublics, qui tentent de s'adapter aux temporalités éclatées des populations urbaines comme périurbaines. De même, elles ont souligné la nécessité d'une régulation publique qui permette à ceux qui ont une gestion du temps très contrainte d'accéder plus facilement aux espaces et services publics. Enfin, les avancées des préoccupations temporelles ont favorisé une meilleure prise en compte des usages et des usagers dans les politiques urbaines.

1.3. Des préoccupations encore peu partagées

La prise en compte du temps dans les politiques urbaines a certes progressé ces dernières années mais elle se heurte encore à de nombreuses difficultés. L'une des premières est la faiblesse des moyens financiers et humains. L'arrêt de l'impulsion gouvernementale à partir de 2002 a recentré les expérimentations exclusivement sur le local. Les villes les plus mobilisées sur ces questions, comme Lyon et Montpellier, ne disposent que d'un ou deux chargés de mission. À Saint-Denis, l'une des deux villes pionnières du programme Eurexter⁴¹ avec Poitiers, la chargée de mission n'est affectée qu'en partie aux « temps » (et en partie à d'autres thématiques). Par ailleurs, ces référents territoriaux ne bénéficient pas toujours d'un portage politique et lorsque c'est le cas, l'élu en question peut être en charge de nombreux autres champs d'action, qui n'ont parfois qu'un rapport lointain avec les temps (les marchés publics, la santé ou encore la sécurité du personnel).

Ces missions « temps » ne sont pas des services comme les autres, elles intègrent diverses directions selon les villes : la Prospective et le Dialogue Public pour le Grand Lyon, la Direction Générale à Saint-Denis, la Prospective et les Coopérations territoriales pour le Grand Poitiers, etc. Ce statut particulier de service transversal les rend parfois peu visibles, en dehors et au sein même de leur collectivité. Les actions de sensibilisation et de communication sont alors aussi importantes en interne qu'en externe. L'approche transversale se heurte ici souvent à la logique verticale, sectorielle, des services. Les missions « temps » ont un rôle d'impulsion et lancent des expérimentations qui doivent ensuite être reprises par les autres services. La transmission ne fonctionnant pas toujours, de nombreuses expérimentations doivent être arrêtées. Cela a été le cas pour la carte des services ouverts la

⁴¹ Programme européen sur l'excellence territoriale qui a associé l'Allemagne, l'Espagne, la France, l'Irlande et l'Italie de 1996 à 2000 (cf. chapitre I).

nuit dans le Grand Lyon lancée par la mission « temps » qui devait être reprise et réactualisée par l'office de tourisme. Il en est de même pour les « nuits du vendredi » à Saint-Denis qui ont permis d'animer le centre-ville en soirée puis ont dû être arrêtées, n'étant pas reprises par la Direction de la Culture. À l'inverse, les expérimentations qui ont, elles, été reprises par les services, ont parfois été tellement bien intégrées, que l'on oublie leur origine, le rôle d'impulsion des missions « temps ». Cela peut être le cas par exemple de l'attention portée aux « temps creux » et aux horaires atypiques, notamment pour l'accueil des jeunes enfants.

Par ailleurs, la portée des actions est limitée par le manque d'articulation entre initiatives privées et publiques. En France, à la différence de l'Italie, les actions mises en œuvre se limitent généralement aux services publics, parapublics et aux administrations, les maires français ne disposant pas de compétences aussi étendues que les italiens (Boulin, 2008). Les partenariats publics/privés ne sont pas non plus dans l'« habitus politique » des gouvernants français, locaux comme nationaux. Les acteurs du commerce, les entreprises et les habitants sont au contraire des piliers des « tables quadrangulaires » de concertation en Italie (cf. chapitre I). En Allemagne et aux Pays-Bas, les partenariats public/privé sont également plus fréquents et les politiques temporelles portent aussi bien sur les services publics que privés (Boulin, 2008). De plus, du fait du manque d'incitation nationale, les politiques temporelles locales françaises souffrent également d'une faible articulation entre échelles territoriales et d'une absence de formation continue comme initiale (*ibid.*).

La question du « temps » apparaît, pour beaucoup encore, trop abstraite. Elle est rarement intégrée aux réflexions, orientations ou actions des services et agences d'urbanisme, qui tendent à la reléguer à la gestion des services⁴². C'est ainsi que lorsque l'Agence d'urbanisme de l'aire urbaine de Toulouse est sollicitée par l'INSEE afin d'étudier l'occupation de la ville selon les heures, elle juge la thématique intéressante mais en dehors de son champ d'action :

« Quand on posait ces sujets-là, on voyait que les temps de la ville étaient à lier avec l'organisation du territoire. Le temps, ce sont des déplacements dans la ville qui sont contraints de par la capacité qu'a la collectivité locale à organiser ces déplacements. Donc il y a là une forte responsabilité portée par les aménageurs [...] C'est vrai qu'on ne va peut-être pas s'attaquer à ce que fait Poitiers, les temps des services publics. Nous, l'agence d'urbanisme, on réfléchit sur des projets d'aménagement, on va le dire, mais la gestion des services n'est pas dans un SCoT, elle est dans la gestion des services publics. Donc ça se déclinera peut-être après. Ce n'est pas absent mais on reste là où on peut avoir un levier, si on n'a pas de levier, ça devient de l'incantation. [...] L'INSEE s'est posé la question de travailler avec nous sur l'occupation de la ville selon les heures, les lieux d'occupation sur

42 Entretien avec le sociologue Jean-Yves Boulin, l'un des principaux acteurs du réseau Tempo territorial, réalisé le 15 mars 2012 à l'Université Paris-Dauphine.

24 h, mais on ne l'a pas fait. [...] C'est peut-être dommage mais on ne percevait pas ce que ça nous... une étude, c'est sûr, c'est intéressant mais nous il faut qu'elle nous serve... J'avais du mal à voir comment on allait en tirer des enseignements pour nos réflexions d'aménagement. Je me disais "oui, bien, on va avoir une photographie mais qu'est-ce qu'on en fait ?" ».

(C. Schreiner, Directrice de la Planification et des politiques urbaines, Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire – Toulouse Aire urbaine, entretien réalisé le 24 avril 2012)

Alors qu'initialement les préoccupations temporelles ont été promues en France par la DATAR, elles sont rarement intégrées aux réflexions et actions en matière d'urbanisme et d'aménagement. Rares sont les missions « temps » intégrées à des Directions d'Urbanisme ou d'Aménagement, ou portées par des urbanistes, de même que des élus référents « temps » en charge également des questions d'urbanisme. Du fait du manque de moyens et de prise en compte par les urbanistes, la question du « temps » apparaît dans une déclinaison d'actions, sans nécessaire coordination, sans être au cœur d'un projet urbain global (Mallet, 2013).

Malgré ces difficultés, la prise en compte du temps dans les politiques urbaines a bien progressé ces dernières années. Aux côtés de quelques collectivités pionnières, comme Rennes, Poitiers ou Lyon, d'autres se sont également emparées de ces questions, au moins ponctuellement. Parmi les diverses expérimentations, les crèches en horaires atypiques sont peut-être celles qui ont fait l'objet de plus de controverses, encensées par les uns au nom de la conciliation des temps, critiquées par les autres au nom du refus de la ville « 24/24 ». Au-delà des polémiques, c'est de fait l'un des services qui a connu les plus grands élargissements d'horaires ces dernières années – du moins dans certaines villes pilotes.

2. L'EXEMPLE DES CRÈCHES EN HORAIRES ATYPIQUES

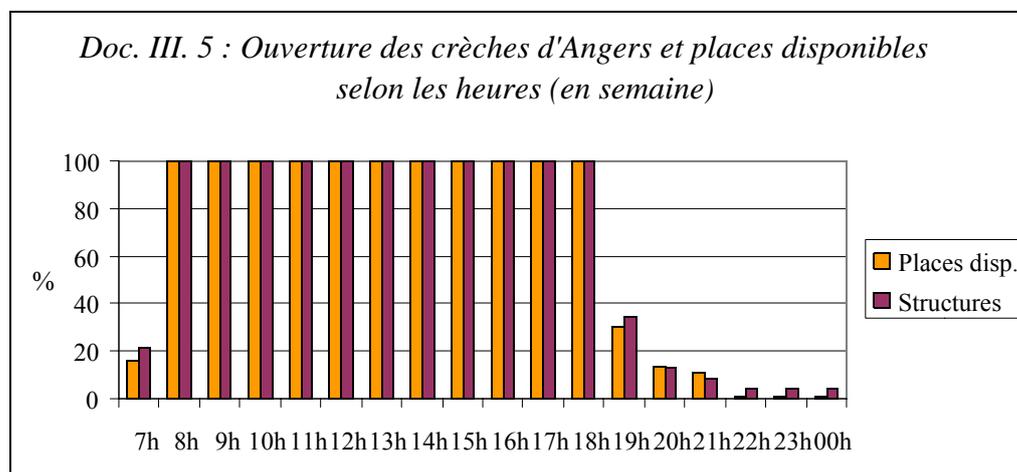
L'attention nouvelle portée aux temporalités s'est en partie traduite par le développement des modes d'accueil des jeunes enfants, afin de permettre aux parents, notamment aux mères, de concilier travail et vie de famille. Cette deuxième partie porte plus particulièrement sur les modes d'accueil en horaires atypiques, qui ont constitué l'une des actions phares des politiques temporelles et ont permis de répondre, au moins en partie, à la croissance du travail en horaires décalés et irréguliers.

2.1 Des modes d'accueil des jeunes enfants diversifiés

Afin de répondre aux temporalités éclatées des citadins, les modes d'accueil des jeunes enfants ont été amenés à se diversifier. Alors que la plupart des structures d'accueil n'acceptaient que des enfants en horaires fixes et standards du type 8 h-18 h, elles ont progressivement accru leurs places d'accueil occasionnel et d'urgence et élargi leurs horaires. L'attention portée aux temps de vie a amené à intégrer les temps de déplacement des parents (depuis leur lieu de travail) dans les heures d'ouverture des structures collectives. Plusieurs initiatives ont également été mises en place sur les horaires atypiques : dès 2002, par exemple, le dispositif Parendom propose un service de garde à domicile en horaires atypiques à Rennes. De même, la ville de Lyon met en place, en 2005, dans un cadre mutualiste (Mutualité du Rhône), une crèche collective en « 24/24 » : la crèche Mirabilis fonctionne ainsi du lundi au vendredi en continu et peut accueillir trente enfants en journée et douze la nuit.

À Angers, les avancées en matière d'accueil des jeunes enfants résultent de la convergence de diverses initiatives de la ville comme des acteurs mutualistes et associatifs. En semaine, toutes les structures d'accueil collectif d'Angers sont ouvertes de 8 h à 18 h, la plupart de 7 h 30 à 18 h 30, seules un tiers restent ouvertes après 19 h (35 % des structures et 31 % des places), 13 % après 20 h et 9 % après 21 h (cf. doc. III. 5). De nombreuses structures en horaires atypiques sont gérées par la Mutualité Française Anjou Mayenne : une crèche fonctionne en continu du lundi au vendredi et plusieurs autres ont des horaires élargis le matin, en soirée (de 6 h 30 à 21 h pour la crèche Marcel Pagnol par exemple) ou le samedi. La crèche « Clair de lune » fonctionne ainsi en continu, 24 heures sur 24, du lundi au vendredi soir. Le tarif est le même que celui des crèches municipales, de jour comme de nuit. La capacité d'accueil est graduelle selon les horaires : vingt-sept places en horaires « classiques », de 8 h à 19 h, dix-huit de 19 h à 21 h, douze de 21 h à 22 h et de 6 h à 8 h, et, enfin six places la nuit, de 22 h à 6 h. La crèche « Clair de lune » tente d'offrir un service souple, capable de s'adapter aux emplois du temps très fluctuants des familles. Cela permet à celles-ci de changer les heures de garde en crèche, en fonction des modifications des horaires de travail. « Clair de lune » fait suite à une expérimentation qui a duré cinq ans dans le quartier d'habitat social La Roseraie. En 2002, une enquête conjointe entre la ville, la Caisse d'Allocations Familiales et la Mutualité Française Anjou Mayenne met en avant des besoins de garde non couverts en matière d'horaires atypiques, notamment sur des horaires tôt le matin et tard le soir (et quelques-uns la nuit). Une première structure est créée dans le quartier d'habitat social, avec une capacité d'accueil de quinze enfants en journée et douze la nuit.

Après de multiples réajustements, l'expérimentation donne lieu à une crèche en horaires élargis (6 h 30 à 21 h) dans les mêmes locaux (Marcel Pagnol) et à l'installation d'une nouvelle structure dans de plus grands locaux (Clair de Lune). Cela a permis de mieux équilibrer les places de jour et de nuit, tout en renforçant l'activité sur les horaires atypiques de journée (de 6 h 30 à 21 h-22 h).



(Sources : Ville d'Angers, APE, MFAM)

D'autres initiatives ont été menées à Angers afin de proposer des modes de gardes en horaires atypiques à domicile, en complément des structures classiques : l'association Proxim'Services assure l'accueil des enfants entre la fin (ou le début) de la crèche ou de l'école maternelle et le retour (ou le départ) des parents. Le dispositif étant financé par la ville, le coût reste modéré pour les familles. Toutefois, ne peuvent en bénéficier que les plus bas revenus (coefficient familial inférieur à 487) et sur une période limitée de quatre mois. Le dispositif est donc temporaire et vise à permettre aux parents de pallier une situation d'urgence (de commencer un emploi, de réaliser une formation ou de faire face à un divorce par exemple).

À Toulouse, plusieurs initiatives ont également été lancées. La plupart des crèches collectives accueillent les enfants sur des horaires relativement larges, de 7 h à 19 h du lundi au vendredi. Les crèches familiales municipales⁴³ couvrent en partie des horaires atypiques, de 6 h à 22 h du lundi au samedi. Par ailleurs, la ville de Toulouse et l'association l'Enfanfare ont lancé le dispositif Pop'In en 2012, un service de garde à domicile pour les enfants dont les parents travaillent en horaires atypiques ou doivent faire face à des situations d'urgence (intérim, divorce, hospitalisation, etc.). L'association intervient au domicile des familles sept jours sur sept et 24 heures sur 24, en complémentarité avec les structures d'accueil de droit

⁴³ Ce mode de garde associe un accueil individualisé au domicile d'une assistante maternelle agréée et un accueil collectif (dans une crèche à proximité). À Toulouse, ces crèches sont gérées par la municipalité.

commun. Le dispositif est financé par la ville, afin que le coût pour les familles soit le même que dans les structures collectives. Pour les urgences, Pop'In peut intervenir en horaires standard (comme atypiques) mais sur une durée maximale de trois mois. Dans les autres cas, le dispositif n'est pas limité dans le temps⁴⁴ mais ne couvre que les horaires atypiques, l'enfant devant être accueilli en horaires standard dans une structure de droit commun. Beaucoup de familles se trouvent toutefois régulièrement dans les deux situations (en urgence et en atypique), du fait notamment du cumul de missions intérimaires.

« Ce qui est compliqué, c'est qu'on ne peut pas catégoriser : de plus en plus, le temps des gens est éclaté, il n'est pas constant, il est chaotique... Souvent, les gens sont dans les deux situations : ils sont dans l'urgence et en atypiques. Ils font des heures là mais la semaine d'après, ils font autre chose et, eux, ils voudraient avoir une solution de garde stable et ça c'est compliqué, s'adapter à ce chaos... »

(J. Bonnemaison, Directeur Petite enfance, Ville de Toulouse, entretien réalisé le 13 juin 2012)

L'attention portée aux temporalités a également favorisé le développement des crèches d'entreprises, voire interentreprises. À Angers, par exemple, certains grands employeurs de l'agglomération aux horaires atypiques ont été à l'initiative de telles démarches, comme le Centre Hospitalier Universitaire et le Village Santé Angers Loire, dont les crèches (gérées par la Mutualité Française Anjou Mayenne) ouvrent de 6 h à 22 h (du lundi au vendredi). La valorisation des pôles d'échanges peut aussi amener à la création de crèches. La mission « temps » du Grand Lyon a ainsi souhaité impulser ce projet dans les gares de l'agglomération avec la Caisse d'Allocations Familiales, la SNCF, la Région et les communes ; plusieurs études et enquêtes de faisabilité ont été menées mais le projet reste actuellement en suspens. Les modes d'accueil collectif temporaire se développent également, à l'initiative d'acteurs publics comme privés, pour faciliter les pratiques de chalandise ou de loisirs des parents, comme les grands centres commerciaux pendant les soldes, voire toute l'année⁴⁵, les associations de commerçants des centres-villes pour les marchés de Noël⁴⁶, ou encore les équipements culturels pour certains spectacles⁴⁷.

Les villes ont ainsi souvent dû passer par un cadre associatif ou mutualiste pour mettre en place de telles structures. Ces dernières tentent de s'adapter aux emplois du temps très

44 La seule limite étant l'âge des enfants (moins de trois ans).

45 C'est par exemple le cas du centre commercial Espace Anjou à Angers pour les soldes et d'Ikea, toute l'année, avec sa zone de jeu surveillée pour les 4-7 ans.

46 La Ville d'Angers et les associations de commerçants du centre-ville s'associent au moment du marché de Noël pour proposer divers services, dont une garderie gratuite pour les enfants de trois à dix ans.

47 Le théâtre du Quai à Angers propose des soirées « T-OK » avec des animations pour les enfants pendant que les parents assistent à leur spectacle, pour un coût modéré (2 euros).

fluctuants de plus en plus de salariés, qui sont sur des horaires non seulement décalés mais également irréguliers.

2.2. Une réponse à la croissance du travail en horaires atypiques

Ces nouveaux modes d'accueil des jeunes enfants répondent à la montée du travail en horaires atypiques. En 2005, près de deux salariés sur trois travaillaient en horaires atypiques : la nuit, le samedi, le dimanche, à temps partiel, avec des horaires irréguliers, décalés ou imprévisibles (DARES, 2009)⁴⁸. De plus, les contraintes d'horaires tendent à se cumuler : les salariés en horaires décalés ont plus de probabilité d'avoir des semaines et des horaires irréguliers, des horaires fixés par l'entreprise sans possibilité de modification, de longues journées de travail, etc. (*ibid.*). Ces contraintes touchent plus particulièrement les secteurs du commerce, de l'hôtellerie, de la restauration ainsi que le service public (les professions de la santé et de la police notamment). Le secteur de la grande distribution concentre ces contraintes : les salariés peuvent être amenés à travailler avant 7 h, voire 6 h, pour préparer les rayons, après 21 h du fait du développement des nocturnes commerciales, à des horaires et jours variables selon les flux de clientèle, le dimanche et les jours fériés, etc.

Par ailleurs, les formes d'horaires atypiques tendent aussi à se cumuler : les travailleurs de nuit travaillent souvent également le samedi et/ou le dimanche (DARES, 2011). De nos jours, 15 % des salariés travaillent de nuit, entre minuit et cinq heures, habituellement ou occasionnellement (*ibid.*)⁴⁹. Ce taux reste plus faible pour les femmes (9 % contre 21 % pour les hommes) mais l'augmentation est particulièrement forte dans leur cas (*ibid.*). Les trois quarts des salariés qui travaillent la nuit sont dans les services – notamment dans les secteurs de la santé, de la sécurité et des transports –, mais le travail de nuit dans l'industrie est également en forte croissance (*ibid.*). Les transports, la police, les pompiers, les infirmiers et les sages-femmes sont les métiers qui comptent le plus de travailleurs de nuit (*ibid.*). Le travail en soirée est également en croissance : 33 % des salariés travaillent, habituellement ou occasionnellement, entre vingt heures et minuit⁵⁰. Ce taux atteint 48 % pour le travail du samedi et 28 % le dimanche.

48 Selon l'enquête « Conditions de travail » de l'INSEE et de la DARES de 2005.

49 Selon l'enquête « Emploi » de l'INSEE de 2009. Est ici pris en compte le travail compris, même partiellement, entre minuit et 5 h du matin. Cependant, selon le code du travail, le travail de nuit recouvre une plage horaire plus large : entre 21 h et 6 h du matin.

50 Selon l'enquête « Emploi » de l'INSEE de 2010.

Ce sont les mêmes professions que l'on retrouve parmi les premiers bénéficiaires des dispositifs de garde en horaires atypiques Clair de Lune et Pop'In : infirmières, aides-soignantes, éducateurs spécialisés, employés de commerce, policiers, etc. Les besoins de garde sont particulièrement importants sur les horaires atypiques de journée. En 2012, sur les quatre-vingt-six enfants accueillis à Clair de Lune, soixante-huit étaient en horaires atypiques, la plupart en alternance entre le matin et le soir et dix-neuf la nuit (sur différents moments de l'année et/ou jours de la semaine)⁵¹. L'accueil de nuit reste ainsi minoritaire et ne concerne généralement pas l'ensemble des nuits de la semaine. En plus de ces accueils réguliers de nuit, d'autres peuvent être ponctuels. À Toulouse, Pop'In intervient aussi majoritairement sur des horaires atypiques de journée, notamment le matin, entre 5 h et 8 h, et dans une bien moindre ampleur, le soir, entre 18 h et 22 h. La nuit et le week-end restent, eux, largement minoritaires⁵². Par ailleurs, dans les deux cas, les familles monoparentales représentaient environ un tiers des bénéficiaires.

Selon une enquête de 2002 sur les enfants de moins de sept ans dont les parents travaillent, 14 % d'entre eux avaient les deux parents ou le parent seul d'une famille monoparentale en horaires décalés (de nuit, en soirée et/ou le week-end), 32 % avaient un seul parent dans ce cas⁵³. Les contraintes d'horaires constituent des facteurs majeurs dans le retrait de l'emploi de jeunes parents, dans la probabilité qu'un parent, notamment la mère, soit amené(e) à arrêter son travail (Galtier, 2011). Devoir travailler le samedi, le dimanche, la nuit, à des heures ou des jours où la plupart des structures d'accueil sont fermées, ne pas pouvoir modifier ses horaires en cas d'imprévu, ou encore avoir peu de visibilité sur son emploi du temps constituent autant de facteurs qui incitent les mères à se retirer du marché du travail (*ibid.*). Ces contraintes d'horaires sont souvent corrélées par ailleurs à des emplois précaires, mal rémunérés.

2.3. Des structures controversées

Les crèches en horaires atypiques ont fait l'objet de maintes critiques, de la part des professionnels de la petite enfance et des syndicats. La première porte sur le temps de présence de l'enfant en structures collectives et le respect du rythme de l'enfant. L'essentiel

51 Selon le Rapport d'activité 2012 de la Mutualité Française Anjou Mayenne.

52 Selon le Bilan du dispositif Pop'In au 31 août 2012 (Association l'Enfanfare).

53 Enquête « Modes de garde et d'accueil des jeunes enfants » de la Direction de la Recherche, des Études, de l'Évaluation et des Statistiques (2002).

de l'activité de ces structures reste cependant sur les horaires atypiques de journée, les besoins de garde de nuit sont largement minoritaires. Par ailleurs, certaines crèches en « 24/24 », comme la crèche Mirabilis de Lyon par exemple, limitent le temps de présence de l'enfant à dix heures consécutives et n'autorisent pas les départs de nuit, entre 22 h et 5 h 30. De plus, par rapport à des horaires « classiques », le temps de présence de l'enfant peut être plus long sur une période donnée mais inférieur dans sa globalité. Rares sont les enfants accueillis en horaires atypiques à temps plein. Les parents travaillant en horaires atypiques peuvent avoir des plages de temps libres en semaine, des jours de repos en semaine, qui leur permettent de passer du temps avec leurs enfants, à un autre rythme que les parents salariés en horaires classiques (cf. partie suivante). Le dispositif Pop'In permet quant à lui un accueil au domicile même de l'enfant.

Les acteurs investis dans de tels dispositifs mettent en avant l'importance d'associer un accueil en horaires atypiques et en horaires « classiques » afin d'assurer une certaine stabilité, que ce soit pour l'équilibre financier de la structure, pour les conditions de travail des employés, ou encore pour permettre aux enfants accueillis en horaires irréguliers (et aux employés) d'avoir des enfants « repères » (accueillis, eux, en horaires réguliers). Ces acteurs soulignent également la nécessité de limiter et de protéger au maximum le travail en horaires décalés, comme de le rémunérer convenablement. Afin de ne pas répondre à de l'atypique par de l'atypique, certaines villes, comme Rennes et Paris, ont tenté de montrer le « bon exemple », en réorganisant le temps de travail des agents de propreté municipaux sur des horaires « classiques » de journée (alors qu'ils étaient auparavant décalés, irréguliers et fragmentés). Cette initiative a été reprise par la Fédération des entreprises de propreté sur l'agglomération nantaise : une centaine de sociétés de propreté et de donneurs d'ordre ont ainsi signé une charte sur les horaires de journée continus. Toutefois, un réel encadrement des horaires atypiques relève d'un autre niveau que l'échelon local. De plus, si on peut envisager – et même souhaiter – mieux encadrer les horaires atypiques afin de limiter leur développement dans certains secteurs, comme l'industrie, le commerce et les services à la personne, d'autres secteurs, de la santé et de la sécurité notamment, ne peuvent y « échapper ».

Par ailleurs, les dispositifs d'accueil des jeunes enfants peuvent varier fortement selon les communes. Les structures d'accueil collectif régulier (crèches) tendent à se concentrer dans les pôles urbains. Dans l'aire urbaine angevine, par exemple, 72 % des places en crèches

sont situées dans la ville-centre, ce taux atteint 93 % avec la première couronne⁵⁴. De même, alors qu'il y a treize places en crèche pour cent enfants (de moins de trois ans) à Angers, il n'y en a que quatre dans la troisième couronne⁵⁵. Les structures d'accueil occasionnel (halte-garderie) et les relais d'assistantes maternelles sont, eux, mieux représentés en deuxième et troisième couronnes, mais ces structures ont généralement des amplitudes horaires limitées. À Angers, comme dans la plupart des villes, la tendance à la concentration est d'autant plus forte pour les dispositifs de garde en horaires atypiques qui restent majoritairement situés dans les villes-centres.

L'une des principales limites rencontrées par les structures d'accueil en horaires atypiques relève du maillage territorial, notamment pour les grandes agglomérations. Une ou deux structures d'accueil collectif ne peuvent desservir l'ensemble d'une ville et toutes les structures ne peuvent être ouvertes en « 24/24 » non plus. Le dispositif Pop'In contourne cette difficulté par la garde au domicile des parents, ce sont les assistantes maternelles qui se déplacent. Cela permet par exemple à une mère de deux enfants en bas âge, habitant un quartier d'habitat social de l'Ouest toulousain (Grand Mirail), qui travaille comme aide-soignante dans une commune du sud-est de l'agglomération (Saint-Orens-de-Gameville), qui ne dispose pas de véhicule et se déplace donc en transport en commun, qui part de chez elle à 6 h 15 et revient à 20 h 45, de ne pas avoir à se rendre dans un autre secteur de l'agglomération pour faire garder ses enfants. Elle peut, au contraire, compter sur une assistante maternelle à son domicile pour faire le lien avec la crèche et l'école. Cela demande toutefois de prendre en compte le temps de déplacement des assistantes maternelles dans leur temps de travail, de même que de leur offrir des moyens de transport adéquats.

La garde à domicile permet également de mieux prendre en compte la fratrie ; les structures d'accueil collectif en horaires atypiques ne peuvent prendre en compte que les enfants de moins de trois ans, dès lors que ceux-ci ont des frères et sœurs plus âgés, cela n'est plus une solution pour les parents. La question de l'âge des enfants renvoie à un autre problème majeur : celui de la sortie du dispositif quand ils ont trois ans (ou six ans selon les cas). Il n'existe pas de solution pérenne pour les plus de six ans. Les parents, en général les mères, qui travaillent en horaires atypiques, sont alors bien souvent amenés à réduire leur temps de travail (temps partiel) quand cela est possible, voire à cesser leur activité professionnelle.

54 Agence d'urbanisme de la région angevine, 2008, *Observatoire de l'habitat : Liens entre développement de l'urbanisation et équipements pour l'enfance et la jeunesse*, Angers, AURA, 68 p.

55 *Ibid.*

Le développement des modes de garde en horaires atypiques a ainsi permis de répondre en partie à la hausse du nombre de salariés en horaires décalés et irréguliers. Les dispositifs restent toutefois limités, en places d'accueil et dans le temps. Ils constituent malgré tout une réponse, parmi d'autres, aux difficultés liées à l'articulation des temps pour des familles, toujours plus nombreuses, qui vivent en marge des rythmes collectifs.

3. HABITER LA VILLE EN HORAIRES DÉCALÉS

Si le travail n'est plus le seul élément structurant des temps sociaux, il garde un rôle majeur. Travailler en horaires décalés a inévitablement des répercussions sur l'ensemble des pratiques quotidiennes des citoyens, sur les activités individuelles comme familiales, sur les loisirs comme sur les pratiques de chalandise.

3.1. Une difficile articulation des temps de vie

Dès leur lancement, les politiques temporelles locales ont porté leur attention sur les inégalités de maîtrise du temps existant entre les hommes et les femmes. Les promotrices des *tempi della città* ont souligné l'importance du « temps de reproduction » assumé par les femmes, composé d'activités domestiques, éducatives et de soin. Elles ont montré que ce temps ne pouvait être cantonné à la seule sphère privée : en tant que temps social, il devait faire l'objet d'un débat démocratique. Les femmes de la Gauche italienne dénonçaient la division sexuée des rôles domestiques comme la principale cause des difficultés que rencontraient les femmes dans leur gestion du temps, et notamment dans leur investissement public et professionnel. Elles remettaient également en cause le rôle central du temps de travail dans l'organisation sociale. La Loi Turco votée en 2000, qui donne un cadre national aux politiques italiennes des *tempi della città*, intègre ainsi les multiples expériences des temps de la ville dans un projet global de société qui a pour objectif de réarticuler les différents temps de vie – travail, soin, formation, loisirs, etc. – (Méda, 2001). Faire évoluer le partage des temps et des tâches au sein du couple et de la famille demande en effet de repenser l'ensemble des temps de la sphère publique et de la sphère privée (Méda, 2001 ; Bailly, 2002, etc.). En France, ces préoccupations sont également présentes dès les prémises des politiques temporelles locales : c'est ainsi que le séminaire qui symbolise le lancement de

ces politiques au-delà des quatre territoires pionniers porte sur le « temps des femmes » et est organisé par le Ministre délégué à la Ville et la Secrétaire d'État aux Droits des femmes (Poitiers, mai 2000). De même, le rapport « temps des villes », ou « rapport Hervé », rédigé à la suite du séminaire, dénonce « *le cumul d'activités des femmes [qui] fait que celles-ci ont un temps plus contraint, plus complexe que les hommes* » (Hervé, 2001).

Plus récemment, l'enquête « Emploi du temps » de l'INSEE montre, qu'entre 1999 et 2010, l'écart entre le temps domestique des femmes et celui des hommes diminue mais demeure. Il passe de 1 h 49 à 1 h 26 pour les actifs (cf. doc. III. 6). Par ailleurs, cette baisse est essentiellement due au fait que les tâches domestiques prennent désormais moins de temps aux femmes. Le temps domestique quotidien est par contre resté stable pour les hommes. Les femmes dépensent en effet moins de temps à cuisiner, à faire les courses et à faire le ménage, ce qui s'explique en partie par la hausse de la consommation de plats préparés et un recours accru à une aide-ménagère (Ricroch et Roumier, 2011). Ce temps gagné s'est converti en partie en temps de travail, en partie en temps libre (Ricroch, 2012⁵⁶). Pour les hommes, la baisse du temps de travail, du fait du passage aux 35 heures et de la hausse du chômage, s'est traduit essentiellement par davantage de temps libre (*ibid.*). L'inégalité du partage des tâches domestiques s'accroît par ailleurs avec le nombre d'enfants du ménage, notamment ceux qui ont moins de trois ans (*ibid.*). Ainsi, une femme en couple sans enfant passe 1 h 21 de plus que son conjoint sur les tâches domestiques, lorsque le couple a un enfant de moins de trois ans cet écart est de 2 h 20, et lorsque le couple a trois enfants, dont au moins un de moins de trois ans, cet écart est de 3 h 48 (*ibid.*). On peut tout de même noter des évolutions dans la répartition du temps domestique entre 1999 et 2010 : les hommes consacrent moins de temps aux tâches dites de semi-loisirs (comme le bricolage et le jardinage) et un peu plus de temps au ménage, à la cuisine et aux courses ainsi qu'aux soins aux enfants et adultes. Si l'on s'intéresse au noyau dur des tâches domestiques (ménage, cuisine, linge et courses), le temps des courses semble être le mieux partagé, avec un temps moyen de 27 minutes pour les femmes et de 17 minutes pour les hommes⁵⁷.

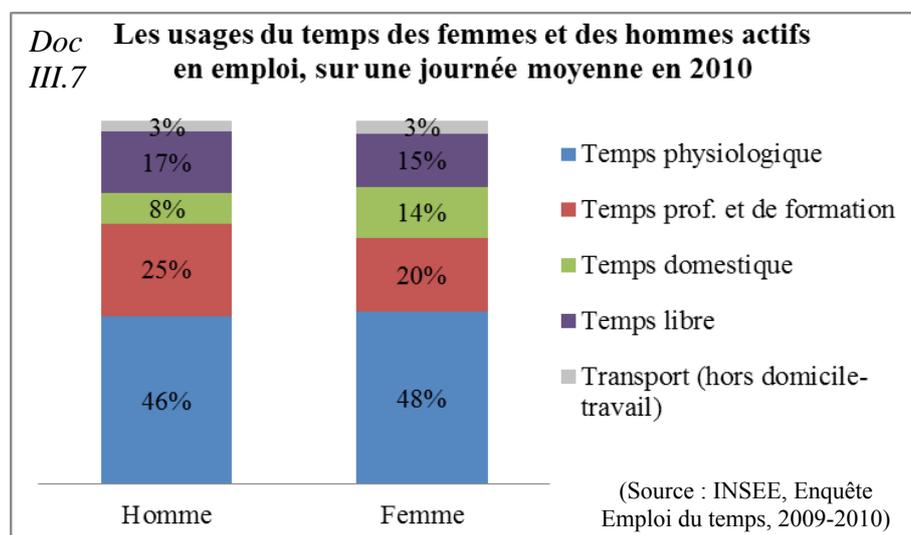
56 Selon l'enquête « Emploi du temps » de l'INSEE de 2010.

57 Sont ici prises en compte les personnes âgées de 15 à 60 ans, hors étudiants et retraités. Les femmes passent de trois à cinq fois plus de temps que les hommes sur les autres tâches domestiques, avec par exemple, pour le ménage, 51 minutes contre 15 minutes (Enquête Emploi du temps 2010, INSEE).

Doc. III. 6 : Les usages du temps pour les femmes et les hommes actifs en emploi sur une journée moyenne en 1999 et en 2010

	Hommes		Femmes		Ecart F-H	
	1999	2010	1999	2010	1999	2010
Temps physiologique (sommeil, toilette, soins, repas)	11h09	11h07	11h23	11h24	+0h14	+0h17
Temps prof. et de formation* dont	6h22	6h05	5h01	4h48	-1h21	-1h17
Travail professionnel	5h42	5h19	4h28	4h09	-1h14	-1h10
Trajets domicile-travail	0h37	0h45	0h30	0h36	-0h07	-0h09
Temps domestique	1h59	2h00	3h48	3h26	+1h49	+1h26
Ménage, cuisine, linge, courses, etc.	1h04	1h08	3h06	2h35	+2h02	+1h27
Soins aux enfants et adultes	0h11	0h18	0h27	0h36	+0h16	+0h18
Bricolage, jardinage...	0h44	0h34	0h15	0h15	-0h29	-0h19
Temps libre (loisirs et sociabilité)	3h57	4h03	3h14	3h30	-0h43	-0h33
Transport (hors trajet domicile-travail)	0h33	0h43	0h34	0h50	+0h01	+0h07

* Il s'agit de moyennes par jour, y compris samedi, dimanche et vacances.
(Sources : INSEE, enquêtes Emploi du temps 1998-1999 et 2009-2010)



De même, l'écart entre les taux d'activité des hommes et des femmes reste important, surtout quand ceux-ci ont de jeunes enfants. L'arrivée d'un enfant n'a pas les mêmes impacts pour les deux sexes. De nombreuses femmes sont amenées à réduire leur activité, voire à y renoncer, notamment celles qui sont peu diplômées et occupent des postes peu qualifiés (Méda, 2001, 2008). Ainsi, 76 % des femmes âgées de 20 à 49 ans sans enfant travaillent, contre 68 % quand elles ont deux enfants (dont au moins un de moins de six ans) et 50 % quand elles en ont trois ou plus (dont au moins un de moins de six ans)⁵⁸. À l'inverse, le taux d'activité des hommes dans les mêmes cas, lui, augmente (de 79 à 92 %). Cet impact différencié de l'arrivée d'un enfant se retrouve dans l'ensemble des temps de la vie. Quand elles ont des enfants en bas âge, les femmes ne voient pas seulement leur activité

⁵⁸ Selon l'enquête « Emploi » de l'INSEE de 2009.

professionnelle diminuer mais aussi leurs pratiques culturelles (Viard, 2006). Les femmes ayant un emploi ont déjà en moyenne trente-trois minutes en moins de temps libre par jour que les hommes (cf. doc III. 6) et cet écart s'accroît pour les couples avec enfants⁵⁹.

Les usages du temps des femmes et des hommes en Europe

Les usages du temps des femmes et des hommes varient sensiblement entre les pays européens, même si l'on retrouve globalement les mêmes tendances qu'en France. Parmi les pays les plus inégalitaires en matière de partage du temps, on retrouve l'Italie, où les femmes (de 20 à 74 ans) dédient quotidiennement 3 h 45 de plus que les hommes aux tâches domestiques, et ont une heure de moins de temps libre ; ou encore l'Espagne où ces écarts atteignent respectivement 3 h 18 et 48 minutes. À l'inverse, parmi les pays les moins inégalitaires, apparaissent, sans surprise, les pays scandinaves : en Suède, les femmes dédient tout de même en moyenne 1 h 13 de plus que les hommes aux tâches domestiques, et disposent de 20 minutes de moins de temps libre. La France occupe, elle, une position intermédiaire, avec respectivement 2 h 08 et 38 minutes. De même, l'écart entre les taux d'activité reste important, surtout pour ceux qui ont de jeunes enfants : selon les enquêtes Eurostat, au sein des vingt-sept États membres, 77 % des femmes âgées de 20 à 49 ans sans enfant travaillent, contre 61 % quand elles en ont deux et 45 % quand elles en ont trois ou plus (dont un de moins de six ans), alors que les taux pour les hommes augmentent (de 79 à 90 %).

(Sources : Aliaga, 2006, d'après les enquêtes nationales sur les usages du temps 1999-2003 ; Eurostat, Labour force survey 2009)

Tout ceci joue inévitablement sur les pratiques de la ville : les pratiques spatiales des femmes sont davantage marquées par la proximité. Diverses études, comme l'enquête ménages - déplacements de Grenoble de 2002, montrent que les femmes travaillent plus près de leur résidence que les hommes, elles sont plus nombreuses à travailler dans leur commune de résidence et, enfin, parcourent moins de kilomètres pour se rendre à leur travail. De plus, elles se déplacent davantage en transport en commun. Selon l'enquête « Emploi du temps » de l'INSEE de 2010, le temps de déplacement domicile - travail d'un homme actif est en moyenne de 45 minutes par jour, contre 36 minutes pour les femmes actives. Le temps de transport hors trajet domicile - travail est par contre supérieur pour les femmes. De même, l'enquête de Rodolphe Dodier montre que les pratiques spatiales des habitantes du périurbain se déploient en priorité dans leur commune de résidence et les communes voisines, là où sont situées les activités scolaires et extrascolaires des enfants (Dodier, 2012). De fait, l'accompagnement des enfants à l'école reste encore majoritairement à la charge des femmes :

⁵⁹ Selon l'enquête « Emploi du temps » de l'INSEE de 2010.

60 % des enfants de maternelle vivant avec des parents en couple sont accompagnés par leur mère, 20 % par leur père et 12 % par les deux⁶⁰.

Les problèmes d'articulation entre temps de travail, modes de garde et temps scolaire reviennent principalement aux femmes. Les horaires des divers modes d'accueil des jeunes enfants, du périscolaire, la gestion du mercredi, des « petites » et « grandes » vacances scolaires peuvent alors représenter autant de difficultés. Selon une enquête réalisée en 2006 par le Conseil de Développement de l'Agglomération et du Pays d'Angers, 60 % des parents interrogés affirmaient avoir besoin de faire garder leurs enfants, régulièrement ou occasionnellement, le mercredi ou le week-end⁶¹. Ce taux était supérieur à 73 % pour les « petites » vacances scolaires comme les « grandes ». L'enquête met également en avant des inégalités d'accès selon les communes de résidence : certaines n'ont pas d'accueil prévu le mercredi, ni pendant toutes les vacances scolaires. De même, les horaires d'ouverture des garderies périscolaires (7 h 30 le matin et 18 h 30 le soir) apparaissent insuffisants pour une partie des parents qui travaillent à Angers et habitent dans le périurbain lointain. Le recours à la famille élargie, notamment aux grands-parents, représente dans ces divers cas le principal mode de garde (en dehors des parents eux-mêmes) : cela concerne 18 % des enquêtés le mercredi ou le week-end, 27 % pour les « petites » vacances scolaires et 29 % pour les « grandes ». Par ailleurs, 71 % des personnes avec enfants considéraient manquer de temps pour leurs loisirs, contre seulement 52 % pour celles sans enfants.



Doc III.8 L'articulation des temps comme stratégie de marketing

60 Selon l'enquête « Emploi et module complémentaire sur la conciliation entre vie familiale et vie professionnelle », de 2010 de l'INSEE. Ces taux sont globalement les mêmes pour les élèves du primaire.

61 N. Rexand, 2006, *Enquête sur l'accessibilité temporelle aux services – Questionnaire sur le temps des usagers du Pays et de l'Agglomération d'Angers*, Conseil de Développement du Pays et de l'Agglomération d'Angers, 121 p. (l'enquête repose sur un échantillon de 295 enquêtés).

3.2. Des familles désynchronisées ?

Articuler ses différents temps de vie – travail, famille, loisirs... – peut être d'autant plus compliqué pour les parents travaillant en horaires atypiques. La désynchronisation des horaires de travail a inévitablement des répercussions sur la vie de famille. Ces répercussions sont d'autant plus importantes lorsque les deux conjoints sont concernés par la désynchronisation. Celle-ci touche un nombre croissant de couples bi-actifs (Lesnard, 2009). La journée de travail des couples bi-actifs est de moins en moins marquée par la juxtaposition de deux journées de travail standard, de 9 h à 17 h (*ibid.*). Cette désynchronisation touche particulièrement les emplois peu qualifiés et du fait de l'homogamie, est décuplée au niveau du couple (*ibid.*). Autrement dit, une personne ayant un emploi peu qualifié a plus de probabilité d'être en horaires décalés et d'être en couple avec une personne ayant elle-même des horaires décalés. Et le décalage des horaires est rarement le même pour les deux conjoints. Avoir des horaires décalés ne signifie pas pour autant passer moins de temps en famille, cela dépend notamment du moment de la journée concerné par le décalage (Lesnard, 2009). Des conjoints aux journées de travail décalées l'un le matin, l'autre la nuit, peuvent par exemple avoir plusieurs heures de temps libre en commun entre la fin du travail de l'un et le début du travail de l'autre. Les jours de travail, l'essentiel de la sociabilité conjugale et familiale a lieu en fin d'après-midi et en soirée : c'est pourquoi quand l'un des conjoints travaille à ce moment-là, cette sociabilité peut être particulièrement affectée (*ibid.*). Ces couples « désynchronisés » passent moins de temps ensemble, mais peuvent par contre avoir davantage de temps seul avec leurs enfants (*ibid.*).

Les entretiens effectués témoignent également d'un temps de présence avec les enfants qui peut être important pour les parents en horaires décalés, parfois supérieur à celui de parents en horaires standard. Ceci est d'autant plus marqué pour les décalages du matin (du type 6 h-13 h) qui laissent de grandes plages de temps libre l'après-midi. Les horaires décalés étant souvent aussi irréguliers, ceux du matin peuvent aller de pair avec ceux de l'après-midi - soirée, qui sont eux plus contraignants. Dans ce dernier cas, les quelques heures de libre le matin ne permettent pas de réaliser beaucoup d'activités, entre le réveil et la préparation pour la crèche et le travail, notamment pour les habitants du périurbain.

Les couples qui disposent d'une certaine liberté dans la détermination de leurs horaires de travail tentent de synchroniser leurs horaires, au moins leurs jours de repos. Ils peuvent s'organiser aussi parfois en décalage pour pouvoir garder leurs enfants. C'est par exemple le cas d'un jeune couple, parents d'un bébé de six mois : elle est employée dans une cafétéria,

lui barman dans une discothèque, il travaille essentiellement de nuit du jeudi au samedi soir, elle travaille du mercredi au dimanche inclus (l'après-midi et en soirée, parfois jusqu'à 22 h). Ils s'organisent avec leurs horaires en décalage : elle s'occupe de leur enfant le matin pendant qu'il récupère de sa nuit, il se réveille un peu avant qu'elle parte au travail, il s'occupe alors du bébé jusqu'à son retour vers 22 h 30 puis il part travailler. Les jours de travail, ils ne font que se croiser, ils passent par contre beaucoup de temps seul avec leur enfant et ils ont leurs jours de repos ensemble le lundi et le mardi. Cette mère a « choisi » de travailler en soirée, afin de passer davantage de temps avec son enfant et de ne pas avoir à effectuer de dépenses supplémentaires pour sa garde. Ce « choix » s'insère bien évidemment dans un univers assez contraint, l'autre possibilité étant pour elle de travailler sur des horaires de journée mais qui changent chaque semaine.

Il est également difficile pour les couples d'avoir une pratique sportive ou de loisirs en commun ; en général, l'un a son activité pendant que l'autre garde les enfants. Mais cela peut concerner aussi bien les parents qui travaillent en horaires standard. La différence réside peut-être ici davantage dans la possibilité du recours à la famille élargie : les parents en horaires décalés s'appuyant déjà beaucoup sur leur famille pour faire garder leurs enfants pendant leurs heures de travail, il leur est difficile de rajouter quelques heures pour leurs loisirs. Les parents en horaires décalés s'appuient en effet beaucoup sur la famille élargie – quand ils le peuvent – pour faire garder leurs enfants pendant les heures de fermeture de la crèche, notamment les week-ends où ils travaillent. Si les crèches en horaires atypiques d'Angers leur offrent une solution sur les horaires atypiques de semaine, elles sont toutes fermées le samedi et le dimanche⁶². Plusieurs week-ends par mois, les enfants sont gardés par les grands-parents et, exceptionnellement, par d'autres membres de la famille. Ceux-ci pouvant habiter relativement loin, parfois dans un autre département, les enfants y restent alors le week-end entier.

Si les parents en horaires décalés arrivent à passer du temps avec leur enfant, cela se fait parfois au détriment du temps pour le couple, du temps pour soi, ou encore du sommeil, qui sont les premiers sacrifiés. Caroline, par exemple, est aide-soignante et travaille la nuit en clinique, de 21 h à 7 h. Deux nuits par semaine, avant de se rendre à son travail en périphérie d'Angers, elle dépose sa fille dans la crèche « 24/24 » vers 20 h 30. Elle rentre chez elle vers 7 h 30, dort quelques heures, réalise quelques courses en fin de matinée si besoin et part récupérer sa fille à 13 h. Ses temps libre en semaine sont dédiés à sa fille, elle essaye de réaliser toutes les activités « corvées » plutôt en fin de matinée avant de la récupérer. Les

62 Certaines crèches sont ouvertes le samedi mais ont une amplitude horaire réduite sur la journée.

week-ends où elle travaille (un sur deux), puisque la crèche est fermée, sa fille est gardée par les grands-parents (qui habitent à quatre-vingts kilomètres).

« Je profite plus de ma fille que les autres personnes qui mettent leurs enfants la journée à garder et qui vont travailler, et le soir : à manger, le bain et au lit... Alors que nous, on fait des choses l'après-midi du coup... au détriment du sommeil... Je dormirai quand elle ira à l'école. Je dois avoir 1550 heures de sommeil de retard je pense. Je dors maximum quatre heures le matin et parfois un peu quand elle fait la sieste l'après-midi. [...] C'est dur aussi [de travailler la nuit], on ne suit pas son rythme biologique... » (Caroline, aide-soignante, mère d'un enfant de deux ans)

3.3. Vivre la ville à contretemps

Vivre la ville en « décalé », à côté des rythmes collectifs, signifie également vivre la ville en heures creuses. Cela a aussi ses avantages : disposer de plusieurs heures, voire de journées entières, en pleine semaine permet de faire ses courses et de se rendre dans les services à des moments où tous les commerces et les services sont ouverts et où l'affluence est limitée. Ce sont effectivement ces heures et ces jours que choisissent en priorité les parents en horaires décalés pour réaliser leurs achats et se rendre dans les services à l'amplitude horaire limitée (administrations, cabinets médicaux, banques, etc.). Dans une logique d'optimisation de leurs déplacements, les habitants du périurbain choisissent plutôt les moments après le travail (lorsqu'ils sont du matin) ou la coupure (lorsqu'ils ont des horaires fragmentés). Cela répond aussi à la volonté de concentrer les activités « corvées », comme les courses et les démarches administratives, sur les jours de travail, pour laisser les jours non travaillés aux loisirs, aux rencontres avec les amis et la famille, ou encore au repos. Les moments après le travail ou ceux de la coupure peuvent également permettre aux parents d'effectuer ces « corvées » pendant que leur enfant est à la crèche. Ce temps libre en semaine peut aussi être l'occasion de retrouver des amis (eux-mêmes en horaires atypiques).

Bénéficier de larges plages de temps libre en semaine ne facilite pas pour autant l'accès à tous les commerces et services, puisque certains sont fermés aux heures jugées « creuses », comme le lundi, et parfois le jeudi⁶³, voire ne concentrent leur activités que sur quelques heures pleines. À Angers, par exemple, en semaine, les horaires des piscines visent clairement les actifs en horaires standard et leurs familles, avec des ouvertures uniquement sur la pause

⁶³ À Angers, par exemple, les huit bibliothèques de quartier sont fermées le lundi, le jeudi et certaines matinées (la médiathèque centrale, le lundi, ainsi que les jeudi et vendredi matins).

méridienne (12 h -14 h), le début de soirée (19 h-20 h 45) et une amplitude plus marquée le mercredi. Il est donc impossible de s'y rendre le matin ou l'après-midi⁶⁴.

L'optimisation des déplacements, comme le repli sur le domicile, tous deux caractéristiques des pratiques de la ville des familles, se retrouvent amplifiés pour celles en horaires décalés. Le recours aux achats par Internet, aux commerces de transit sur le trajet domicile - travail, ou encore aux services à domicile (coiffeur, esthéticienne, etc.), permet de limiter les déplacements. De même, les rencontres avec les amis et la famille ont généralement lieu au domicile même. Les familles en horaires décalés profitent finalement peu de la ville et de ses services, les pratiques de la ville se réduisent essentiellement au travail et aux activités « corvées ». Les sorties urbaines, au cinéma, au théâtre, au café, au restaurant... restent très occasionnelles. Et ces rares sorties se déroulent essentiellement dans l'après-midi (ou le midi). Le temps libre, consacré avant tout aux enfants, permet tout de même de profiter des parcs publics de la ville.

« Plus il est contraint et atypique, plus le temps de travail rend difficile l'organisation des mobilités des individus pris isolément, mais surtout, plus il rend difficile la synchronisation de la vie de famille, et donc les systèmes collectifs de mobilité qu'elle doit mettre en œuvre. » (Godard, 2006, p. 63)

Vivre la ville à contretemps recouvre des réalités très disparates, le vécu des familles dépend beaucoup du caractère « contraint » ou « choisi » des horaires atypiques, du fait que les horaires et les jours de travail soient connus suffisamment à l'avance ou non, de la possibilité de les adapter au moins à la marge... Les difficultés inhérentes aux horaires atypiques résident autant dans leur décalage (travailler le matin très tôt, en soirée, la nuit ou le week-end) que dans leur irrégularité. Celle-ci impose une réorganisation régulière de l'emploi du temps. Il faut s'adapter constamment à un nouveau rythme et repenser l'organisation des activités individuelles et familiales. Cela ne permet pas de s'engager dans des activités sportives ou culturelles de manière régulière. Mais surtout, cela peut être source de fatigue physique importante. Les emplois du temps ne sont parfois connus qu'une à deux semaines à l'avance et les heures comme les jours de travail peuvent être très fluctuants, notamment dans le secteur de la grande distribution.

C'est par exemple le cas de Claudia, caissière dans un hypermarché, qui élève seule ses deux enfants. Ses horaires changent chaque semaine, elle peut travailler tôt le matin (dès 6 h), comme tard le soir (jusqu'à 22 h). À cela, elle doit ajouter le temps de transport en commun, à

64 Les piscines peuvent par contre être ouvertes aux publics scolaires à ces moments-là.

des horaires non prioritaires. Elle a choisi de réduire son temps de travail (à mi-temps) depuis la naissance de son deuxième enfant mais elle travaille quand même cinq jours par semaine, samedi inclus, sur des plages horaires de deux à quatre heures qui changent constamment. Le seul effet bénéfique sur ces horaires : elle ne travaille plus que jusqu'à 20 h... Elle est ainsi soumise à de fortes contraintes horaires, sans modification possible de sa part. Elle souhaite reprendre un temps de travail partiel à 80 % quand son enfant aura un an car elle ne s'y retrouve pas financièrement à mi-temps, même avec le « complément de libre choix d'activité »⁶⁵, elle doit finalement travailler tous les jours et ne voit donc pas davantage ses enfants. Elle préfère un temps partiel long (28 h) plutôt qu'un temps plein pour pouvoir s'occuper de ses enfants. Elle utilise les services d'une crèche en horaires atypiques, sur des horaires décalés du matin et du soir, qui varient chaque semaine. En dehors des heures d'ouverture de la crèche, elle peut compter ponctuellement sur des amies du voisinage. Elle est contrainte de s'organiser « au jour le jour ». Avoir des horaires variables demande une grande organisation, un recours constant à l'emploi du temps et une réadaptation permanente des activités familiales. Disposer d'un mode de garde en horaires atypiques permet une certaine stabilité, dans des emplois du temps très fluctuants.

« On se fait violence la plupart du temps : ne pas suivre le même rythme d'horaires, c'est fatigant [...] Travailler un jour le matin, l'autre jour l'après-midi, l'autre jour toute la journée, tu n'as pas de rythme, il y a des jours où tu commences le travail à 11 h, d'autres jours où tu commences à 16 h, d'autres à 9 h, le jour d'après à 14 h... Comment veux-tu avoir un rythme ? » (Claudia, caissière, mère de deux enfants, de 8 mois et 8 ans)

Vivre en horaires décalés, à l'écart des rythmes collectifs, signifie aussi qu'il est difficile de partager du temps avec les personnes en horaires classiques, d'assister par exemple à certains événements familiaux, amicaux ou de voisinage, qui se déroulent généralement le samedi ou le dimanche. À l'inverse, les personnes en horaires classiques n'ont pas de jour de repos en pleine semaine, ni de larges plages horaires de temps libre. Les familles en horaires décalés sont amenées à passer du temps avec des personnes elles-mêmes en horaires décalés – encore faut-il que le décalage soit le même... Le repli sur la sphère familiale, sur le « cocon » familial, est particulièrement important. Par ailleurs, avoir des horaires décalés n'est pas nécessairement incompatible avec une vie de famille, mais par contre peut l'être avec le temps scolaire. Tant que les enfants peuvent suivre en partie le rythme des parents – avoir des journées de repos en pleine semaine, se coucher et se lever un peu plus

⁶⁵ Le « complément de libre choix d'activité » est une prestation accompagnant l'interruption ou la réduction d'activité professionnelle, dont peuvent bénéficier les parents d'enfants de moins de trois ans.

tard...– la vie de famille n'est pas nécessairement affectée. Lorsque les enfants rentrent à l'école, ces temps de vie en décalés ne sont plus toujours possibles. Les familles peuvent alors éventuellement se reposer davantage sur les grands-parents ou engager une personne à domicile – dans les cas où elles disposent des moyens « humains » et financiers nécessaires. Néanmoins, le week-end, notamment le dimanche, retrouve alors son rôle pivot des sociabilités familiales. Et l'adaptation des horaires de travail revient de nouveau principalement aux mères : quand elles ne peuvent les changer, elles envisagent de réduire leur temps de travail – si ce n'est déjà fait –, de changer d'activité professionnelle, voire d'y renoncer.

Articuler ses temps de vie, profiter de sa famille, tout en travaillant, en ayant du temps pour soi, pour son couple, ses enfants, etc., est rarement une tâche aisée. Cela peut s'avérer d'autant plus difficile pour les familles en horaires atypiques. Travailler en horaires décalés signifie bien aussi habiter la ville en horaires décalés, au moins en partie – puisque le décalage peut ne concerner que la nuit, ou que le samedi, ou seulement quelques nuits de la semaine, etc. Si les lieux de loisirs, de chalandise ou de sociabilités ne changent pas nécessairement, les temps de ces pratiques peuvent, eux, fortement varier. Vivre la ville à un autre rythme que la majorité des individus prend de multiples facettes : pratiques des commerces et des services aux heures creuses, « week-end » en plein milieu de semaine, repli sur le domicile et la sphère familiale, etc. Par ailleurs, ce décalage temporel s'accompagne bien souvent de fortes irrégularités et de manque de visibilité sur l'emploi du temps, dans le domaine professionnel comme en dehors. Cela demande alors une réadaptation constante des activités individuelles comme familiales.

CONCLUSION

Ainsi, la progression des préoccupations temporelles dans les politiques urbaines est manifeste au travers de l'attention croissante portée à la multiplicité des usages et des usagers. Si de nombreux services restent sur des ouvertures 9-12 h/14-17 h, d'autres ont élargi leurs horaires, afin de permettre aux usagers de s'y rendre après leur journée de travail ou pendant la pause méridienne. Ils se sont adaptés afin de faire gagner du temps aux usagers, grâce à des guichets uniques, à la simplification de certaines démarches, réalisables en partie sur Internet, etc. Des mesures de désynchronisation ou de mutualisation ont permis – ou devraient

permettre – d’optimiser le fonctionnement de certains équipements et services. Toutefois, les actions restent bien souvent mises en place de manière isolée, sans réelle coordination, sans s’inscrire dans une démarche globale à l’échelle des agglomérations. Le manque de moyens affectés aux questions temporelles est manifeste même dans les villes qui disposent d’agence ou de mission « temps ». Nombre de projets ne dépassent pas le stade des expérimentations.

Les modes de garde en horaires atypiques, développés notamment à Rennes, Lyon, Toulouse et Angers, ont permis de répondre en partie aux besoins de parents salariés en horaires décalés. Ces dispositifs apportent une certaine stabilité dans des emplois du temps très fluctuants, en tentant de s’adapter aux situations d’urgence et aux horaires irréguliers. Si certains modes de garde fonctionnent en continu, « en 24/24 », ils restent peu nombreux et se concentrent avant tout sur les horaires atypiques de journée, de 5-6 h à 21-22 h, et sur la semaine. Travailler en horaires atypiques peut recouvrir de nombreuses formes. L’articulation des temps de vie est d’autant plus difficile quand les horaires décalés s’accompagnent d’autres contraintes, comme un manque de visibilité sur l’emploi du temps de travail ou l’impossibilité d’adaptation des horaires (notamment en cas d’urgence).

Travailler en horaires décalés a des répercussions sur l’ensemble des pratiques de la ville. Cela signifie également avoir des temps de loisirs comme des temps de chalandise en décalé, à des moments où la plupart des personnes travaillent. Cela permet de réaliser ses achats et de se rendre dans les services lorsque l’affluence est limitée. Vivre à contretemps signifie également qu’il est difficile de partager du temps avec des personnes qui suivent, elles, ces rythmes collectifs, tout comme celles qui travaillent « en décalé », puisque le décalage des horaires n’est pas le même pour tous non plus. Cela peut alors se traduire par un repli sur le noyau familial et le domicile. Les modes de garde en horaires atypiques permettent aux parents aux temps de travail décalés de mieux concilier activités professionnelles et familiales mais restent des dispositifs temporaires. Quand vient le temps de l’école, le problème se pose à nouveau.

Ces mesures peuvent paraître comme des ajustements à la marge par rapport aux grandes ambitions dont étaient porteuses les politiques italiennes des temps de la ville, notamment en matière de rapports sociaux de sexe. En France, ces questions ont parfois été diluées dans un ensemble de priorités, se rapportant à la rationalisation du fonctionnement des villes ; ce qui a pu conforter les inégalités dans la division sexuée du travail, en aidant les seules femmes à concilier vie professionnelle et vie familiale. Cela renvoie en partie aux limites des expérimentations locales, l’ensemble de ces questions demandant un débat plus

large sur le rôle du travail dans nos sociétés, le rôle du *care* ou soin à autrui, le travail de nuit, du dimanche, ou encore les horaires irréguliers.

CHAPITRE IV

TEMPORALITÉS DES ESPACES PUBLICS

Les temporalités urbaines ont fait, depuis une vingtaine d'années, l'objet d'une série d'études⁶⁶, mettant en évidence certaines mutations, certains parlant même de « nouvelles temporalités » (Godard, 1997) pour qualifier ces évolutions récentes.

Nous nous concentrerons ici sur les temporalités des espaces publics⁶⁷, « *les endroits accessibles au(x) public(s), arpentés par les habitants, qu'ils résident ou non à proximité* » (Paquot, 2009, p.3), les plus simples à observer même si, naturellement, il y a une grande variété de facteurs qui impactent ces espaces et leurs fréquentations. Pour cette étude, nous avons essentiellement retenu comme espaces publics les rues, places, jardins publics où nous avons pu observer les passants, les compter, afin de mesurer les flux et leurs variations en fonction des heures et des jours. Nous nous sommes concentrés sur les pratiques et usages de ces espaces publics (assis, en marche, en vélo) et avons laissé de côté les flux automobiles, car bien qu'empruntant des espaces publics, les personnes en voiture sont dans un espace privé et n'ont généralement pas d'interaction directe avec les personnes présentes autour.

L'aménagement des espaces publics permet ou non certains usages, donc certains types de fréquentations. Ainsi, la présence de bancs permet de s'asseoir pour observer, se reposer, lire, manger... De même, le fait que certains espaces offrent une surface lisse peut permettre l'utilisation de skates ou rollers, donc une certaine pratique de l'espace. Nous verrons au travers de ce chapitre que ces aménagements ont un rôle dans la pratique et l'appropriation de ces espaces publics, et sont donc conçus en fonction des usages prévus, planifiés, voire régulés mais aussi parfois détournés ou utilisés de façon inattendue.

Ce chapitre s'appuie essentiellement sur les divers travaux d'enquêtes réalisés ces dernières années dans les villes françaises étudiées (auxquelles nous intégrerons quelques comparaisons ou compléments à partir des données des villes de pays européens partenaires du contrat *Urban-net Chronotope*) (1.). Nous partirons des temporalités journalières (2.) avant

66 Notamment pour n'en citer que quelques unes dans l'ordre chronologique : Pumain 1993, Bonfiglioli 1999, Haicault 2003, Gwiazdzinski 2005, Guillemot et Soumagne 2007.

67 Nous retenons ici cette approche et non celle davantage socio-politique développée dans une publication récente : *Cahiers Sens Public*, n°15-16, « A-t-on enterré l'espace public ? », juillet 2013, Paris, Editions de la Maison des sciences de l'homme, paru le 25 novembre 2013.

d'évoquer les temporalités hebdomadaires (3.) et enfin les temporalités saisonnières, occasionnelles, événementielles (4.) de nos villes d'étude.

Nous ne traiterons pratiquement pas ici du temps long (un exemple sera présenté en 4.3) qui naturellement pourrait aussi être évoqué (cf. M. Roncayolo au sujet du projet urbain), mais pour lequel nous ne disposons pas de données suffisantes et qui aurait impliqué de mobiliser d'autres méthodes.

« Ville et édifice, dont, à juste titre, Christian Devillers rappelle qu'ils appartiennent à des temporalités très différentes, long terme pour la première, terme plus court pour le second. Toutefois le projet urbain d'aujourd'hui ne peut guère être identifié à une forme globale de la ville qui paraît se perdre dans une expansion et une mobilité plus généralisées et dépendre, somme toute, de l'organisation des réseaux plus que d'un dessin visible, distinctif ».

RONCAYOLO Marcel, 1996, Conceptions, structures matérielles, pratiques. Réflexions autour du « projet urbain », Enquête, p. 59-68

Par ailleurs, ces temporalités sont en partie aussi « régulées » par l'offre (jours et heures d'ouverture des commerces et services : chapitre 2), comme pour les transports en commun (développés dans le chapitre 6), par les jours et heures d'ouverture de certains parcs et jardins ou musées par exemple (la fonction récréative et/ou touristique de certains lieux variant aussi selon les saisons), par les politiques tarifaires (voire les heures d'ouverture) des parkings...

De plus, les fréquentations peuvent varier selon le niveau de surveillance et de sécurité des lieux. On peut ainsi s'interroger sur l'impact des politiques de sécurité pour la fréquentation de certains lieux. Ainsi, la vidéosurveillance s'est développée dans de nombreuses villes comme à Nice (la plus médiatisée ?), mais se diffuse aussi dans d'autres villes comme à Trélazé (agglomération d'Angers) ou au Mans – qui s'y lance également – (Klauser, 2004). La perception des niveaux de sécurité / surveillance peut être très variable selon les individus, qui y sont plus ou moins « sensibles » : rassurants pour certains, atteinte à la liberté pour d'autres... Cette surveillance / sécurité peut aussi engendrer des appropriations variées de ces espaces publics, fréquentations plus familiales dans certains lieux en journée, plus jeunes, étudiantes ou masculines en soirée dans d'autres⁶⁸.

68 Cf. activités illégales présentes en soirée dans certaines rues du quartier *El Raval* étudiées à Barcelone.

1. MÉTHODOLOGIES MOBILISÉES : UN IMPORTANT TRAVAIL D'ENQUÊTE

Une première étude-test a été lancée dès octobre 2010 à Angers de manière à saisir des aspects significatifs des temporalités des espaces urbains, suivie à l'automne 2011 d'une nouvelle enquête reprenant la même approche, avec quelques variations à la suite des enseignements de la première étude.

D'une part, il s'agissait de cerner, selon des méthodes empiriques classiques, les variations d'intensité de la fréquentation des espaces publics centraux et péricentraux à travers leur visibilité « paysagère » et, d'autre part, d'en amorcer une évaluation numérique :

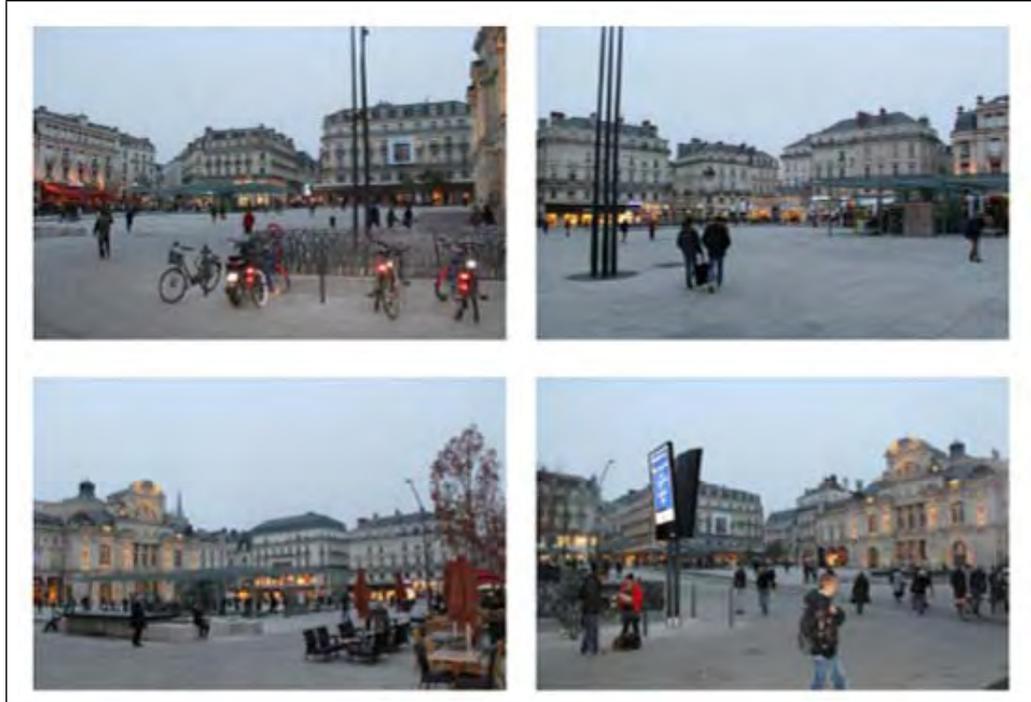
- Prises de vue cadencées selon les mêmes angles au fil de la journée dans des lieux « stratégiques » centraux et péricentraux ;
- Comptages sommaires de piétons ont également été effectués à ces occasions, intégrant une approche visuelle des chalands (classe d'âge ; sexe ; seul(e) ou accompagné(s) ; etc.) ;
- Relevés de terrain des jours et horaires d'ouverture des commerces et services implantés dans les secteurs étudiés ;
- Administration de questionnaires à des clients et passants (« *shoppers* ») dans les mêmes lieux et à la même période à plusieurs moments de la journée et de la semaine.

A l'issue de ces premiers travaux, de nouvelles enquêtes ont ensuite été réalisées à l'automne 2012 à Angers et au Mans (printemps 2012) et des relevés de terrain et photographies à Toulouse. Enfin, une autre série d'enquêtes portant plus spécialement sur les soirées festives étudiantes a été réalisée à Angers (automne 2012), au Mans et à Brest en février 2013 mais ces enquêtes seront essentiellement citées dans le chapitre 5.

De plus, la même méthodologie a été adoptée par les collègues européens partenaires du programme *Urban-net Chronotope* qui ont notamment réalisé en novembre 2012 un travail photographique et de recensement des flux dans leurs villes et quartiers d'étude. Nous reprendrons ici certains de leurs résultats comme éléments de comparaison.

La méthode retenue et étendue à l'ensemble du groupe européen *Chronotope* n'est bien sûr pas parfaite, des biais existent comme par exemple avec l'impact des transports en commun et de leurs dessertes (descentes ou montées qui engendrent des regroupements ponctuels sur les photos), mais elle nous est apparue la plus à même de capter avec les moyens disponibles les temporalités urbaines qui varient en fonction des jours, des lieux...

Ainsi, la prise de photos présente des limites (plus ou moins de personnes présentes selon l'angle retenu), comme on peut le noter par une série de photos prises à la même heure sur une même place (doc. IV.1).



Doc. IV.1. : Variations de la perception de la fréquentation de la place du Ralliement à Angers le jeudi 17 novembre 2010 à 17 heures

(Source : Enquête L3 géographie, Université d'Angers, 2010).

1.1. Les enquêtes réalisées dans les villes françaises

Premières enquêtes à Angers en 2010 et 2011

Les enquêtes ont été réalisées à Angers par des groupes d'étudiants (3^e année de licence de géographie) dans le cadre de leur formation méthodologique (méthodes d'enquête). Les enquêtes par questionnaire ont été complétées par des prises de vue cadencées selon les mêmes angles au fil de la journée dans des lieux « stratégiques » centraux et péricentraux. Des rapports accompagnés de planches diachroniques ont été réalisés.

Ce chantier a été pratiqué à Angers fin octobre 2010 en intégrant : la grande place centrale (place du Ralliement) ; le secteur piétonnier ; les boulevards péricentraux de l'hypercentre ; le quartier République et le faubourg médiéval péricentral (La Doutre) et enfin le quartier périphérique des Justices (incluant de l'habitat social).

Pour la seconde enquête organisée fin octobre 2011, les lieux d'enquête ont été choisis le long de la ligne de tramway inaugurée au mois de juin précédent : du terminus nord (axe central de la commune d'Avrillé) à la fin de la ligne au sud (quartier de La Roseraie), en passant par les quartiers Carnot – Ayrault (boulevards péricentraux), place du Ralliement (hypercentre) et de la gare d'Angers au centre commercial d'un quartier d'habitat social (ex-ZUP du quartier de La Roseraie). Par ailleurs, un relevé à partir de photos (prises toutes les demi-heures de 7 h 30 à 20 heures) de la fréquentation piétonne a été réalisée sur une journée continue un jeudi de septembre (le 9 ou le 16).

Au-delà de la mise au point interactive des questionnaires réalisés à Angers, l'enquête proprement dite a permis de renseigner environ 200 questionnaires (196 de 26 questions, remplis par les enquêteurs) en 2010 et un peu plus de 300 en 2011 (316 questionnaires de 30 questions, Annexes IV.). Le panel de questions portait sur les lieux (origine, destination, itinéraire), les fréquences de déplacement vers les lieux de commerces et services, les lieux complémentaires fréquentés en dehors du centre et péricentre, les combinaisons de motifs, les alternatives, les moyens de mobilité.

Troisième enquête à Angers : enquête de la CCI en 2011

La Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) du Maine-et-Loire mène des enquêtes régulières à Angers (un vendredi de novembre avant le traditionnel marché de Noël). Nous nous sommes procurés le comptage des piétons réalisé en 2011 (7^{ème} édition) au centre-ville d'Angers en 58 points : le vendredi 18 novembre 2011 de 10 h à 19 h (rendant possible des comparaisons par rapport à 2010 et 2009 par rue).

Quatrième enquête à Angers en 2012

Deux enquêtes complémentaires ont été conduites à l'automne 2012 par les étudiants de licence de géographie de l'Université d'Angers :

- Les L2 géographie ont enquêté sur les lieux ouverts la nuit et les temporalités nocturnes des étudiants (qui donnera quelques éléments complémentaires pour le chapitre 5) (337 questionnaires de 37 questions) (Annexes IV.) ;

- Les L3 géographie ont quant à eux enquêté sur les temporalités des pratiques de loisirs et de chalandise des Angevins (236 questionnaires exploitables et comparables de 67 questions, ainsi que des relevés de terrain) et réalisé des prises de photos à différentes heures (8 h, 10 h, 12 h, 14 h, 17 h, pour tenter de mesurer les flux de piétons) un jeudi, un samedi et un dimanche de novembre.

Enquêtes réalisées au Mans

Au Mans comme à Angers et Toulouse et dans les autres villes européennes partenaires du programme de recherche *Urban-net Chronotope*, un premier relevé de photographies sur le terrain a été réalisé en novembre 2012 (même méthode qu'à Angers expliqué ci-dessus pour estimer les flux de piétons).

Par ailleurs, deux enquêtes par questionnaire ont été réalisées au printemps 2012 (298 questionnaires exploitables sur les fréquentations des quartiers manceaux), et au printemps 2013 (302 questionnaires sur les temporalités nocturnes étudiantes).

Enquête réalisée à Toulouse

A Toulouse, comme au Mans et à Angers et dans les autres villes européennes partenaires du programme de recherche *Urban-net Chronotope*, un relevé de photographies sur le terrain a également été réalisé en novembre 2012 (estimation des flux piétons).

Enquête réalisée à Brest

Parmi les trois enquêtes par questionnaires réalisées dans trois villes (Angers, Le Mans et Brest) autour des soirées festives étudiantes, la plus importante a été conduite à Brest avec 651 étudiants âgés de 18 à 30 ans interrogés (contre 337 à Angers et 302 au Mans). L'essentiel de ces résultats seront présentés dans le chapitre 5.

1.2. Enquêtes dans les villes européennes partenaires Chronotope

Comme cela avait été décidé lors des premières réunions du groupe international de recherche *Urban-net Chronotope*, nous avons tous utilisé à peu près les mêmes méthodes de relevé de terrain et d'enquête de fréquentation afin de permettre ensuite quelques comparaisons entre nos diverses villes et pays (photographies prises aux mêmes heures un jeudi, un samedi et un dimanche de novembre 2012).

Malmö (principale place centrale, située entre le centre-ville et la gare)

Parmi les enquêtes menées par les collègues de l'équipe suédoise, un comptage des piétons et cyclistes entrant et sortant de la principale place du centre-ville a été réalisé en 2013 (nous avons intégré certains résultats dans le développement ci-dessous).

Enquêtes à Porto et Lisbonne (cf. annexes)

Porto :

Des relevés photographiques de terrain ont été réalisés les jeudi 15, samedi 17 et dimanche 18 novembre 2012 dans le centre-ville de Porto, accompagnés d'un recensement des boutiques et d'observations des fréquentations.

Lisbonne :

A Lisbonne, la même méthode a été mobilisée comprenant la prise régulière de photographies (doc. IV.2) sur trois jours (mercredi 28 novembre, samedi 1^{er} et dimanche 2 décembre 2012) et un relevé des fréquentations, l'étude de cas étant concentrée dans le quartier du *Chiado* dans le centre historique de la ville.



Doc IV.2 : Flux piétons rue Carmo à Lisbonne, samedi à 17 heures
(Source : Enquête Chronotope, Lisbonne, Novembre-Décembre 2012)

Enquêtes à Barcelone dans le quartier El Raval

Les variations de la fréquentation d'un quartier de centre-ville ont été étudiées à partir de l'exemple du quartier *El Raval* à Barcelone (secteur *Bonsuccés-Elisabets*, une des entrées principales du quartier) (doc. IV.3) :



Doc. IV.3 : Localisation des rues étudiées dans le quartier El Raval à Barcelone
(Source : Enquête Chronotope, Barcelone, 2012).

2. LES TEMPORALITÉS JOURNALIÈRES DES ESPACES PUBLICS URBAINS

Les espaces publics des villes sont globalement marqués par des temporalités journalières « classiques », régulières, liées aux principaux moteurs de mobilité : se rendre à l'école ou à son travail, les pauses-déjeuner, les lieux de rencontres ou de loisirs, les lieux d'activités nocturnes, festives, etc.

Diverses méthodes ont été mobilisées pour mesurer ces temporalités comme indiqué précédemment en méthodologie (1.), à l'image des photographies prises toutes les heures au cours d'une journée (exemple de l'hypercentre d'Angers ci-dessous avec la place du Ralliement).

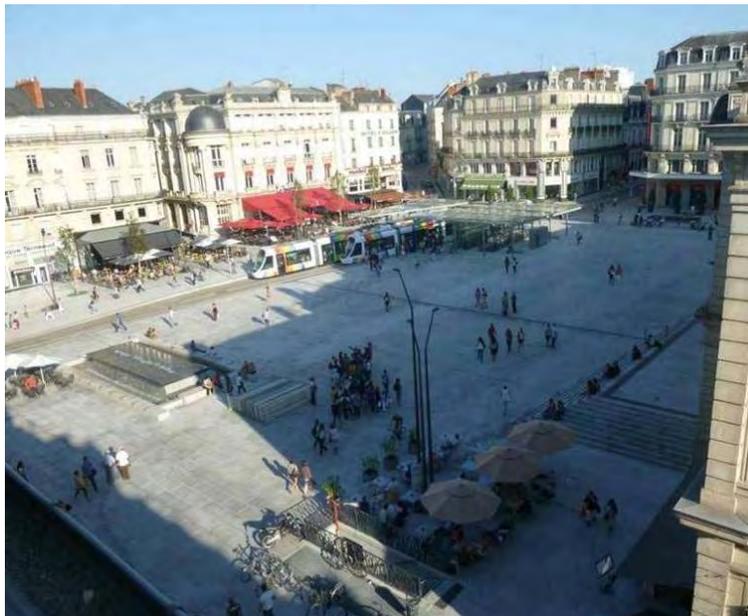
7h30



13h30



18h30



Doc. IV.4 : Extraits de l'enquête photographique à Angers, place du Ralliement

(Source : Enquête L3 géographie, Université d'Angers, 2011).

2.1. Généralités autour des temporalités journalières

Pics piétonniers

Lors des enquêtes menées à Angers, au Mans et à Toulouse en 2012, on relève que les jeudis et samedis (jours de la semaine retenus pour nos enquêtes au sein de *Chronotope*), la fréquentation augmente du début de matinée jusqu'à l'après-midi ; elle connaît dans certaines rues un premier pic en fin de matinée (pause-déjeuner dans la journée de travail et fréquentation de restaurants) ; un second maximum se situe en fin d'après-midi avec dominante des jeunes adultes (cf. cartes des trois villes de l'ouverture commerciale et des flux piétons, cf. doc. IV.5, 6 et 7, et annexes). Les flux piétonniers manifestent l'addition de facteurs : horaires de travail (début, pause, sortie) ; shopping après le travail ou au moment de la pause ; usage des bars et restaurants ; etc. Dans le détail, nous reviendrons au cours des prochains développements sur certaines temporalités spécifiques liées à telle ou telle activité.

Le Mans : Observations à partir des cartes horaires (Annexe)

Jeudi

- Fréquentation piétonne en augmentation régulière du matin à la fin d'après-midi ;
- Place de la République : hypercentrale, correspond à un lieu de passage obligé dans la structure radioconcentrique de la ville. De plus, la présence de la station du tramway et la convergence de nombreuses lignes de bus renforcent cette centralité.
- Globalement, on observe des temps d'urbanité diversifiée : travail, shopping après le travail, sorties nocturnes des étudiants, massivement en centre-ville.

Samedi

- Fréquentation piétonne en augmentation régulière du matin à la fin d'après-midi ; mais en valeurs brutes elles sont plus importantes que le jeudi, surtout l'après-midi (fin d'après-midi) : cela correspond aux habitudes de shopping au sein de l'hypercentre suivies de moments festifs en début de soirée, voire plus tard.
- Ainsi, à 17 heures, la fréquentation piétonne est multipliée par 2 voire 3 par rapport au jeudi.
- Globalement, un temps d'urbanité riche, aussi bien l'après-midi que le soir et dans la nuit. L'ouverture prochaine d'un nouvel équipement cinématographique devrait renforcer ce constat.

Dimanche

- Fréquentation plus calme que le jeudi. Faible dans la journée, un peu plus élevée le soir.
- Peu d'établissement sont ouverts ce jour à l'exception de restaurants et de cafés. De très nombreux restaurants du centre-ville du Mans sont fermés le dimanche midi. Ils sont plus nombreux à être ouverts le dimanche soir.
- Globalement un temps d'urbanité faible à l'exception du dimanche soir (mais pas dans le même ordre de grandeur que le samedi soir).

(Source : Enquête Chronotope, Le Mans, 2012)

Toulouse : Observations complémentaires à la série des cartes horaires (Annexe et Doc. IV.5, 6 et 7)

A partir de la série de cartes, nous ne retiendrons ici que quelques observations notées lors du travail de terrain, les plus spécifiques, les généralités étant déjà évoquées précédemment pour Toulouse comme pour les autres villes étudiées.

Jeudi 8 h : faible fréquentation matinale :

Parents qui amènent leurs enfants à l'école ; des étudiants et lycéens ; quelques adultes pressés qui partent au travail ; quelques personnes aux terrasses des cafés (une vingtaine aux cafés place du Capitole) ; installation d'un petit marché place du Capitole ; quelques personnes devant les boulangeries ; services de livraison ; éboueurs...

Jeudi 10 h : des rues qui s'animent doucement :

- Environ 80 personnes en terrasse place du Capitole. Beaucoup de livraisons rue Saint-Rome. Marché installé place du Capitole. Passants de tous âges et profils.

Jeudi 12 h-14 h : concentration autour du Capitole pour le déjeuner

- A partir de 12 h, plus de 150 personnes en terrasse place du Capitole, tous les âges sont représentés.

Jeudi 17 h : animation "classique" d'une fin d'après-midi...

- Un attroupement place du Capitole pour un spectacle.

Samedi 8 h : faible fréquentation matinale...

- Une vingtaine de personnes en terrasse place du Capitole, quelques rares personnes dans les rues, petit marché bio et de livres d'occasion place du Capitole. Installation d'une manifestation culturelle.

Samedi 10 h : des rues qui s'animent doucement...

- Environ 70 personnes en terrasse place du Capitole, nombreuses personnes dans les rues.

Samedi 12 h-14 h-17 h : des rues animées, bondées des « shoppers »

- Plus de 100 personnes en terrasse place du Capitole. Manifestation culturelle place du Capitole et « Manif pour tous » (place Esquirol et rue d'Alsace-Lorraine).

Dimanche 8 h : faible fréquentation matinale...

- Une vingtaine de personnes en terrasse place du Capitole. Un stand pain sur la place du Capitole, quelques jeunes finissent leur soirée, quelques touristes, quelques personnes qui vont au marché (avec des paniers), éboueurs.

Dimanche 10 h : faible fréquentation matinale et dominicale...

- Une cinquantaine de personnes en terrasse place du Capitole, la ville s'anime progressivement, davantage de personnes dans les rues : marché, jogging, touristes...

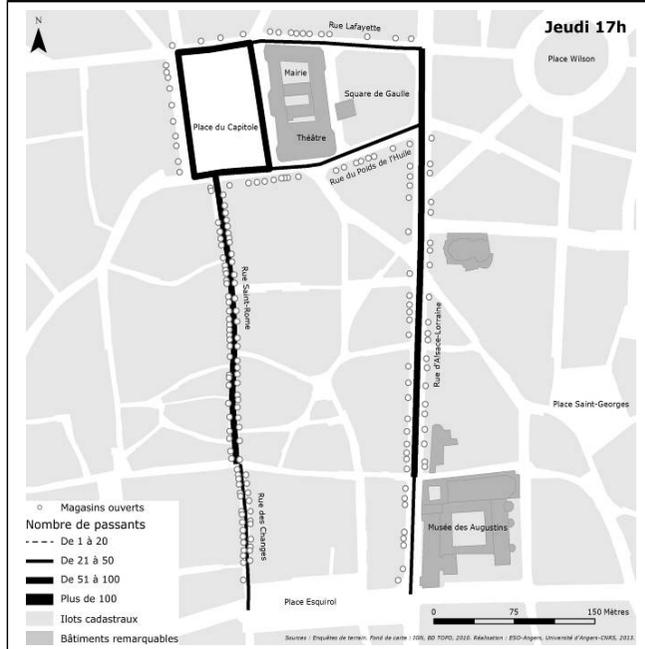
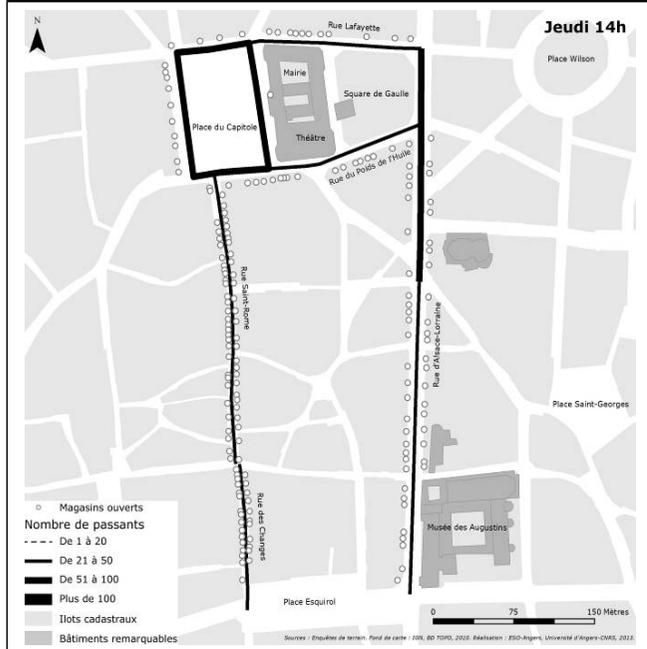
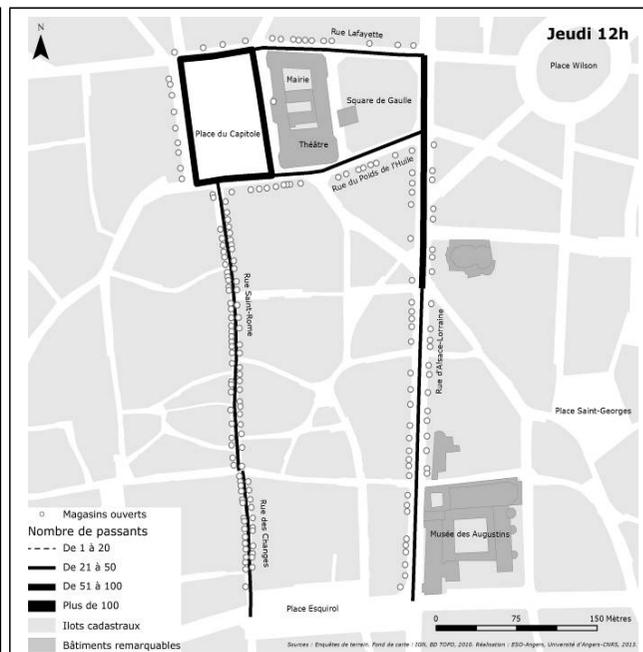
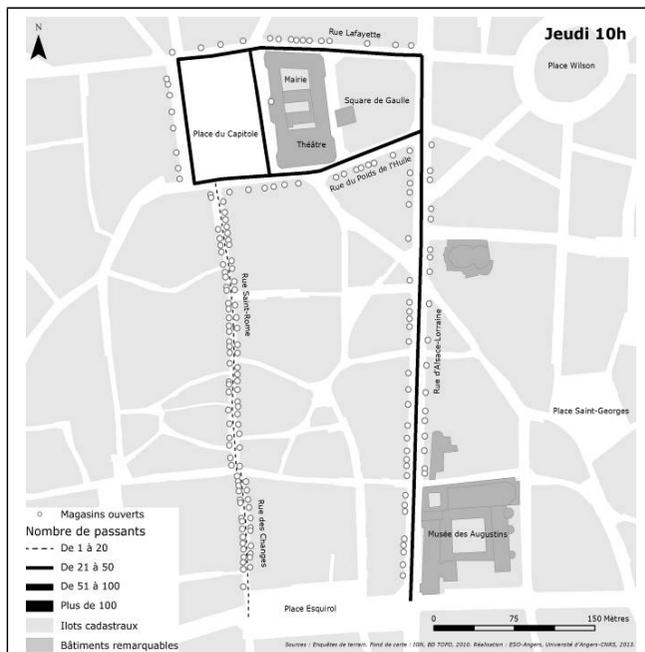
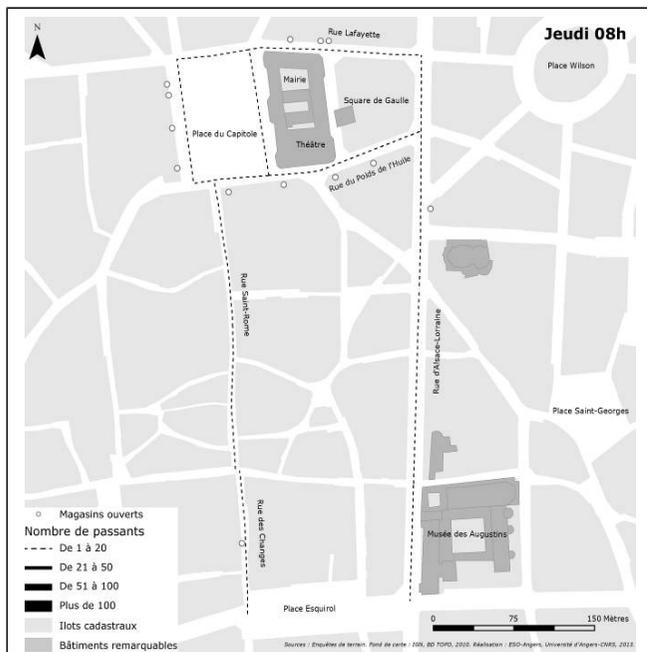
Dimanche 12 h : légère concentration autour du Capitole

- A partir de midi, plus de 130 personnes en terrasse place du Capitole.

Dimanche 14 h-17 h : légère concentration autour du Capitole et de passage

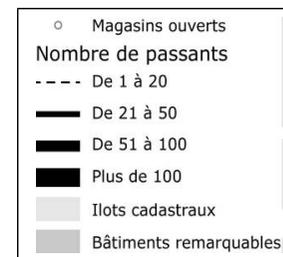
RAS.

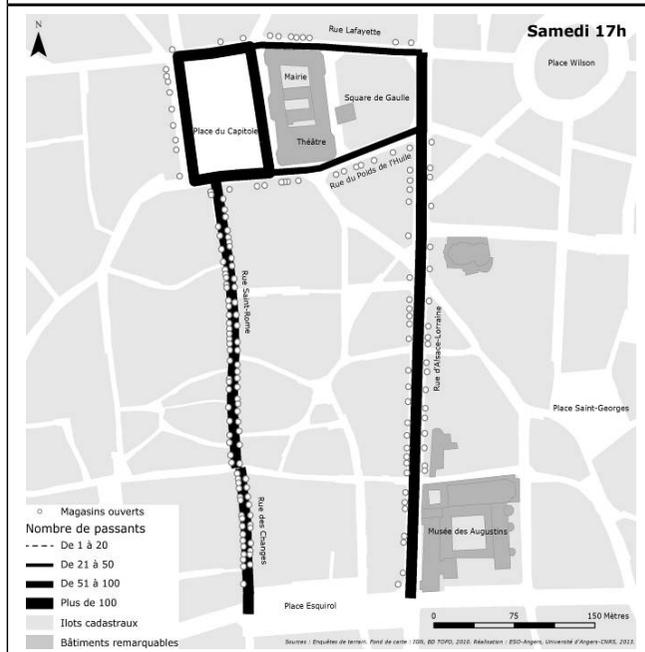
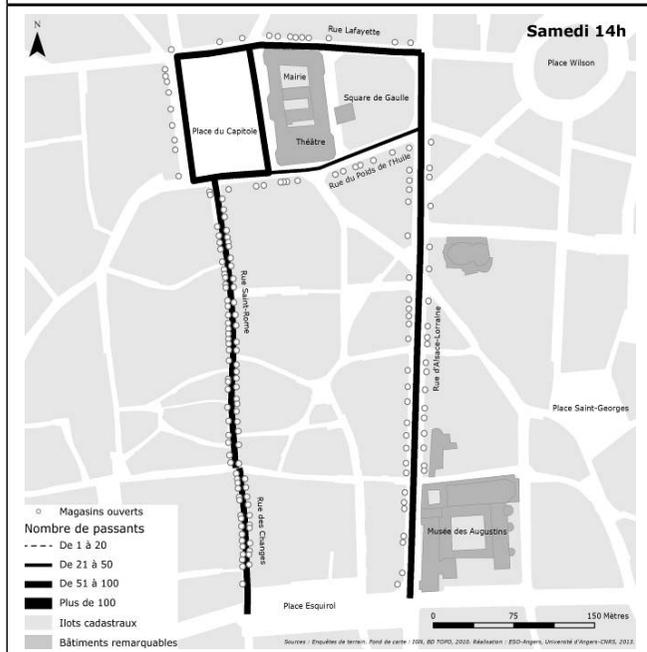
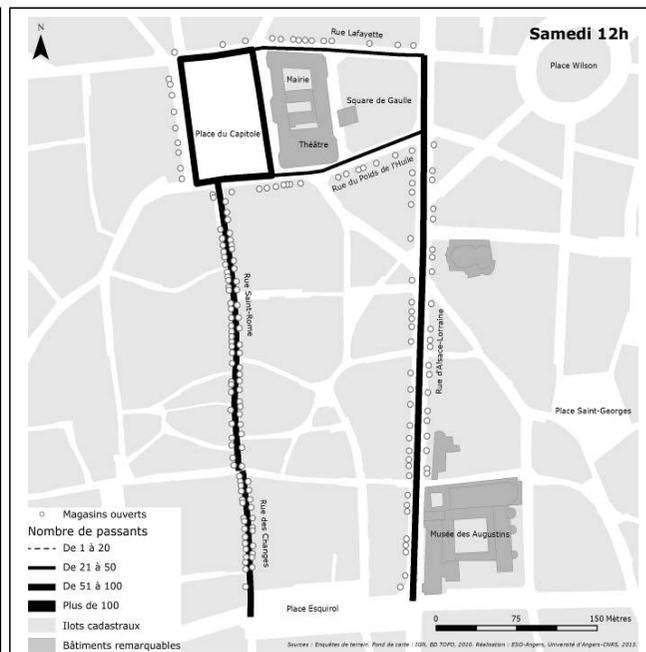
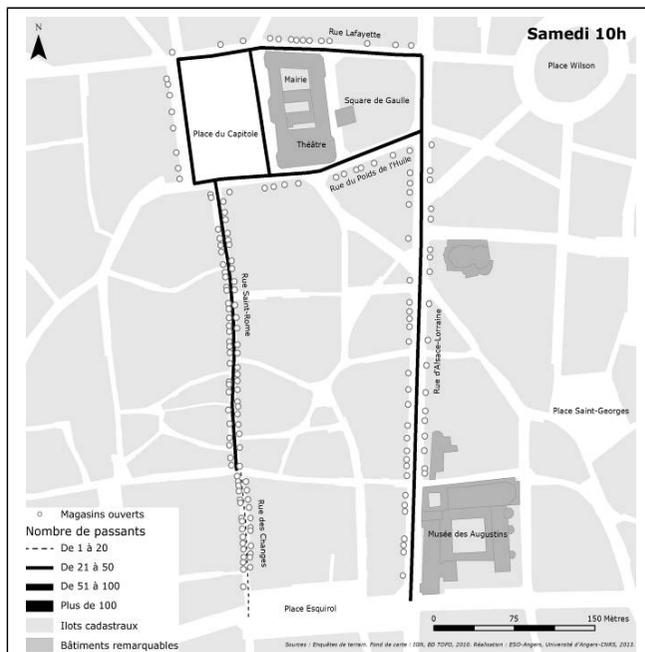
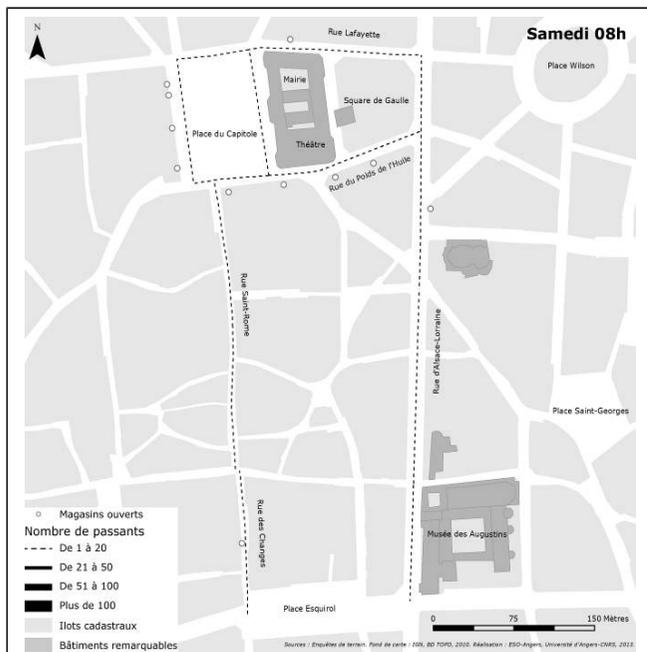
(Source : Enquête Chronotope, CP, novembre 2012)



Doc. IV. 5. Ouverture commerciale et flux piétonniers dans l'hypercentre de Toulouse le jeudi

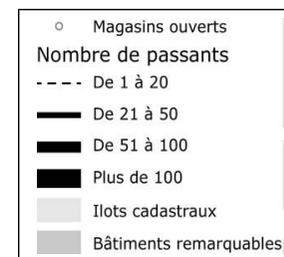
(Source : Enquête Chronotope, novembre 2012)

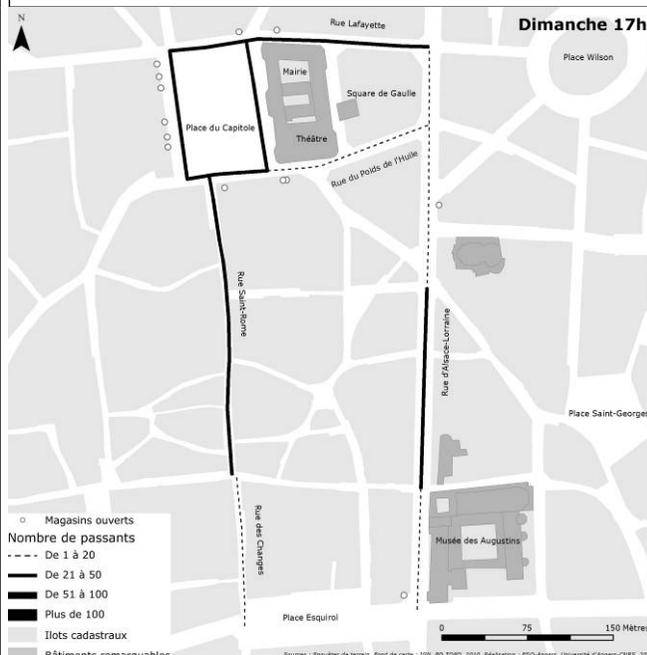
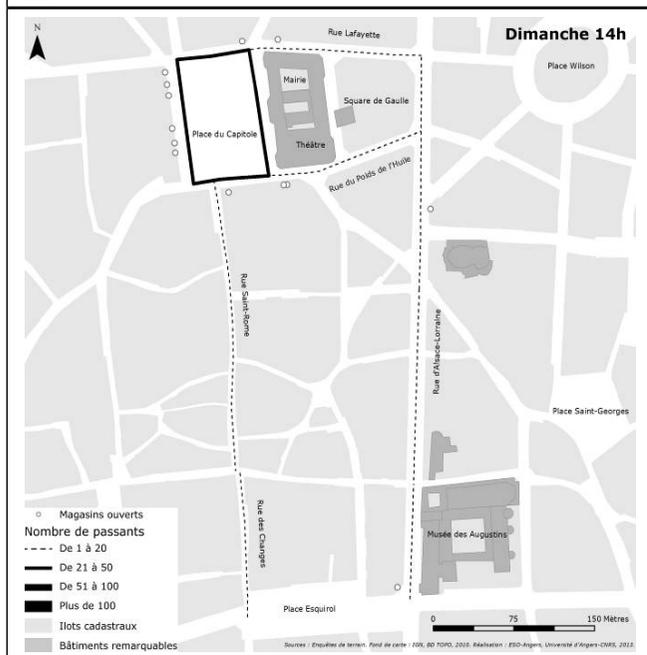
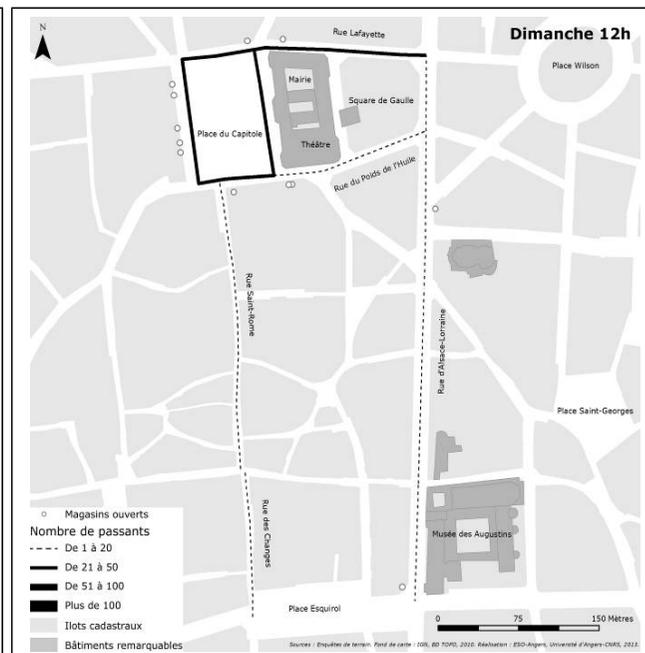
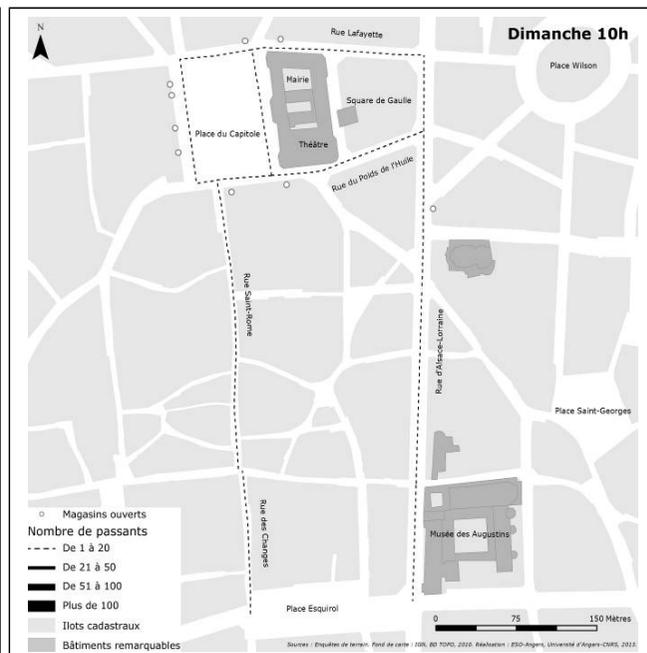
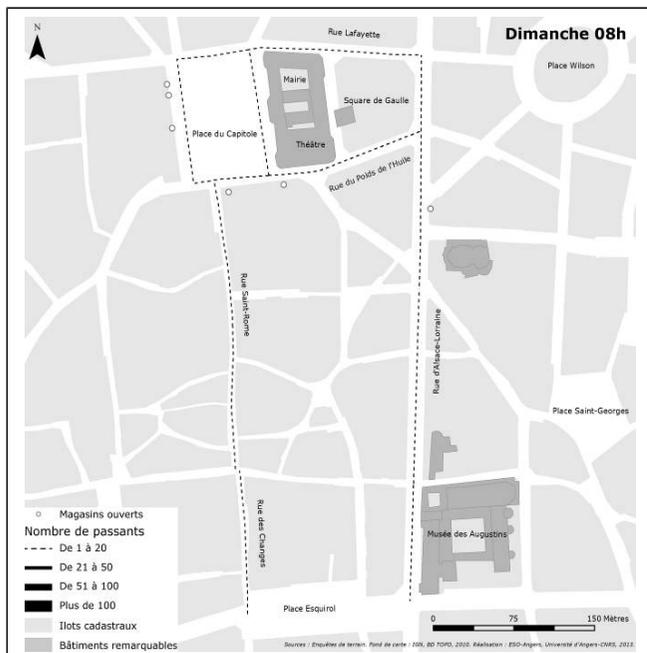




Doc. IV. 6. Ouverture commerciale et flux piétonniers dans l'hypercentre de Toulouse le samedi

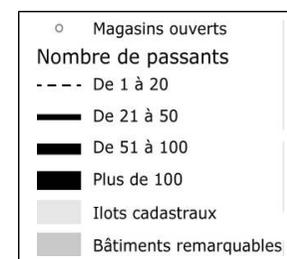
(Source : Enquête Chronotope, novembre 2012)



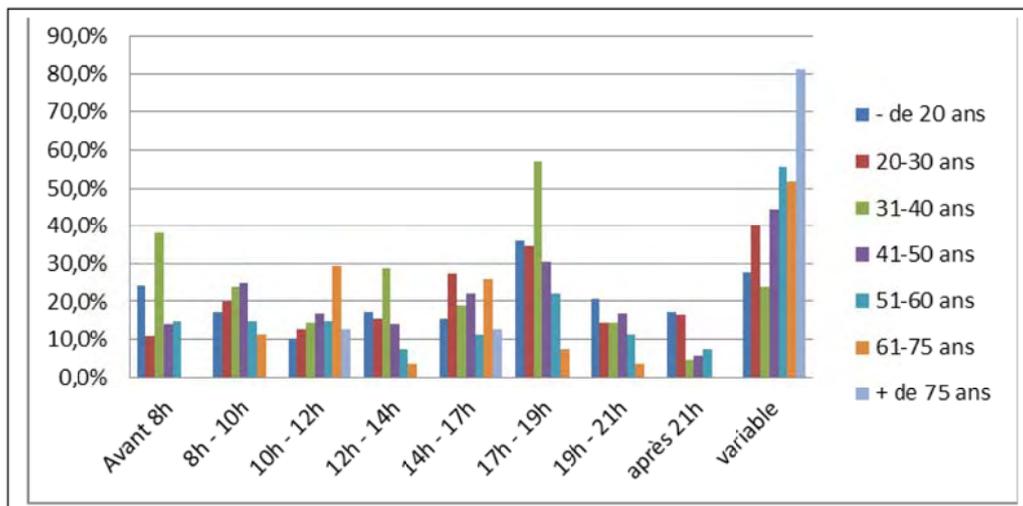


Doc. IV. 7 Ouverture commerciale et flux piétonniers dans l'hypercentre de Toulouse le dimanche

(Source : Enquête Chronotope, novembre 2012)



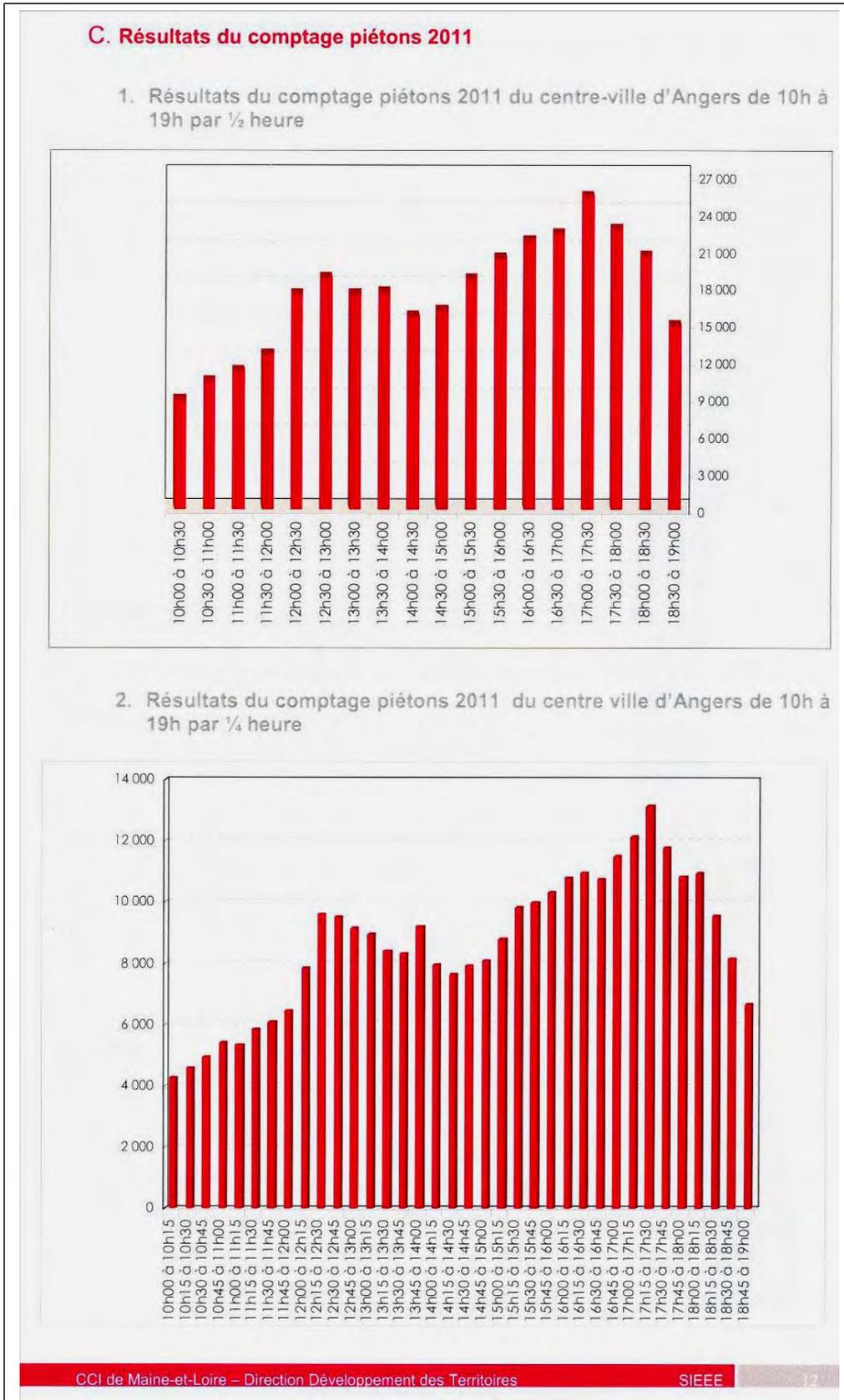
A partir de l'enquête réalisée en 2011 à Angers, l'étude des heures de fréquentation fait apparaître un léger pic entre 17 h et 19 h, bien que l'essentiel des personnes interrogées pratiquent les lieux d'enquête à des heures variables tout au long de la journée (doc. IV.8.). Les retraités notamment pratiquent les lieux à horaires variables, mais aussi aux heures creuses (10 h-12 h ; 14 h-17 h). On retrouve ici chez une partie des retraités une stratégie de fréquentation spécifique : certains privilégient volontairement les moments les plus calmes pour fréquenter les espaces centraux. La fréquentation des étudiants s'étale également dans la journée mais atteint, elle, des pics de 17 h à 19 h et après 21 h. La journée des employés et des 31-40 ans connaît par contre des pics marqués, les heures de fréquentation se dégagent clairement : arrivée et sortie du travail (avant 8 h puis 17 h-19 h) et pause méridienne ; ils sont nettement moins nombreux à fréquenter les lieux à horaires variables.



Doc. IV.8. : Les heures de fréquentation selon l'âge des enquêtés à Angers

(Source : Enquête L3 géographie, Université d'Angers, 2011)

Les données de l'enquête réalisée par la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angers (CCI) (doc. IV.9.) montrent un premier pic de fréquentation entre 12 h 15 et 12 h 30 dans le centre-ville d'Angers, puis entre 13 h 45 et 14 h, puis nouvelle progression pour atteindre le maximum de la journée entre 17 h 15 et 17 h 30. Ces pics horaires correspondent clairement aux pauses-déjeuner des personnes travaillant au centre-ville (généralement d'une heure minimum) puis aux premiers départs des bureaux et/ou au fait d'aller récupérer ses enfants à la sortie des écoles.



Doc. IV.9. : Comptage piétons dans le centre-ville d'Angers en novembre 2011

(Source : Comptage piétons 2011, Centre-ville d'Angers, CCI49, p. 12)

Les lieux les plus fréquentés à Angers le jour du comptage de la CCI furent :

- Rue Saint-Aubin et rue d'Alsace (piétonnes, la seconde est parcourue par le tramway et rejoint la place du Ralliement, le cœur de la ville) ;
- Rue Lenepveu (principale rue piétonne rejoignant également la place du Ralliement) ;
- Rue Saint-Pierre et le haut de la rue Plantagenet (au niveau du centre commercial Fleur d'Eau) ;
- Place Hérault.

Ambiances...

Lors des enquêtes de terrain, les étudiants ont aussi noté une modification de la fréquentation et de l'ambiance au cours de la journée du jeudi. Ainsi, à proximité du centre commercial Fleur d'Eau, deux étudiantes notaient en 2010 : « à 21 h (...) nous nous sommes rendu compte qu'il y avait un réel changement avec l'apparition de nouveaux groupes de jeunes, différents de ceux que nous avons pu observer dans la journée. Ils sont dans une optique de faire la fête, cela se voit par le fait qu'ils ont des bouteilles d'alcool. De même, on entend de la musique ». Cette modification de l'ambiance urbaine au cours de la journée en fonction des pics de fréquentation, mais aussi des types de publics, sera notamment développée lors du chapitre consacré aux soirées festives (chap. 5), mais il est également important de la noter pour ce qui est des variations journalières. Des événements ponctuels comme des manifestations peuvent aussi modifier l'ambiance habituelle des espaces publics.

Livraisons et rythmes piétons

Lors de l'enquête réalisée en 2011, le groupe travaillant sur le secteur de la place du Ralliement (doc. IV.3 et 4.) a noté les variations de fréquentation (intensité des flux et des types de publics), mais a également remarqué l'importance en matinée des livraisons des cafés-restaurants (les premiers à ouvrir) puis des commerces de l'équipement de la personne essentiellement, et ce jusqu'à 11 heures. Le ballet des livraisons matinales participe aussi de l'animation d'un quartier commerçant comme celui des hypercentres (à Angers comme dans les autres villes étudiées). Enfin, les enquêtes de terrain révèlent une variation du rythme des passants : rythme plus rapide les matins et soirs des actifs et étudiants en transit entre leur domicile et leur lieu d'activité ; rythme plus lent des promeneurs-clients du centre-ville qui flânent, font du lèche-vitrine, voire quelques achats.

Types de passants

Lors de l'enquête réalisée en septembre 2010 dans le quartier péricentral de La Doutre à Angers, les enquêteurs ont relevé que le quartier est globalement assez peu fréquenté en semaine mais que l'ambiance variait selon les heures. Le matin, la majorité de la fréquentation correspond aux étudiants (qui résident dans le quartier ou y étudient) ou aux retraités habitant le quartier. Le midi, ce sont les restaurants qui sont fréquentés par les actifs travaillant essentiellement dans le quartier, et un peu moins le soir.

Les fréquentations sont aussi relatives aux heures de passage des bus en direction de Belle-Beille (où se situe le principal campus universitaire à Angers) et du centre-ville. Lorsqu'il y a un bus, il y a beaucoup de monde à l'arrêt de bus. Mais une fois que le bus repart, il n'y a plus personne jusqu'au prochain passage. La Doutre est donc surtout un quartier de passage. Les gens marchent, se promènent, mais s'arrêtent peu dans le quartier. Ils ne font que le traverser. Les gens ne s'attardent pas dans les commerces, car ceux-ci sont peu attrayants pour une journée de shopping par exemple. Les étudiants sont l'élément majeur du quartier du point de vue de son animation (y compris en soirée où ils sont nombreux à fréquenter les bars du quartier). Ils circulent énormément tout au long de la journée. Les personnes âgées sont un peu présentes entre 10 heures et midi, au moment de faire quelques achats quotidiens dans les commerces de proximité (doc. IV.10.), puis un peu dans l'après-midi mais de façon plus modeste. Enfin, on note aussi dans le quartier l'impact des activités touristiques qui animent ponctuellement le quartier, avec par exemple le passage du « petit train » et de groupes de touristes en visite à pied.



Doc. IV.10. : Jeudi 16 septembre 2010, à 10 h 30 (quartier de La Doutre, Angers) : quelques personnes à l'arrêt du bus et une personne âgée rentrant avec une baguette.
(Source : enquête L3 géographie, Université d'Angers, 2010).

Visions comparées en Europe

A Porto, la fréquentation des espaces publics est particulièrement intense entre 9 heures et 19 heures, heures au cours desquelles la plupart des commerces et services sont ouverts. Un pic de fréquentation est enregistré entre 11 heures et 16 heures, notamment à proximité de São Bento (gare et station de métro), sur la partie basse de Avenida dos Aliados (qui compte de nombreux cafés et restaurants, la plupart ont des terrasses ouvertes qui « envahissent » l'espace public) mais aussi sur la place centrale et à Clérigos.

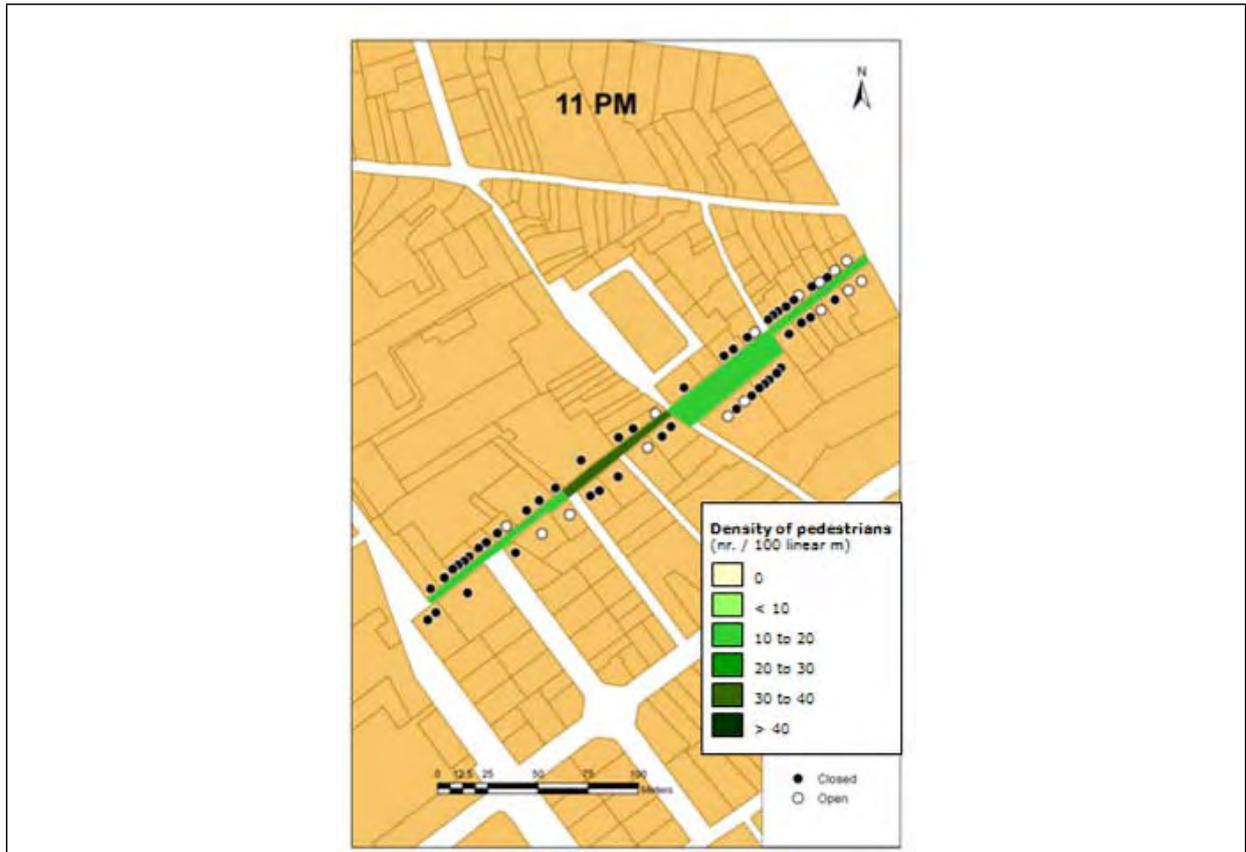
La cartographie réalisée à partir des relevés de terrain et photographies prises à Lisbonne (annexe) les jeudi, samedi et dimanche fin novembre 2012 met en évidence deux points de concentration dans le quartier du *Chiado*, correspondant à l'entrée du centre commercial *Armazéns do Chiado* et à la place du *Chiado*. La concentration à l'entrée du centre commercial s'explique clairement pour le premier cas par les activités de *shopping* (présence de locomotives commerciales comme H&M, un glacier renommé dans toute la ville, Nespresso). L'attractivité de la place du *Chiado* s'explique quant à elle par l'accumulation de divers facteurs : la présence de cafés et terrasses, de magasins, l'accessibilité facilitée par une desserte aisée en transports en commun (métro), etc. Ainsi, à chaque arrivée d'une rame de métro, ce sont des douzaines de personnes qui affluent sur la place. De plus, cette place est aussi appréciée des touristes, en partie liée à la présence du café *Brasileira* et de sa terrasse où l'on trouve la statue du poète Fernando Pessoa. Inversement, la présence habituelle de mendiants à l'entrée de la petite église du quartier, la période de travaux (inachevés fin 2012) ont été signalés lors de l'enquête comme des éléments répulsifs pour la fréquentation du quartier.

Enfin, à Barcelone (doc. IV.11. et 12.), les collègues ont noté parmi leurs premières conclusions sur le quartier *El Raval* :

- que la mixité des commerces et services locaux participe à maintenir "vivant" le secteur du matin au soir tard ;
- qu'il peut y avoir des conflits d'usages de l'espace public liés notamment aux bruits à proximité des bars (personnes fumant à l'extérieur notamment), à la circulation des camions-bennes et au ramassage des ordures dans les rues étroites du secteur ;
- des concentrations sur l'espace public liées aux horaires des services éducatifs (sorties des écoles maternelles et primaires notamment) et aux fréquentations des bars (horaires plus tardifs) ;

- que ces concentrations peuvent elles-même favoriser la présence d'activités illégales (drogue, prostitution notamment).





Doc. IV.11. : Variation de la fréquentation piétonne en fonction des heures dans le quartier El Raval à Barcelone

(Source : Enquête Chronotope, Barcelone, 2012).

Heures	Nombre de piétons					Nombre de piétons / 100 m.				
	8h	11h	15h	19h	23h	8h	11h	15h	19h	23h
Secteur 1	9	16	33	40	10	15	26	54	65	16
Secteur 2	8	21	25	33	10	13	33	39	51	16
Secteur 3	8	24	27	26	21	12	36	41	40	32
Secteur 4	43	25	20	22	16	50	29	23	26	19

Doc. IV.12. : Effectifs piétons relevés dans les différents secteurs de rue à 8 heures, 11 heures, 15 heures, 19 heures et 23 heures, Quartier El Raval, Barcelone.

(Source : Enquête Chronotope, Barcelone, 2012).

2.2. Les temporalités journalières spécifiques : scolaires, de travail, des pauses-déjeuner

Les temporalités scolaires

Les matins et fins d'après-midi sont marqués en semaine par les navettes pour se rendre ou revenir de l'école, les plus jeunes étant accompagnés d'un parent ou d'un autre membre de la famille pour s'y rendre (doc. IV.13.), du collège ou du lycée.



Doc. IV.13. : Père accompagnant ses enfants à l'école, 8h15, rue Saint-Rome à Toulouse
(Source : enquête de terrain Chronotope, CP, 15/11/2012).

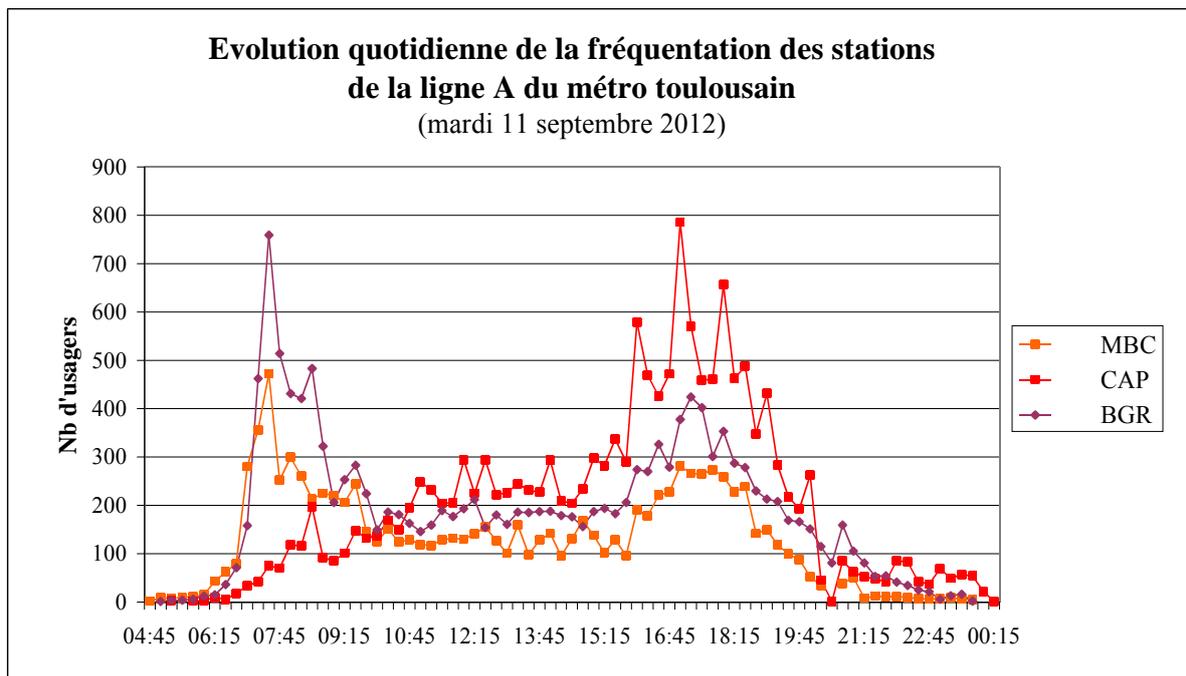
Ainsi, à Barcelone, les collègues notent dans certaines rues étudiées dans le quartier *El Raval* des concentrations sur l'espace public liées aux horaires des services éducatifs (sorties des écoles maternelles et primaires notamment) : parents conduisant leur(s) enfant(s) à l'école ou les attendant à la sortie. Ce quartier connaît d'ailleurs un certain regain de population, avec le retour de familles (Martinez i Rigol, 2000 ; Ter Minassian, 2010), ce qui n'est pas le cas des centres-villes des villes françaises étudiées où les familles sont largement parties vers les périphéries des agglomérations.

Les temporalités liées au travail

Les matins et fins d'après-midi sont également les moments de la journée où l'on retrouve l'essentiel des flux du travail. Les heures de « pic » ont tendance, ces dernières années, à s'étaler dans le temps (allongement des créneaux de mobilité), allongement lié, par exemple, à l'adoption de la journée continue dans diverses entreprises de commerce ou de service.

Ainsi, à partir des courbes de fréquentation des transports en commun (exemple du métro toulousain, doc. IV.14.), on note clairement un premier pic le matin de 7 heures à 9 heures, puis un second à partir de 16 heures et jusqu'à 20 heures environ, ces pics étant plus

marqués aux extrémités des lignes (terminus) le matin qu'en centre-ville où l'utilisation du métro concerne des publics plus variés (moins en proportion de navettes liées au travail, mais on y retrouve dès le milieu d'après-midi les fréquentations de chalandise). Dans des villes plus « moyennes » ou dites intermédiaires comme Angers, Brest, Le Mans, ce second pic des retours s'atténue dès 19 heures, alors que dans les grandes métropoles, tout est décalé vers la soirée (exemple extrême en France de Paris, mais les villes de la péninsule Ibérique connaissent aussi cette caractéristique, partiellement liée aux habitudes d'horaires « décalés » par rapport à la France, elle-même en situation médiane comparée à la Suède).



*Doc. IV.14. : Evolution de la fréquentation du métro toulousain
MBC Basso Cambo (terminus), CAP Capitole (centre-ville), BGR Borderouge (terminus)*
(Source : Tisseo)

A l'inverse, dans des pays plus au nord comme nous le montre l'exemple de Malmö, les collègues ont observé en semaine un pic de fréquentation cycliste le matin également entre 7 heures et 9 heures, qui s'explique en partie par le lieu d'étude retenu : la principale place du centre-ville, située entre la gare et le cœur de la ville (doc. IV.15.), illustrant clairement ces flux liés au travail. Cependant, la taille de la ville (environ 280 000 habitants) et les habitudes culturelles du nord de l'Europe expliquent aussi une baisse des fréquentations relativement tôt, dès le milieu de l'après-midi.

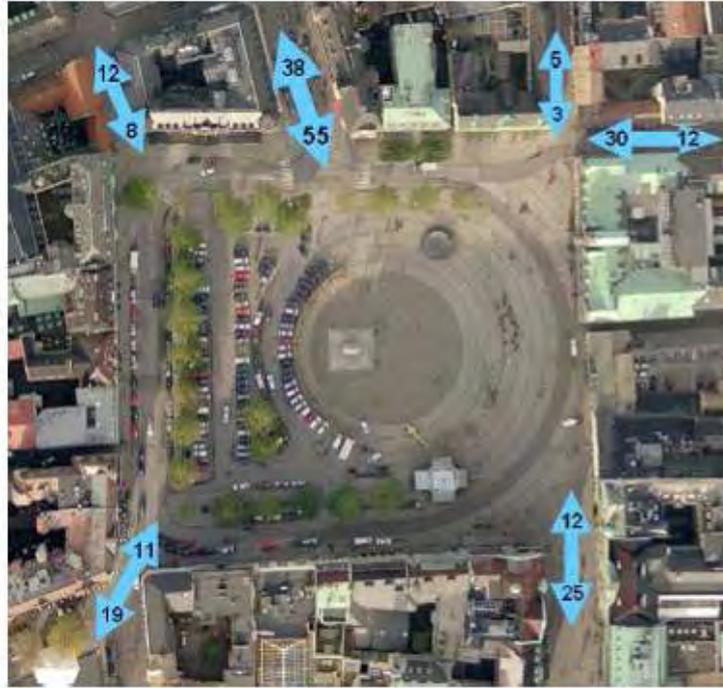
Comptage cyclistes sur la place centrale à Malmö :

Pic de fréquentation cycliste : entre 7 heures et 9 heures en semaine

11 h-13 h en semaine : 111 cyclistes/heure (sortant du square) ; 119 cyclistes/heure (entrant sur le square).

11 h-13 h le samedi : 65 cyclistes/heure (sortant du square) ; 84 cyclistes/heure (entrant sur le square)

(Source : enquête Chronotope, Malmö, novembre 2012)



Doc. IV.15. : Flux cyclistes d'entrée / sortie de la grande place à Malmö

(Source : Enquête Chronotope, Malmö, novembre 2012)

Les temporalités liées aux pauses-déjeuner (ou dîner)

Les espaces publics urbains enregistrent des fréquentations spécifiques pour les pauses du déjeuner ou du dîner, notamment sur les places où sont regroupés des restaurants/ bars-brasseries/ sandwicheries/ restauration rapide (*fast-food*). Des variations peuvent être notées en fonction des saisons ou des conditions météorologiques, notamment pour l'utilisation des terrasses (doc. IV.16 et 17), même si en certains lieux, des équipements existent pour favoriser leur utilisation y compris l'hiver (appareils de chauffage, prêt de couvertures dans les pays du nord de l'Europe, etc.).



Doc. IV.16 : Fréquentation d'une terrasse à Angers, Boulevard Carnot-Ayrault
à : 8h30 13h 15h30 16h 19h30
(Source : Enquête L3 géographie, Université d'Angers, 2010)



Doc. IV.17 : Jeudi 16 septembre 2010, à 13 h (quartier Fleur d'Eau, Angers) : nombreuses personnes en pause-déjeuner attablées en terrasse, assises sur le mobilier urbain ou marchant un sandwich à la main (110 personnes comptées sur la place et aux abords).
(Source : Enquête L3 géographie, Université d'Angers, 2010).

2.3. Temporalités des lieux de transit et/ou de rencontre

Certains sites sont privilégiés au sein des espaces urbains, notamment en début de soirée, comme des lieux de rencontre et/ou de retrouvailles avec des amis avant de se rendre dans d'autres endroits (bars, pubs, restaurants, etc.). C'est le cas de certains lieux de transit (gares, stations de métro, de bus ou de tramway), certaines places, parfois au pied d'une statue (exemples à Lisbonne), d'un monument, dans d'autres cas à l'entrée d'un centre commercial.

L'étude du lieu de résidence des enquêtés témoigne de différences notables d'attractivité entre les quartiers (enquête Angers 2011). La commune suburbaine d'Avrillé et le quartier excentré de La Roseraie sont essentiellement fréquentés en semaine par leurs habitants : 78 % des usagers d'Avrillé résident sur la commune, 58 % de ceux de La Roseraie vivent dans le quartier et 84 % sur Angers⁶⁹. Les usagers du Ralliement ne sont par contre que 62 % à vivre à Angers (dans divers quartiers), 13 % habitent dans une autre commune de l'agglomération et 21 % hors de l'agglomération. La présence d'usagers non Angevins, « temporairement habitants » (pour reprendre les termes des chercheurs italiens), est encore plus marquée aux alentours de la gare : seuls 50 % des usagers habitent à Angers, 18 % dans une autre commune de l'agglomération et 30 % hors agglomération (18 % du département, 12 % hors Maine-et-Loire) (doc. IV.18).

Lieux d'enquête /résidence	Angers total	Angers La Roseraie	Angers centre	Angers St Serge / Ney	Angers Carnot Ayrault	Angers, Gare La Fayette	Avrillé	Autres communes agglo.	Autres communes du 49	Autre département
Avrillé	14%	3%	0%	0%	6%	0%	78%	3%	3%	0%
Ralliement	62%	10%	8%	5%	2%	3%	0%	13%	20%	2%
Carnot	69%	4%	22%	15%	12%	4%	6%	15%	7%	1%
Gare	50%	0%	3%	10%	7%	10%	2%	17%	18%	12%
Roseraie	84%	58%	1%	2%	0%	3%	1%	3%	5%	0%
TOTAL	62%	20%	7%	7%	5%	4%	11%	10%	11%	3%

Doc. IV.18 : Lieux de résidence des usagers selon les quartiers
(Source : Enquête L3 géographie, Université d'Angers, 2011)

Lors de l'enquête réalisée en 2011 à Angers, les usagers du quartier de la Gare déclaraient ne pas profiter pour autant véritablement des espaces, commerces et services à disposition puisqu'ils sont pour l'essentiel « en transit » : c'est le principal motif de fréquentation (cité par 53 % des enquêtés). Pour les usagers du quartier du Ralliement, par contre, les motifs de fréquentation sont nombreux : les achats (61 %), le fait de se restaurer (49 %), d'aller dans un café (44 %), les rencontres avec les amis ou la famille (48 %) ou encore la promenade (48 %) étant privilégiés (doc. IV.19).

⁶⁹ Certaines personnes ayant préféré ne pas citer leur lieu de résidence, ou n'ayant mentionné que leur commune de résidence, et non leur quartier, la part d'habitants de La Roseraie peut être légèrement plus élevée.

Lieux d'enquête / Raisons	Lieu de résidence	Professionnelle	Sociabilités	Se restaurer	Aller dans un café	Se promener	En transit	Faire des achats	Les services
Avrillé	39%	22%	31%	6%	31%	22%	17%	64%	33%
Ralliement	5%	21%	48%	49%	44%	48%	23%	61%	7%
Carnot	21%	57%	28%	34%	41%	12%	37%	27%	9%
Gare	5%	18%	23%	13%	12%	20%	53%	27%	18%
Roseraie	60%	24%	20%	12%	12%	24%	8%	44%	18%
TOTAL	28%	29%	29%	23%	27%	25%	27%	42%	16%

Doc. IV.19 : Les motivations de la fréquentation selon le quartier

(Source : Enquête L3 géographie, Université d'Angers, 2011)

La fonction de « transit » du quartier de la gare est également manifeste dans la faible fréquence de présence des usagers : 37 % d'entre eux ne le fréquentent qu'occasionnellement (52 % le pratiquent tout de même quotidiennement ou hebdomadairement). À Avrillé, à La Roseraie et dans le quartier Carnot – Ayrault, par contre, plus de 69 % des usagers fréquentent les lieux tous les jours (du fait de la proximité du domicile dans les deux premiers cas, de celle du lieu de travail ou d'étude dans le dernier) (doc. IV.20).

Lieux d'enquête/Fréquence	Quotidiennement	Hebdomadairement	Mensuellement	Occasionnellement
Avrillé	69%	14%	3%	14%
Place du Ralliement	38%	31%	13%	18%
Carnot-Ayrault	88%	1,5%	0%	10%
Gare	22%	30%	12%	37%
La Roseraie	82%	2%	0%	15%
TOTAL	62%	14%	5%	19%

Doc. IV.20 : La fréquence de présence des usagers selon le quartier

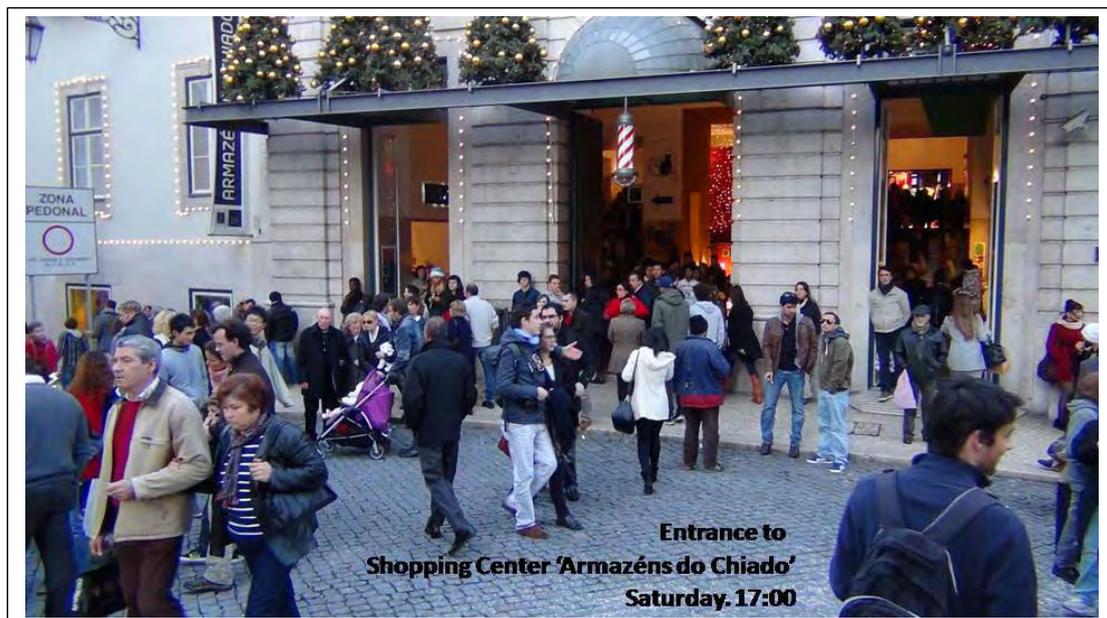
(Source : Enquête L3 géographie, Université d'Angers, 2011)

Lors de l'enquête réalisée à Angers en 2012, on perçoit également une certaine variété des motifs de fréquentation selon les lieux d'enquête (doc. IV.21). Sans surprise, on retrouve au niveau du Ralliement la plus grande variété de motifs de présence : achat spécifique, retrouver des amis, flânerie, etc. Les quartiers résidentiels comme Belle-Beille ou La Doutre sont ceux qui enregistrent le plus d'achats courants (dans les commerces de proximité). Inversement, les zones d'activité commerciale d'entrée de ville (Beaucouzé et Espace Anjou) sont essentiellement fréquentées pour leurs fonctions commerciales ou de restauration (fonction que l'on retrouve aussi dans le quartier Doutre qui possède une offre variée de petits restaurants).

Lieu de l'enquête/ Motif présence	Services	Cafés, restauration	Achat courant	Achat spécifique	Activités culturelles et sportives	Réside dans le quartier	Retrou- ver des amis, famille	Travail ou études	Flânerie, visite, tourisme	Autres	Total
Ralliement	1	10	2	21	1	4	15	11	12	5	84
La Doutre	14	12	16	2	5	21	12	14	6	11	113
Beaucouzé	1	15	0	21	0	0	3	4	23	0	67
Espace Anjou	1	1	0	5	0	0	2	0	1	3	13
Belle-Beille	7	2	21	6	5	13	18	10	8	2	93
TOTAL	25	41	39	55	11	39	50	39	50	21	373

Doc. IV.21 : Tableau croisé des motifs de présence en fonction des lieux d'enquête
(Source : Enquête L3 géographie, Université d'Angers, 2012)

Dans les résultats d'enquête menée à Lisbonne, les collègues ont observé que l'entrée du centre commercial *Armazéns do Chiado* (doc. IV.22) est devenue un important lieu de rendez-vous, ce qui coïncide également bien avec l'offre commerciale locale : un glacier renommé dans toute la ville et un magasin Nespresso, lieux également appropriés pour se retrouver.



Doc. IV.22 : Lisbonne : Concentration de personnes à l'entrée du centre commercial Armazéns do Chiado un samedi à 17 heures
(Source : Enquête Chronotope, Lisbonne, novembre-décembre 2012)

A Porto, les matins et soirs enregistrent des temporalités spécifiques liées à la proximité de la gare centrale ou d'arrêts de bus : ainsi, on note au petit matin (7 h-8 h) et le soir (20 h-23 h) des concentrations autour de ces stations et arrêts. L'amplitude des horaires tardifs

illustre partiellement la « culture de la nuit » de la péninsule Ibérique, encore plus marquée à Barcelone qu'à Porto.

Spécificité du centre-ville de Porto (parmi les villes étudiées dans le groupe Chronotope), on note des concentrations spécifiques vers 23 heures en haut de la grande place centrale (à proximité de la mairie), Praça General Humberto Delgado, rassemblements liés à la distribution de repas aux sans domicile fixe (SDF) et précaires.

2.4. Temporalités des lieux de loisirs et de chalandise

Temporalités des lieux de loisirs

La fréquentation des lieux de loisirs est liée à la présence de certaines infrastructures (parcs, terrains de sports, piscines, cinémas, conservatoire, bowling, musées, etc.) et de leurs heures d'ouverture (doc. IV.23). Ces lieux sont davantage fréquentés en soirée ou le week-end, c'est-à-dire en dehors des heures d'école ou de travail. Leur accessibilité engendre des déplacements spécifiques et pose parfois des problèmes de stationnement pour certains sites (cinémas, multiplexes par exemple lorsqu'ils sont situés en centre-ville et / ou ne disposent pas de parkings dédiés, réservés). Ces observations conduisent certains à penser désormais à aménager dans la mixité (des fonctions sur un même quartier) afin d'optimiser l'utilisation des espaces publics et parkings, etc. : des activités de soirée prenant le relais des activités présentes en journée, parfois complété par des activités nocturnes (mais ces dernières sont souvent rejetées par les riverains habitant le quartier et appréciant le calme nocturne).

Heures d'ouverture au public de la piscine Jean Bouin à Angers :	
Période scolaire :	Vacances scolaires :
<i>Bassin de 50m :</i>	
Lundi : 12h - 13h45 et 18h30 - 19h45	Lundi, mercredi, jeudi: 12h - 19h45
Mardi : 12h - 13h45 et 19h - 20h45	Mardi, vendredi: 12h - 20h45
Mercredi : 8h - 9h45, 14h30 - 16h45 et 18h30 - 19h45	
Judi : 12h - 13h45 et 18h30 - 20h45	
Vendredi : 12h - 13h45	
Samedi : 10h - 12h15 et 14h30 - 17h45	Samedi: 10h - 12h15 et 14h30 - 17h45
Dimanche : 9h - 13h45	Dimanche: 9h - 13h45

Doc. IV.23 : Heures d'ouverture au public de la principale piscine d'Angers

(Source : http://www.guide-piscine.fr/maine-et-loire/piscine-jean-bouin-a-angers-354_P)

L'enquête réalisée en 2012 à Angers portait en partie sur les habitudes de loisirs et d'achats. Pour ce qui est des loisirs (doc. IV.24), ils sont très largement pratiqués en soirée (non détaillé ici dans le tableau), à l'exception du mercredi après-midi et du week-end (où les matins et après-midi sont aussi mentionnés). Les loisirs dominants sont essentiellement les

pratiques sportives (60 % des enquêtés pratiquent un sport régulièrement) et culturelles (plus de 20 %).

Jour & moment pratique 1er loisir	Non réponse	Pas de jours précis	Après-midi	Soir	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche	Total
Non réponse	105	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	105
Sports (non détaillés ci-dessous)	2	4	2	5	3	7	4	6	4	5	4	42
Natation	2	2	0	1	1	1	1	3	0	0	0	11
Course à pied	2	0	0	2	0	2	0	0	0	1	2	9
Basket	0	0	0	0	0	1	2	2	0	0	0	5
Football	0	0	0	1	0	0	2	0	0	1	0	4
Gymnastique	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	3
Danse	1	0	0	0	1	1	0	2	1	1	0	7
promenade marche	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	7
Culture	1	0	4	3	0	0	0	0	0	0	2	10
Cinéma	1	0	0	1	0	2	0	0	1	1	1	7
Théâtre	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	4
Spectacles / musique / concerts	3	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	6
Sortie amis / famille	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	2	5
Activités associatives, maison de quartier	1	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	4
Chasse / pêche	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Jeux vidéo	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
Shopping	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
TOTAL	124	10	7	15	5	16	12	17	9	10	11	236

Doc. IV.24 : Jour et moment de pratique du principal loisir
(Source : Enquête L3 géographie, Université d'Angers, novembre 2012)

Dans le cas des fréquentations ludiques nocturnes, on note des différences en fonction de la taille de la ville, de sa fonction touristique plus ou moins développée (qui peut varier en fonction des saisons) et de la présence ou non d'une université (ou d'écoles supérieures, IUT, école d'ingénieurs, etc.), générant dans ce cas des fréquentations étudiantes spécifiques (et notamment les soirées festives des jeudis soirs évoquées dans le chapitre 5).

Enfin, les fréquentations nocturnes ne sont désormais plus uniquement ludiques, comme le notait en 2005 Luc Gwiazdzinski : « *Travail en horaires atypiques, soldes de nuit, nocturnes commerciales, illuminations, nuits blanches, transport, pollution lumineuse,*

nuisances sonores ou violences urbaines : entre insécurité et liberté, la nuit s'invite dans notre actualité. Colonisée par les activités du jour, la nuit est désormais soumise à de nouvelles pressions. La ville qui dort, la ville qui travaille et la ville qui s'amuse ne font pas toujours bon ménage » (L. Gwiazdzinski, 2005). Les débats récents en France sur l'ouverture commerciale tardive (par exemple de commerces situés sur les Champs-Élysées à Paris) ou le travail du dimanche (rapport Bailly remis au Premier Ministre le 2/12/2013) illustrent l'opposition entre ceux qui veulent défendre les conditions de travail des salariés et ceux qui défendent leurs droits à accepter de travailler par exemple en horaires décalés pour améliorer leurs salaires ou concilier deux activités (étudiants par exemple).

Les temporalités de chalandise

« Faire ses courses » est davantage une activité de certains soirs de la semaine (pic le vendredi soir), après son travail et pour les habitants du périurbain, sur le chemin du retour à la maison (Dodier, 2012). Les groupes de la grande distribution ont d'ailleurs clairement visé des emplacements stratégiques d'entrée-sortie de ville afin de capter ces flux de clients potentiels. Par ailleurs, comme pour d'autres achats plus spécifiques, le samedi est un jour privilégié pour la fréquentation des moyennes ou grandes surfaces des agglomérations, même si certaines enseignes tentent d'attirer une partie de leur clientèle d'autres soirs de la semaine avec des bonifications de points sur les cartes de fidélité – jeudi classiquement chez Hyper U à Angers Mûrs-Erigné par exemple – (cf. chap. 2).

Conclusion / Observations générales

On note globalement en semaine une hausse progressive de la fréquentation à partir de 10 heures, heure à partir de laquelle la plupart des commerces et services sont ouverts dans les centres-villes. Au cours de la journée, un premier pic de fréquentation est atteint vers midi (pause déjeuner) puis un second entre 17 heures et 19 heures (correspondant aux départs des bureaux ou sorties de classe / cours / écoles globalement étalés sur ce créneau horaire).

Au-delà de ces rythmes « classiques » connus de longue date, on peut aussi s'interroger sur l'impact encore mal mesuré de la désynchronisation des temps sociaux, liée notamment :

- Aux modifications des horaires de travail : 35 heures (et RTT) en France, hausse de la part des emplois à temps partiel, développement du travail à horaires décalés, journées discontinues, etc. ;
- A l'allongement de la période de formation, d'études, qui entraîne un recul de l'âge d'installation en couple, de l'âge moyen des premières naissances, un allongement du

nombre d'années où les jeunes sont dépendants du soutien familial. Cet allongement du temps de formation induit aussi une modification de certaines consommations (allongement du « temps étudiant ») et donc le recul de certains achats (comme pour l'équipement de la maison, même si les modes de consommation ont changé : on ne se meuble plus pour la vie comme autrefois, d'où le succès de certaines enseignes comme IKEA, Alinea, Fly, Conforama, But, Darty, etc.) ;

- Aux mobilités liées au travail, qui produisent une consommation de temps (temps perdu ?), et peuvent aussi entraîner un éloignement régulier de la cellule familiale (avec parfois des conséquences néfastes sur les ménages) ;
- A la hausse des mobilités pendulaires (36 % des foyers/ménages possèdent deux voitures⁷⁰), qui sont elles aussi consommatrices de temps, et qui peuvent engendrer la fréquentation d'espaces publics spécifiques (nouvelles structures commerciales ou de services – cf. succès actuel des *Drive* – à proximité des grands axes voire au sein d'espaces de transit dans les transports en commun par exemple).

3. LES TEMPORALITÉS HEBDOMADAIRES DES ESPACES PUBLICS URBAINS

En cours de semaine, des variations de fréquentation sont notables et s'expliquent par divers facteurs : jours et heures d'ouverture des commerces et services (chap. 2), jours spécifiques de marché, soirs de sortie, etc. Ces variations hebdomadaires apparaissent assez nettement à partir des planches photographiques les jeudis, samedis et dimanches dans les villes d'étude *Chronotope* (Annexe).

On note par ailleurs une variation des usagers des espaces publics : les jeunes sont plus présents en semaine (une part des étudiants d'origine « extérieure » rentrant dans leur région / ville d'origine pour les week-ends) ; les familles sont plus présentes les mercredis⁷¹ et samedis ; les retraités sont plus présents les lundis (stratégie d'évitement, jour le plus « calme » de la semaine en ville).

70 Source : Commissariat général au développement durable, Service de l'observation et des statistiques, 2010, La mobilité des Français. Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008. *La Revue du CGDD*, p. 13.

71 La modification des rythmes scolaires, actuellement mise en place en France, engendrant la perte du mercredi libéré pour les plus petits, aura sans doute un impact sur la fréquentation familiale jusque-là observée les mercredis ?

Ainsi, les enquêtes réalisées en 2011 à Angers montrent que le principal motif de fréquentation du quartier (où s'est déroulée l'enquête) est l'achat pour 42 % des enquêtés, ce taux atteint 67 % pour les retraités et 46 % pour les étudiants. Pour les retraités, la proximité du lieu de résidence et la promenade sont deux autres motifs majeurs (respectivement 60 % et 49 %). Pour les étudiants, les sociabilités (rencontres avec des amis ou la famille) constituent le deuxième motif de fréquentation (41 %). Les employés, quant à eux, fréquentent les lieux avant tout pour raisons professionnelles (51 %). On retrouve globalement les mêmes données dans la répartition par âge : les moins de trente ans privilégient les achats et les sociabilités, les 30-50 ans le travail, les plus de 60 ans les achats, la proximité du domicile et la promenade (doc. IV.25).

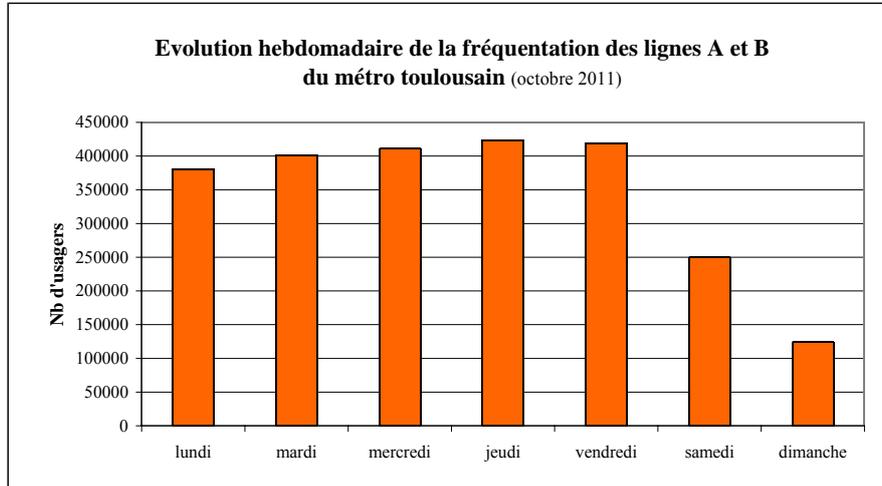
Les principaux commerces et services fréquentés sont les commerces alimentaires (pour 59 % des enquêtés), et notamment pour les retraités (71 %) et les employés (64 %). C'est également le cas pour les étudiants (55 %), qui privilégient aussi les cafés et restaurants (46 %). Il n'y a pas de différence marquée entre les hommes et les femmes sur ce point, excepté pour les cafés et restaurants qui attirent davantage les premiers (43 % contre 32 %).

Age/Raisons	Lieu de résidence	Professionnelle	Sociabilités	Se restaurer	Aller dans un café	Se promener	En transit	Faire des achats	Les services
- de 20 ans	15,5%	33%	40%	36 %	36%	31%	26%	41%	5%
20-30 ans	22%	23%	37%	27%	28%	18%	39%	43%	16%
31-40 ans	26%	50%	24%	19%	17%	14%	19%	36%	14%
41-50 ans	28%	53%	19%	17%	25%	17%	25%	22%	11%
51-60 ans	30%	30%	11%	11%	18,5%	30%	26%	33%	26%
61-75 ans	52%	4%	11%	18,5%	30%	37%	7%	78%	26%
+ de 75 ans	81%	0%	25%	6%	19%	69%	0%	62,5%	25%
TOTAL	28%	29%	29%	23%	27%	25%	27%	42%	15,5%

Doc. IV.25 : Les motivations de la fréquentation selon l'âge
(Source : Enquête L3 géographie, Université d'Angers, 2011)

Si l'on croise les heures de fréquentation et les motivations du déplacement, on remarque des changements d'usage de la ville selon le moment de la journée ou de la semaine. Ainsi, le motif professionnel domine nettement pendant la semaine, diminue légèrement le mercredi et le vendredi (tout en restant majoritaire), et le week-end ce sont les achats et la proximité du domicile qui l'emportent. Si l'on s'intéresse plus spécifiquement aux heures de la journée, avant 10 h et entre 17 h et 19 h, c'est le motif professionnel qui prédomine ; de 10 h à 17 h, les usagers pratiquent les lieux avant tout pour faire des achats ; après 21 h, ils les fréquentent prioritairement pour se rendre dans un café ou pour se restaurer.

Contrairement aux flux piétons, pour ce qui est de l'utilisation des transports en commun, on note une nette différence entre les jours de semaine et le week-end à Toulouse (doc. IV.26), les transports en commun semblant surtout utilisés en semaine pour se rendre à son travail, à son école, collège, lycée...



Doc. IV.26 : Variation hebdomadaire de la fréquentation du métro toulousain (Source : Tisseo)

3.1. Temporalités liées aux commerces et services

La fréquentation des commerces et services dépend naturellement de leurs jours et heures d'ouverture (cf. Chap. 2), ce qui explique la moindre fréquentation des centres-villes les dimanches et lundis où de nombreux commerces et services sont fermés. Ces lundis plus calmes sont parfois privilégiés par des retraités qui profitent d'un centre-ville peu fréquenté pour s'y rendre.

Les très faibles fréquentations du dimanche s'expliquent d'abord par le fait que la plupart des commerces et services sont fermés ce jour-là dans les villes françaises mais aussi dans la plupart des villes européennes. Parmi les rares commerces ouverts le dimanche, on note l'exception de la plupart des boulangeries ou fleuristes (ouverts généralement jusqu'à midi, voire 13 h, quelques boulangeries toute la journée), mais, plus surprenant, seule une partie des restaurants accueille la clientèle tant le midi que le soir. L'enquête à Angers comme au Mans révèle que le dimanche, les flux sont plus faibles dans tout l'hypercentre quelle que soit l'heure considérée (doc. IV.27 et 28). La fréquentation dominante correspond aux adultes d'âge moyen (35-60 ans). La vie urbaine est globalement faible le dimanche (enquêtes il est vrai réalisées en novembre !), à l'exception de quelques services culturels (cinémas) et d'établissements de nuit.

Age/Jour de fréquentation	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche	Pas de jour précis	Total
- de 20 ans	44,8%	43,1%	43,1%	46,6%	51,7%	15,5%	10,3%	37,9%	100%
20-30 ans	28,2%	26,4%	29,1%	30,9%	30,9%	28,2%	18,2%	52,7%	100%
31-40 ans	35,7%	38,1%	33,3%	40,5%	40,5%	16,7%	9,5%	54,8%	100%
41-50 ans	36,1%	38,9%	38,9%	44,4%	38,9%	30,6%	19,4%	47,2%	100%
51-60 ans	33,3%	33,3%	29,6%	29,6%	25,9%	18,5%	7,4%	59,3%	100%
61-75 ans	44,4%	44,4%	48,1%	40,7%	40,7%	48,1%	29,6%	48,1%	100%
+ de 75 ans	43,8%	50,0%	43,8%	43,8%	43,8%	50,0%	50,0%	50,0%	100%
TOTAL	35,8%	35,8%	35,8%	38,0%	38,0%	26,6%	17,4%	49,7%	100%

Doc. IV.27 : Jour habituel de fréquentation du quartier (où s'est déroulée l'enquête)

(Source : Enquête L3 géographie, Université d'Angers, novembre 2011)

	Gare	Jacobins	Monod	République	Université	Total
Lundi	3,70%	2,40%	1,50%	1,20%	4,80%	13,60%
Mardi	2,50%	2,40%	0,50%	1,20%	5,20%	11,70%
Mercredi	2,50%	2,80%	3,00%	1,90%	5,30%	15,50%
Jeudi	2,70%	2,20%	0,60%	1,70%	5,30%	12,50%
Vendredi	4,10%	2,70%	1,10%	1,80%	4,80%	14,50%
Samedi	2,70%	2,40%	3,10%	3,40%	3,20%	14,80%
Dimanche	2,50%	1,30%	1,20%	0,40%	1,90%	7,20%
Pas de jour précis	1,90%	2,40%	2,40%	3,10%	0,50%	10,20%
Total	22,60%	18,60%	13,20%	14,50%	31,10%	

Doc. IV.28 : Lieux d'enquête et jour habituel de venue au Mans

(Source : Enquête Chronotope, Le Mans, 2012)

Le Mans : Observations autour des temporalités du commerce et des flux piétons à partir des cartes horaires (Annexe)

La spécialisation spatiale progressive des activités commerciales et de services influe sur les temporalités et l'urbanité du centre-ville :

- la place de la République a un fonctionnement diurne marqué, renforcé par les horaires des services. Elle reste un lieu d'évènement marqué (marché de Noël, parade des pilotes lors des 24H du Mans). Beaucoup de restaurants y sont fermés le dimanche midi.

- Concentration des établissements de nuit sur les deux artères principales (Port et Docteur Leroy, auxquelles on pourrait ajouter la rue des Ponts Neufs vers la vieille ville, non cartographiée ici). Volonté de limiter spatialement les territoires festifs nocturnes dans un centre-ville où la fonction résidentielle est très présente.

- Concentration de l'équipement de la personne sur certains axes majeurs en limite l'attractivité à partir de 19 h ou 19 h 30, horaires de fermeture majeurs de ces établissements.

Les temporalités et la distribution spatiale des établissements de commerces impactent donc fortement l'attractivité et l'animation du centre-ville :

- l'évènementiel est concentré sur la place République

- un fonctionnement diurne marque la place République, la rue des Minimes et l'avenue De Gaulle ;

- un fonctionnement diurne et nocturne pour les rues du Port et du Docteur Leroy.

(Source : Enquête Chronotope, Le Mans, 2012)

A Porto, l'essentiel des commerces et services sont également fermés le dimanche dans le centre-ville. Seuls les cafés et restaurants, magasins « chinois » ou magasins de souvenirs sont ouverts. La fréquentation demeure cependant importante sur la grande place centrale, avec la fréquentation touristique (étrangère mais aussi issue des villes des environs, venue en train) qui y joue un rôle majeur, même si les touristes sont également présents à peu près tout le temps sur cet espace central. Leur présence est davantage remarquée le dimanche car une partie des « autochtones » sont absents, préférant fréquenter les grands centres commerciaux ouverts le dimanche, situés en périphérie.

A Lisbonne, on note également une variation des flux de piétons selon les jours et heures (annexes). Ainsi, ici comme ailleurs, le pic de fréquentation est enregistré le samedi, vers 17 heures (comme le dimanche mais alors avec une fréquentation nettement plus faible) alors qu'en semaine, le pic est atteint vers 13 heures. Cette fréquentation plus tardive le week-end correspond au fait que les Lisboètes vont au centre-ville après le déjeuner.

En semaine, bien que les commerces et services soient ouverts, en raison des contraintes liées au travail, la fréquentation des rues est plus faible que le samedi. Un pic est enregistré vers 8 heures, qui correspond aux personnes se rendant à leur travail, car à cette heure, seuls les hôtels et cafés sont ouverts en ville.

Le samedi, l'essentiel des services sont fermés contrairement aux commerces qui demeurent ouverts, à l'exception de quelques petits magasins qui ferment le samedi après-midi. Si les densités piétonnes sont les plus fortes, c'est donc essentiellement lié au temps libre disponible pour les actifs.

Le dimanche est un jour intéressant à observer à Lisbonne car bien que peu de commerces soient ouverts, les densités piétonnes demeurent proches de celles du samedi. Si les fermetures commerciales sont essentiellement culturelles (tradition catholique notamment), elles correspondent aussi aux petits commerces indépendants ayant peu d'employés ou juste tenus par la famille : ils respectent la tradition de conserver le dimanche comme jour de repos hebdomadaire. Les commerces ouverts le dimanche sont les grands centres commerciaux ou les commerces franchisés. Les densités piétonnes dominicales correspondent aussi à la tradition portugaise de conserver ce jour pour la famille, d'où les déambulations familiales (jeunes couples avec enfants) dans les rues non liées aux achats (réservés au samedi).

3.2. Temporalités spécifiques des marchés de quartiers

La présence récurrente de marchés, certains jours de la semaine (le plus souvent en matinée), provoque des fréquentations spécifiques de certains quartiers, places, rues (Pirenne, 1898 ; Troin, 1982 ; Nordin 1993). De plus, le fait que certains marchés soient spécialisés attire une clientèle particulière (exemple à Angers d'une offre de produits « bio » sur le Marché Lafayette les mercredis et samedis matins ou rue Saint-Laud et place Molière les samedis matins), clientèle qui vient parfois de l'extérieur des agglomérations (comme par exemple pour le marché-brocante de la place Imbach à Angers tous les samedis matins).

Malheureusement, les enquêtes réalisées dans nos différentes villes ont été faites à des jours et heures variés, très rarement au moment du marché et dès lors, les fréquentations spécifiques liées au marché ne ressortent pas clairement (mis à part un petit échantillon portant sur la place Imbach à Angers – quinze personnes – où ressort pour un tiers des sondés la fréquentation régulière du marché).

3.3. Temporalités spécifiques des soirs de sortie

Si chacun est libre de sortir le soir qu'il souhaite en fonction de ses envies, ses opportunités (événement particulier : concert, spectacle...) et de ses possibilités (y compris financières), les soirs de sortie varient aussi en fonction des populations, dont on peut distinguer deux types principaux :

- Les fréquentations spécifiques des soirées étudiantes, concentrées notamment les jeudis soirs dans les villes universitaires françaises : « Jeudis éthyliques », cf. chap. 5 (Bonny, 2010 ; Bloy et Buisson, 1994).

- Les fréquentations spécifiques des vendredis et samedis soirs (auxquelles on peut ajouter des activités nocturnes déterminant des fréquentations spécifiques : « soirs au musée », cinéma, bowling, etc.), voire de nuit – discothèques, bars de nuit...– (Gwiazdzinski, 2005 ; Bureau, 1996).

Les données recueillies à partir des enquêtes réalisées en 2012-2013 à Angers, au Mans (doc. IV.29) et à Brest montrent clairement que les jeudis, vendredis et samedis soirs sont les principaux soirs de sortie chez les étudiants, même si l'on note dans le détail quelques variations d'heure (plus tôt en semaine) et des sorties un peu plus nombreuses le samedi (chap. 5).

Soirs de sortie	Nb	% obs.
Lundi	12	4%
Mardi	25	8,30%
Mercredi	30	9,90%
Jeudi	177	58,60%
Vendredi	164	54,30%
Samedi	224	74,20%
Dimanche	15	5%
Total	302	

Doc. IV.29 : « *Quels soirs sortez-vous habituellement au Mans ?* »
(Source : Enquête Chronotope Le Mans, 2013)

3.4. Temporalités spécifiques du shopping du samedi

Le samedi est un jour particulier pour les centres-villes où on atteint le maximum de fréquentation, ce qui s'explique par le fait qu'une partie des actifs ne travaille pas ce jour là et en profite pour faire du lèche-vitrines et du shopping (Chevalier, 2007).

Ainsi, les diverses enquêtes menées dans nos villes d'étude montrent comme à Angers que le samedi, la fréquentation augmente du début de matinée jusqu'à l'après-midi, le pic du déjeuner est moins net que pour les jours de semaine. Par contre, l'amplification de la seconde moitié d'après-midi est importante, le maximum étant à Angers comme à Toulouse ou au Mans situé vers 17 h. Les piétons sont très divers par les groupes d'âge. L'intensité croissante des flux piétonniers caractérise l'hypercentralité dans toutes les rues avec une attractivité de début de week-end : shopping, achats, loisirs dont l'usage des cafés et restaurants.

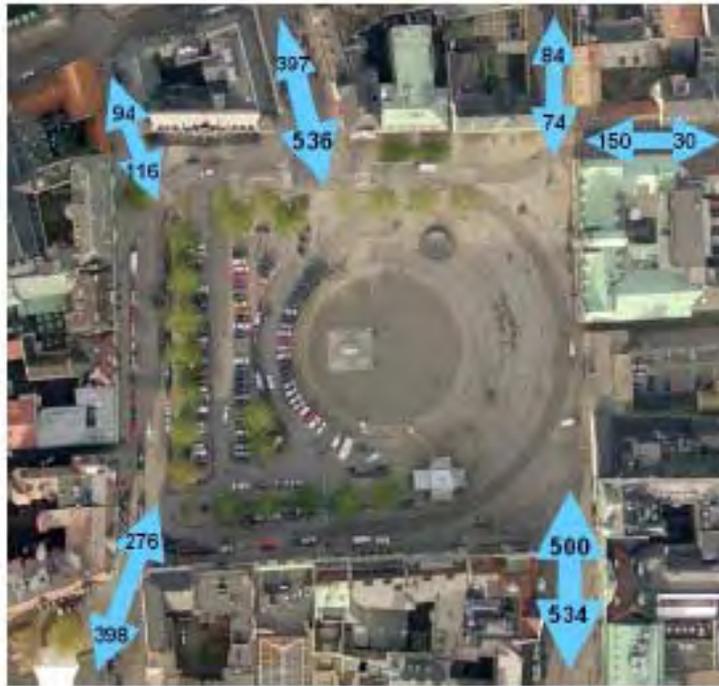
A Porto, la situation est semblable à celle des jours de semaine, mais avec une plus forte concentration de personnes de 16 heures à 22 heures. De nombreux jeunes se concentrent sur la place centrale pour manger au McDo (qui est un point important de regroupement des jeunes le samedi) où ils passent le temps avant d'aller rejoindre les bars situés un peu plus à l'ouest de la place.

A Malmö, on relève également un pic de fréquentation le samedi après-midi entre 14 heures et 16 heures. On remarque au passage le contraste entre les habitudes de sortie entre le nord et le sud de l'Europe : les Suédois rentrent chez eux quand les Portugais sortent !...

Comptage piétons d'entrées / sorties sur la principale place centrale de Malmö :

- 11 h-13 h en semaine : 1537 piétons/heure (sortants du square) ; 1152 piétons/heure (entrants sur le square) ;
- 11 h-13 h le samedi : 1636 piétons/heure (sortants du square) ; 1785 piétons/heure (entrants sur le square) ;
- Pic de fréquentation : Samedi entre 14 et 16 heures.

(Source : enquête Chronotope, Malmö, novembre 2012)



Doc. IV.30 : Flux piétons entrant et sortant sur la place centrale de Malmö

(Source : enquête Chronotope, Malmö, novembre 2012)

3.5. Ballades dominicales... et variations météorologiques

Certains lieux de promenade (parcs, espaces verts, fronts d'eau), bien que fréquentés toute la semaine, connaissent un pic de fréquentation le dimanche, notamment les dimanches après-midi pour la « ballade dominicale » en famille (après le déjeuner), au moins les jours où la météo est favorable. Cette sortie dominicale, qui peut aussi consister à flâner dans les rues, est très « traditionnelle » dans certains pays ou villes, comme le notaient les collègues à Lisbonne où les flux de piétons sont le dimanche après-midi proches de ceux enregistrés le samedi.

Ces lieux de promenade connaissent par ailleurs d'autres pics de fréquentation en semaine, les samedis ou dimanches matins notamment pour les adeptes du footing, du vélo, etc., activités qui peuvent aussi dans de nombreux cas y être pratiquées. Ainsi, par exemple, les quais à Bordeaux connaissent un succès de fréquentation depuis leur aménagement :

flâneurs en journée, adeptes de divers sports (jogging, vélo, roller, etc.) le matin tôt ou le soir, c'est-à-dire avant ou après la journée de travail.

Les conditions météorologiques peuvent avoir un impact certain sur la fréquentation des centres-villes. En effet, les jours de pluie ou de froid représentent un frein pour certaines fréquentations, éventuellement remises à plus tard lorsque les conditions climatiques seront jugées plus favorables. De même, le recours à divers modes de transport varie en fonction de la météorologie (exemple de l'usage du vélo qui chute lorsqu'il pleut : Noël, 2003).

Conclusion sur les variations hebdomadaires

Les diverses enquêtes, menées notamment en novembre 2012 dans les villes de l'étude *Chronotope* en France et en Europe, mettent en évidence à peu près les mêmes temporalités dans les villes moyennes (Angers, Le Mans), avec un léger élargissement des horaires, que dans les villes métropolitaines (Toulouse). Partout on note une moindre fréquentation les dimanches (même si les habitudes des sorties dominicales au Portugal y sont spécifiques), suivis des lundis (en France), et un maximum de fréquentation le samedi après-midi.

Doc. IV.31 : La rue Lenepveu, dans l'hypercentre d'Angers, en novembre 2012



Jeudi 17 h



Jeudi 10 h



Samedi 10 h



Samedi 17 h



Dimanche 10 h



Dimanche 14 h

(Source : Enquête de terrain Chronotope, novembre 2012)

Doc. IV.32 : La rue Saint-Rome, dans l'hypercentre de Toulouse, en novembre 2012



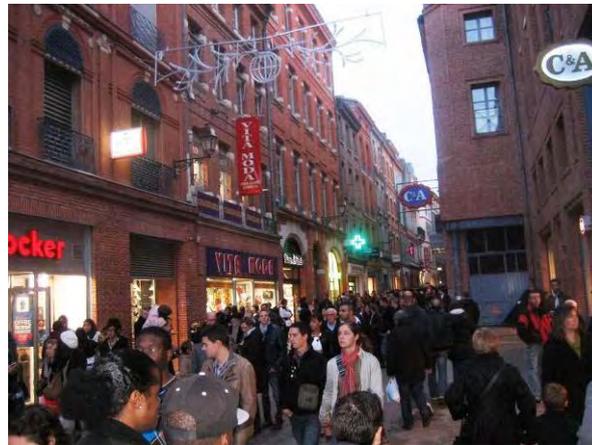
Jeudi, 10 h



Jeudi, 17 h



Samedi, 10 h



Samedi, 17 h



Dimanche, 10 h



Dimanche, 17 h

(Source : CP, clichés pris les 15, 17 et 18 novembre 2012)

Doc. IV.33 : La rue des Minimes, dans l'hypercentre du Mans, en novembre 2012



Jeudi, 10 h



Jeudi, 17 h



Samedi, 10h



Samedi, 17 h



Dimanche, 10 h



Dimanche, 17 h

(Source : AG, clichés pris les 29 novembre et 1^{er} et 2 décembre 2012)

4. DES TEMPORALITÉS SAISONNIÈRES ET ÉVÉNEMENTIELLES AUX MUTATIONS DES ESPACES PUBLICS URBAINS

Au-delà des temporalités quotidiennes évoquées précédemment, qui concernent majoritairement les habitants des agglomérations, les espaces publics peuvent aussi faire l'objet de fréquentations liées à des manifestations, des événements spécifiques – festivals, foires, braderies, etc. – (Lallement, 2007), qui peuvent attirer des populations venant de la région, voire au-delà. Ces événements peuvent aller parfois jusqu'à donner une identité et un rayonnement particuliers aux villes où ils sont organisés, à l'image du festival de la bande dessinée d'Angoulême, des Francofolies de La Rochelle, du festival des Vieilles Charrues à Carhaix, etc. Enfin, certains aménagements ont aussi un impact sur l'utilisation et l'appropriation des espaces publics, comme nous le verrons à partir d'un exemple à Angers.

4.1. Des temporalités saisonnières

Les fréquentations des espaces publics varient en partie en fonction des saisons, des températures, d'animations récurrentes, etc. Ainsi, l'impact de la météo sur l'usage des espaces publics est net en ce qui concerne les pics de fréquentation des terrasses, places, parcs, notamment l'été et sur les fronts d'eau, mais il joue aussi sur les fréquentations touristiques.

Les variations saisonnières sont aussi fréquemment marquées par des variations des horaires d'ouverture de certains espaces publics. Ainsi, les jardins publics ou botaniques (doc. IV.34), les parcs et autres lieux de loisirs ont des horaires variables selon les saisons : ouvertures plus resserrées l'hiver (certains lieux pouvant même parfois être fermés), plus étendues l'été (exemple de la « plage » du Lac de Maine à Angers où est aménagé un lieu estival de baignade).

HORAIRES D'OUVERTURE ET DE FERMETURE DES PARCS ET JARDINS DE LA VILLE

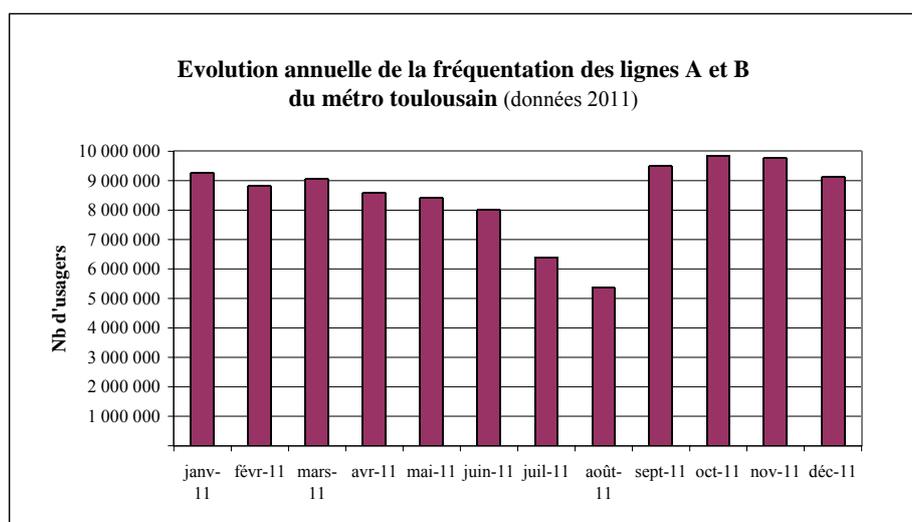
	OUVERTURES	FERMETURES
01 janvier au 15 février	8 heures	18 heures*
16 février au dernier WE de mars	8 heures	19 heures*
Dernier WE de mars au 30 avril	8 heures	19h30*
01 mai au 15 septembre	7h30	20 heures**
16 septembre au 30 septembre	8 heures	19h30*
01 octobre au dernier WE d'octobre	8 heures	19 heures*
Dernier WE d'octobre au 31 décembre	8 heures	18 heures*

exception: le jardin des Plantes du 01 mai au 01 septembre : 20h30 et du 01 au 15 septembre : 20h. La fermeture des parcs est gérée conjointement entre la Direction Parcs Jardins et Paysages (02 41 22 53 00) et la police municipale (gardiens de parcs).

Doc. IV.34 : Horaires d'ouverture des parcs et jardins de la ville d'Angers

(Source : <http://www.angers.fr/vie-pratique/vie-quotidienne/environnement/les-parcs-et-jardins-publics/horaires-des-parcs/index.html>)

La fréquentation des transports en commun varie aussi selon les mois : le mois d'août est celui qui enregistre la plus faible fréquentation (doc. IV.35 à Toulouse), ce qui s'explique par les vacances scolaires (recul notable dès juillet) et par le fait que de nombreuses entreprises ferment au moins une partie de l'été (pic de vacances entre mi-juillet et mi-août), leur(s) salarié(s) étant aussi de fait en vacances et ont donc moins besoin d'avoir un recours quotidien à ces modes de transport.



Doc IV.35 : Variation annuelle de la fréquentation du métro toulousain
(Sources : données Tisseo 2011-2012)

A la frontière entre temporalités saisonnières et événementielles, les villes accueillent un certain nombre d'animations comme les marchés de Noël (en décembre, tradition germanique et de l'est de la France, mais qui s'est progressivement diffusée à l'ensemble des villes, y compris au-delà des frontières), les périodes des soldes (dont la réglementation évolue régulièrement en France), des foires (exemple de la foire Saint-Martin à Angers, grande fête foraine se tenant de la mi-novembre à début décembre).

4.2. Des temporalités occasionnelles ou événementielles

Au-delà des variations saisonnières, certains événements peuvent conduire à des fréquentations spécifiques des espaces publics urbains. Certaines fêtes annuelles sont l'objet de regroupements massifs et récurrents dans toutes les villes françaises. Ainsi, la fête de la musique est l'occasion donnée à des musiciens amateurs et professionnels de prendre d'assaut les rues, les places, les terrasses (cette fête se diffuse aujourd'hui de plus en plus largement à d'autres villes européennes). Autre fête symbole, la fête nationale du 14 juillet est marquée par ses feux d'artifice, son bal... et marque en quelque sorte le début des vacances pour beaucoup. Progressivement fêté dans les plus grandes villes, le Nouvel An chinois est aussi l'occasion de mettre en lumière la présence des communautés d'origine asiatique. Plus modestes, les fêtes de quartiers ou « des voisins » se développent aussi à l'échelle du lieu de résidence, les habitants apprenant parfois ainsi à se connaître.



*Doc IV. 36 :
Fête de la musique
à Angers*

(Source : CP, 06/12)

Certains événements annuels sont spécifiques à certaines villes et essentiellement destinés aux habitants de l'agglomération, comme les « Jeudis du port » à Brest (arts de la rue et concerts), les « Accroche-Cœurs » à Angers (festival de rue avec au programme : concerts, exposition, théâtre de rue, cirque...).



Doc. IV.37 : Festival Les Accroche-cœurs à Angers

(Source : CP, 09/12)

D'autres événements annuels ont un rayonnement plus important et participent aujourd'hui de la notoriété de certaines cités : festival du cinéma « Premiers plans » à Angers (fin janvier) qui bien sûr ne peut rivaliser avec ceux de Cannes (et sa fameuse palme d'or) ou de Deauville (cinéma américain), festival inter-celtique à Lorient (début août), Jazz à Vienne (organisant un à plusieurs concerts par mois dans ce département de l'Isère, qui a reçu une fréquentation record en 2013 pour sa 33^{ème} édition avec 175 000 festivaliers) moins connu et médiatique que Jazz in Marciac (fin juillet à mi-août, qui a attiré dans le Gers 250 000 personnes en 2013, son record), pour ne pas citer les événements plus connus déjà évoqués en introduction.

Plus rares, certaines manifestations mettent en lumière (au-delà des frontières) des villes à travers l'organisation d'événements annuels spécifiques à l'image des « capitales européennes de la culture ». Ainsi, à partir des exemples de Gênes et Lille en 2004, Maria Gravari-Barbas et Sébastien Jacquot (2007) notent à ce sujet que « *L'événement constitue un*

outil de gouvernance territoriale, par-delà la diversité des objectifs des acteurs mobilisés. Le temps festif ne constitue qu'une des dimensions temporelles de l'événement urbain, qui s'appuie sur l'attente, l'urgence, la volonté de durer et la mise en récit pour légitimer les actions menées. Cette maîtrise de temporalités permet une maîtrise de l'espace et la construction d'un projet urbain, qui s'appuie sur une vision de la ville, que l'événement urbain est appelé à renforcer ».

A Lisbonne, les collègues relèvent également l'importance des événements ponctuels, plus ou moins spontanés, qui participent à l'animation des rues et autres lieux publics. Ainsi, des « performances » apparaissent dans les rues vers vingt heures, qui contribuent à créer des rassemblements de passants / spectateurs. Cela se produit essentiellement dans le quartier du *Chiado* à proximité de la station du métro ou bien à proximité de l'église de la rue Garrett, voire parfois rue Carmo. Le dimanche, les collègues ont relevé par ailleurs l'organisation d'autres événements vers vingt heures sur la place du *Chiado*, contribuant à y créer divers attroupements : cette heure correspondait à la combinaison de trois événements distincts : sortie d'une messe et d'un spectacle donné au théâtre proche, alors qu'un groupe de musiciens jouait par ailleurs à l'entrée du métro.

Sur un temps plus long, on peut noter que ce quartier du *Chiado*, qui a connu une crise des années 1970 aux années 1990, a retrouvé une dynamique commerciale en même temps qu'il est devenu un lieu attractif du centre-ville, notamment pour les jeunes. Les places de *Camões* et du *Chiado* sont aujourd'hui connues pour leur ambiance et leur espace public est particulièrement approprié tant par les touristes que par divers consommateurs, grâce aux terrasses, aux espaces où les gens peuvent s'asseoir ou se retrouver comme au pied des statues de Fernando Pessoa et de Luís de Camões.

Au-delà des temporalités occasionnelles évoquées ci-dessus, on peut aussi s'interroger sur le rapport entre les temporalités et les espaces publics au regard de leurs usages ou détournements d'usage. En effet, parmi les temporalités non évoquées jusqu'ici, que dire de l'imprévisible, de l'éphémère, de l'imprévu...qui sont aussi des temporalités urbaines occasionnelles ? Les espaces publics sont pensés, aménagés pour être très propres, contrôlés et de plus en plus sous surveillance (vidéo), mais cette optique n'écarte-t-elle pas des usages non prévus pour des usagers dont l'appropriation spatiale serait trop forte, gênante voire conflictuelle, en périodes diurne et nocturne (Chap. 5) ? Ainsi, certains aménagements publics

comme de nouveaux bancs sont conçus de manière à limiter l'installation de personnes qui souhaiteraient s'y allonger (notamment des SDF), à l'image des bancs du métro parisien.

4.3. Des espaces publics en mutation : aménagements et variations historiques des usages

Autre temporalité non détaillée précédemment (mais nous n'avions pas retenu cet aspect dans notre recherche, car elle aurait nécessité de mobiliser d'autres sources et méthodes), les aménagements des espaces publics urbains ont connu, si l'on s'intéresse à des temporalités plus longues, des variations historiques de leurs usages. Ainsi, dans de nombreuses villes, l'ancienne place du marché est devenue un espace de stationnement (ex. : Vannes) (Roy, 1998) ; les places d'armes, servant aux défilés militaires, ont pu être transformées en jardin public, en parking, en esplanade, etc.

Ainsi, la place du Ralliement à Angers, créée en 1791 à la suite de la destruction de trois églises et d'un cimetière, fut d'abord le lieu de rassemblement des soldats républicains avant de connaître divers aménagements haussmanniens (création du théâtre, 1868-71) (doc. IV.38), l'implantation de grands magasins et d'hôtels (fin XIX^e - début XX^e siècles) (doc. IV.39), puis plus récemment l'aménagement d'un parking souterrain (1972) et la création d'une première esplanade piétonnière (1973) avec sa très décriée rose des sables⁷² (doc. IV.42), avant de nouveaux aménagements (1989-1994 : restauration du théâtre, nouvelle esplanade) (doc. IV.43), eux-mêmes remaniés pour l'arrivée du tramway (2010, place devenue entièrement piétonne) (doc. IV.44).

⁷² La Rose des sables, dessinée en 1970 par le Nantais André Hogommat, fut installée place du Ralliement à Angers le 6 décembre 1974. De nombreux Angevins n'appréciaient pas cette sculpture qui ressemblait pour certains à un « banc de moules ». Elle fut ensuite démontée en janvier 1995 pour rejoindre le quartier Saint-Serge où elle est désormais place François Mitterrand.



Doc. IV.38 : La place du Ralliement avant la première Guerre Mondiale

(Source : http://commons.wikimedia.org/wiki/File:ND_181_-_ANGERS_-_La_Place_du_Ralliement.JPG)



Doc. IV.39 : Place du Ralliement en 1937 ou 1938

(Source : <http://fabien.legouill.free.fr/dossiers/ralliement/index.html>)



Doc. IV.40 : La place du Ralliement à la fin des années 1950 (entre 1956 et 1960)

(Source : <http://fabien.legouill.free.fr/dossiers/ralliement/index.html>)



Doc. IV.41 : La place du Ralliement, vers 1961-1965

(Source : Arch. mun. Angers, coll. Robert Brisset, 9 Fi 55, cliché H. Marteau).



Doc. IV.42 : La place du Ralliement en 1976 et la Rose des Sables

(Source : <http://fabien.legouill.free.fr/dossiers/ralliement/index.html>)



Doc. IV.43 : La place du Ralliement en mars 2004

(Source : <http://fabien.legouill.free.fr/dossiers/ralliement/index.html>)



Doc. IV.44 : La place du Ralliement à Angers aujourd'hui

(Source : <http://www.aup-urba.fr/projets/73-amenagement-de-la-place-du-ralliement.html>)

Ces mutations de l'espace public, à des échelles de temps longues comme illustré ici à partir de la place du Ralliement à Angers, modifient forcément les usages de ces espaces, mais ces mutations peuvent aussi être réalisées sur de courtes périodes (aménagements temporaires, éphémères). Le cadre urbain « physique » de la ville influe et impacte complètement les diverses formes d'urbanité qui s'y déroulaient, s'y déroulent encore, ou s'y développent sans qu'aucun urbaniste ait jamais pensé à toutes celles qui s'y produiraient dans des temporalités spécifiques : usages prévus (les aménagements correspondent aux usages prévus), mais aussi détournements d'usage (utilisation non prévue de tel ou tel équipement, mobilier urbain, etc.).

CONCLUSION

Au-delà des diverses temporalités des espaces publics recensées ci-dessus, on doit aussi garder en tête la diversité de l'usage d'un même espace public pour les habitants (ces usages pouvant varier pour une même personne en fonction des moments, de ses envies). Ainsi, par exemple, les jardins publics peuvent être pour certains des espaces de détente, de promenade,

de rencontres ; pour d'autres des espaces de pratique sportive ; pour d'autres encore des lieux de consommation (lorsqu'ils sont équipés de commerces et services).

La diversité des usages peut aussi être liée à l'accessibilité des lieux et aux rythmes induits. Ainsi, on peut opposer les centres-villes et *waterfronts* (qui peuvent être qualifiés par certains de lieux de fréquentation lente, de flânerie : *slow city* ?) aux centres commerciaux périphériques très accessibles (espaces privés mais ouverts au public qui ignore souvent son caractère privé), fréquentés rapidement en soirée pour les achats courants (*fast city* ?). Cependant, ces mêmes centres périphériques sont aussi fréquentés le week-end par certains (parfois les mêmes !), comme des lieux de flânerie, notamment lorsqu'ils sont équipés de galeries marchandes ou commerciales (Wiel, 1999).

Au final, alors que certains rêvent de ralentir le temps (bloquer le vieillissement), voire de l'arrêter (temps de la contemplation), d'autres veulent l'accélérer, rêvent d'immédiateté. Dans un tel contexte, difficile d'envisager un aménagement des espaces publics favorisant l'harmonie des temporalités (la synchronicité) sans rechercher à concilier ces deux dimensions de lenteur et de vitesse, mais aussi des lieux (synchoricité). L'espace public doit sans doute miser sur la fluidité des circulations permettant la coexistence aussi pacifique que possible des rythmes urbains.

CHAPITRE V

ESPACES ET TEMPORALITÉS NOCTURNES

Les soirées festives dans les villes universitaires

Dans le concert des temporalités urbaines, les soirées festives ont l'intérêt d'être des moments exceptionnels, hors du temps normal, ce qui n'est pas sans poser quelques problèmes de cohabitation avec les autres populations riveraines. En limitant notre étude à la population étudiante, nous focalisons notre propos sur un groupe d'âge avec un emploi du temps contraint assez restreint, sans charge familiale. Cette liberté d'action permet à certains de prolonger leur « nuit » jusqu'à l'aube, le caractère répétitif de ces soirées leur enlevant leur caractère exceptionnel. Ces soirées festives sont majoritairement accompagnées de consommations excessives d'alcool. Dans ces conditions, les débordements sur la voie publique sont fréquents. La préférence récurrente de certains espaces publics centraux ne peut que susciter des conflits avec les autres usagers de la nuit et surtout avec les riverains qui ont conservé un rythme diurne/nocturne « normal ». Tous les ingrédients de conflits autour des usages de l'espace public sont alors présents. Il s'agit pour les urbanistes de les analyser et ensuite de tenter de proposer quelques remédiations.

La thématique des soirées festives a peu à peu commencé à devenir un sujet à la mode dans les médias à partir des années 1990. Les premiers articles ont relaté les débordements de jeunes sur la voie publique en Espagne, avant de se rendre compte que le phénomène avait pris une certaine ampleur en France. À ce stade, les médias relayés par les acteurs publics ont tendance à se limiter aux faits qu'ils relatent à longueurs de pages, mettant l'accent sur les excès extrêmes, répondant ainsi aux attentes d'une partie de la population inquiète de tels comportements sur la voie publique⁷³.

Pour notre part, nous utiliserons le terme de « soirées festives », expression qui nous semble plus neutre que *beuveries express* ou *binge drinking*. Elles recouvrent une même

⁷³ Rapport d'information du Sénat au nom de la mission d'information de la Commission des lois *sur les rassemblements festifs et l'ordre public* par André Reichardt et Corinne Bouchoux, sénateurs, rapport n° 95 du 31 octobre 2012.

réalité : une consommation excessive d'alcool et une présence plus ou moins longue sur l'espace public, la plupart du temps la nuit.

Liée à ces soirées, la fête est à la fois le prétexte à se retrouver en groupe et l'objectif à atteindre (*faire la fête*). Celle-ci ne peut se dérouler pour la grande majorité des participants sans alcool voire sans drogues. Ces « fêtes ordinaires », pour reprendre l'expression de Véronique Nahoum-Grappe, n'ont pas besoin de motifs pour exister. Au contraire, les « fêtes cérémonielles » (mariages, anniversaires, diplômes, etc.) représentent des temps forts et donc rares dans la vie d'un individu⁷⁴. La régularité des soirées festives est l'une de leurs caractéristiques : tous les jeudis soirs, voire les trois derniers soirs de la semaine avec des temporalités saisonnières qui existent mais qui sont relativement étalées dans l'année. En cela, elles se distinguent bien des *raves parties*, des *apéros géants*, ou des festivals. C'est ainsi que tout le long de cette étude, nous avons exclu les grands événements festifs, toujours très épisodiques, qui se déroulent rarement en centre-ville mais plutôt en périphérie ou dans l'espace rural, souvent sous la forme d'occupation sauvage et temporaire. Ces espaces festifs de l'éphémère ont leurs propres problématiques et leurs propres modes de régulation ou d'absence de régulation.

De multiples études ont été réalisées sur le sujet depuis une dizaine d'années. Sociologues, ethnologues, psychosociologues, psychiatres ont rédigé de nombreux rapports, la plupart très intéressants. De nombreuses associations comme Adrenaline, à Rennes, permettent de faire le lien entre la recherche et l'action sur le terrain. Notre propos tente de prendre en compte cette diversité des approches, chacune apportant un éclairage particulier. Pour notre part, nous nous situons, comme urbaniste, comme observateur des politiques publiques mises en œuvre pour gérer voire réguler le phénomène des soirées festives dans les espaces centraux des villes françaises.

Pour ce faire, nous avons œuvré dans les cinq villes étudiées dans ce rapport. À l'exception de Toulouse qu'il est d'usage de classer dans la catégorie des métropoles (unité urbaine de 870 000 habitants) et Rennes qui tente d'atteindre le niveau métropolitain avec ses 300 000 habitants, les trois autres, Angers, Brest et Le Mans, sont des villes moyennes avoisinant les 200 000 habitants.

Avec Rennes et Brest dans l'échantillon, nous avons deux villes qui sont à la pointe du mouvement des soirées festives. Elles n'en ont pas le monopole, mais le phénomène y est plus ancien et plus fort, sans doute enraciné dans une réalité régionale complexe ; d'où cette

74 Véronique Nahoum-Grappe In Actes du second colloque d'Adrenaline, 2010, *La fête réussie et les rassemblements festifs dans l'espace public*. Rennes, p. 15.

importante enquête sur les étudiants brestois et le déroulement des soirées festives pour tenter de comprendre leurs comportements et commencer à décrypter les mécanismes de *mise en fête d'un lieu* et leurs temporalités. Pour les mêmes raisons, l'analyse des remédiations s'appuie longuement sur l'exemple rennais.

1. L'IVRESSE FESTIVE DES JEUNES, NOUVELLES TENDANCES

Toutes les études des Observatoires régionaux de santé le montrent, la consommation d'alcool chez les jeunes n'a cessé de baisser depuis les années 1970. Parallèlement, les situations d'alcoolisation ponctuelle épisodique n'ont cessé de croître. Pour tenter de comprendre ce paradoxe, nous aborderons le domaine des *binge drinkings* ou des *beuveries express*, de la *défonce tranquille*⁷⁵, par le biais des données sur les addictions liées à l'alcool et aux drogues. Pour éviter ces terminologies très connotées, nous utiliserons l'expression *ivresse festive* qui a au moins le mérite de désigner l'objectif : faire la fête en petit ou grand comité, dans l'espace privé et/ou public, et de façon épisodique. Pour entrer dans la fête ou y demeurer, la consommation d'alcool semble nécessaire à une partie de la population à grande majorité jeune.

1.1. Le contexte breton

Notre enquête principale se déroulant à Brest, deux villes sur les cinq étudiées étant bretonnes (Brest et Rennes), nous aborderons le sujet par quelques données épidémiologiques sur la région. Un rapide tour d'horizon des données statistiques depuis une quarantaine d'années nous permettra, par la suite, de mieux appréhender les spécificités bretonnes, notamment en termes d'alcoolisation ponctuelle épisodique.

Alors que la plupart des médias multiplie des articles sur l'augmentation de la consommation d'alcool chez les jeunes Français, les différentes études du ministère de la Santé et des Observatoires Régionaux de Santé (ORS) montrent un recul très net depuis les années de l'après Seconde Guerre mondiale. Selon la focale utilisée, les évolutions ne sont pas les mêmes.

⁷⁵ Selon l'expression de Christophe Moreau. MOREAU Christophe, 2010, « Jeunesses urbaines et défonces tranquilles, évolution anthropologique de la fête et quête d'identité chez nos jeunes contemporains », *Revue Pensée Plurielle*, n° 23, p.77-91.

Dans les années 1950 et 1960, consommer à table des boissons alcooliques dès le plus jeune âge demeure la norme dans bien des familles⁷⁶. En milieu rural, l'alcoolisation commence bien souvent dès le premier âge : les mères additionnent d'eau-de-vie le lait du biberon, sous prétexte de « tuer les vers », d'obtenir un meilleur sommeil⁷⁷. Par la suite, l'école contribue à sa manière à habituer les jeunes enfants à consommer des boissons alcoolisées. Une enquête menée en 1953 par le service de santé scolaire sur 53 000 écoliers français de l'enseignement primaire, âgés de 5 ans et demi à 14 ans et demi, conclut que seulement 15 % d'entre eux n'en consommaient pas au repas de midi⁷⁸. L'entrée dans le monde du travail constitue une nouvelle étape de l'alcoolisation, surtout pour les hommes. Le service militaire achève de fixer les habitudes de l'âge adulte. Les différences existent entre régions, mais aussi entre les campagnes et les villes. En Bretagne, les alcools forts et le cidre sont bien ancrés en milieu rural et dans les régions cidricoles (Ille-et-Vilaine, Côtes-d'Armor, Morbihan). Dans le Finistère, plus pauvre en vergers, le vin domine en milieu urbain et rural.

Le tournant des années 1970 est analysé par plusieurs auteurs (Fillaut, 2013). Dans les décennies précédentes, le mouvement de recul de la consommation d'alcool s'amorce chez les jeunes adultes. Il s'accélère par la suite. Au quotidien, les boissons alcoolisées sont peu à peu marginalisées, notamment le cidre et le vin, alors que la consommation de la bière augmente. Dans certaines professions à risque, comme celle des marins-pêcheurs, les jeunes préfèrent les jus de fruit ou les sodas. Globalement, dans les années 1980, l'alcool est marginalisé au quotidien (Fillaut, 2013). En 2008, dans une région alcoologène comme la Bretagne, moins de 1 % des jeunes de 17 et 18 ans déclarent boire de l'alcool tous les jours⁷⁹.

En ce début des années 2010, la jeunesse bretonne se démarque du modèle français par une consommation quotidienne relativement modérée mais par des ivresses occasionnelles en hausse.

Concernant la consommation régulière d'alcool (le fait de boire de l'alcool au moins dix fois par mois), la Bretagne n'arrive qu'en cinquième position pour les jeunes de 17 ans, derrière les Pays-de-la-Loire, Poitou-Charentes, le Limousin et l'Auvergne.

À l'échelle nationale, la consommation régulière d'alcool des jeunes Bretons s'aligne sur les niveaux français. Cette tendance qui est apparue au début des années 2000, s'est

76 FILLAUT Thierry, 2013, *Tous en piste ? Les jeunes bretons et l'alcool de 1950 à nos jours*, Presses EHESP, Collection Contrechamp, page 5.

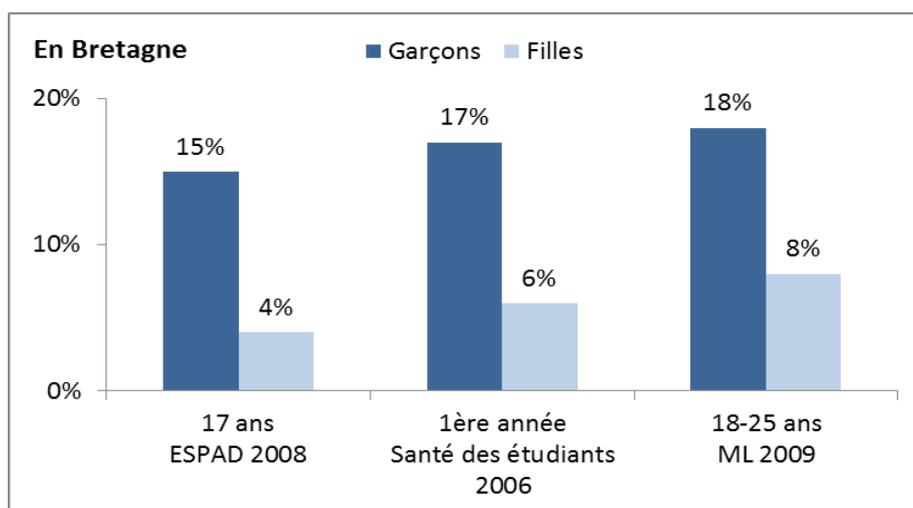
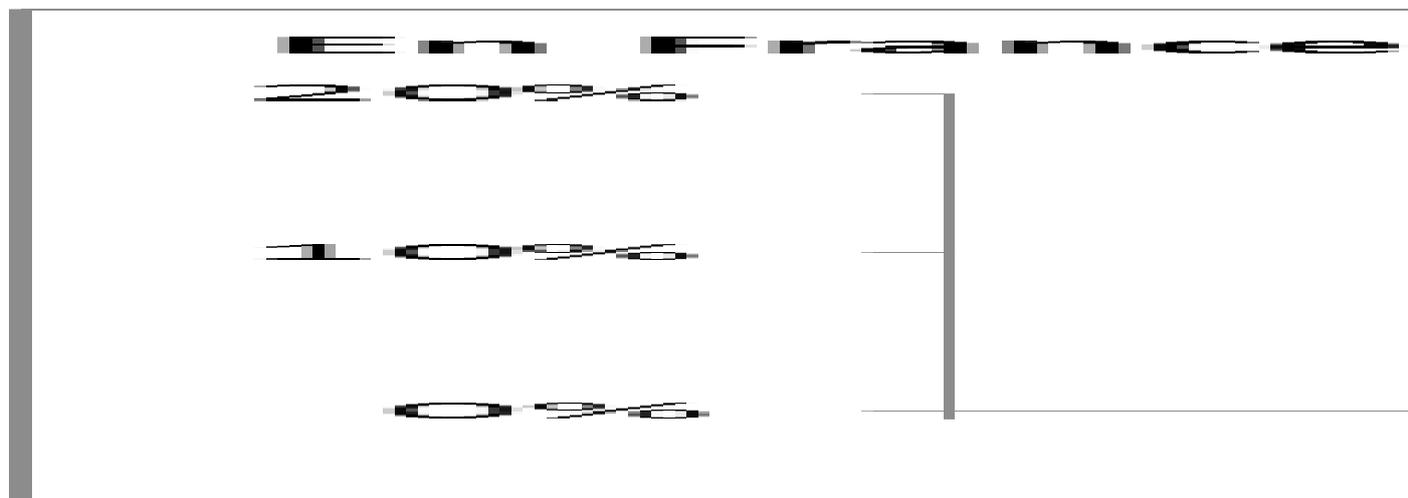
77 PERRIN Paul, 1950, « L'alcoolisme. Problèmes médico-sociaux », *Problèmes économiques*, Paris, L'expansion scientifique française, p. 46.

78 FILLAUT Thierry, *ibidem*, p.16.

79 ORSB, 2011, *La consommation d'alcool des jeunes de 16 ans et plus à travers les enquêtes en Bretagne et en France*, p. 5.

renforcée dans les dernières études de l'ORSB⁸⁰. Les proportions de consommateurs réguliers, pour les deux sexes confondus, sont proches : 14 % des jeunes Français de 17 ans, contre 15 % des jeunes bretons ; 4 % des jeunes françaises et bretonnes de 17 ans (doc.V. 1).

À tous les âges, en Bretagne comme en France, les garçons sont proportionnellement plus nombreux que les filles à boire de l'alcool régulièrement.



Doc. V. 1 : Proportion de jeunes consommateurs réguliers d'alcool (10 épisodes ou plus de consommation au cours des 30 derniers jours)

(Sources : OFDT-Inserm ESPAD 2007 ; OFDT Escapad 2008 ; Ireb Enquête 2007. ORS Bretagne : Santé des étudiants de 1ère année d'université ; Santé des jeunes des Missions locales 2009)

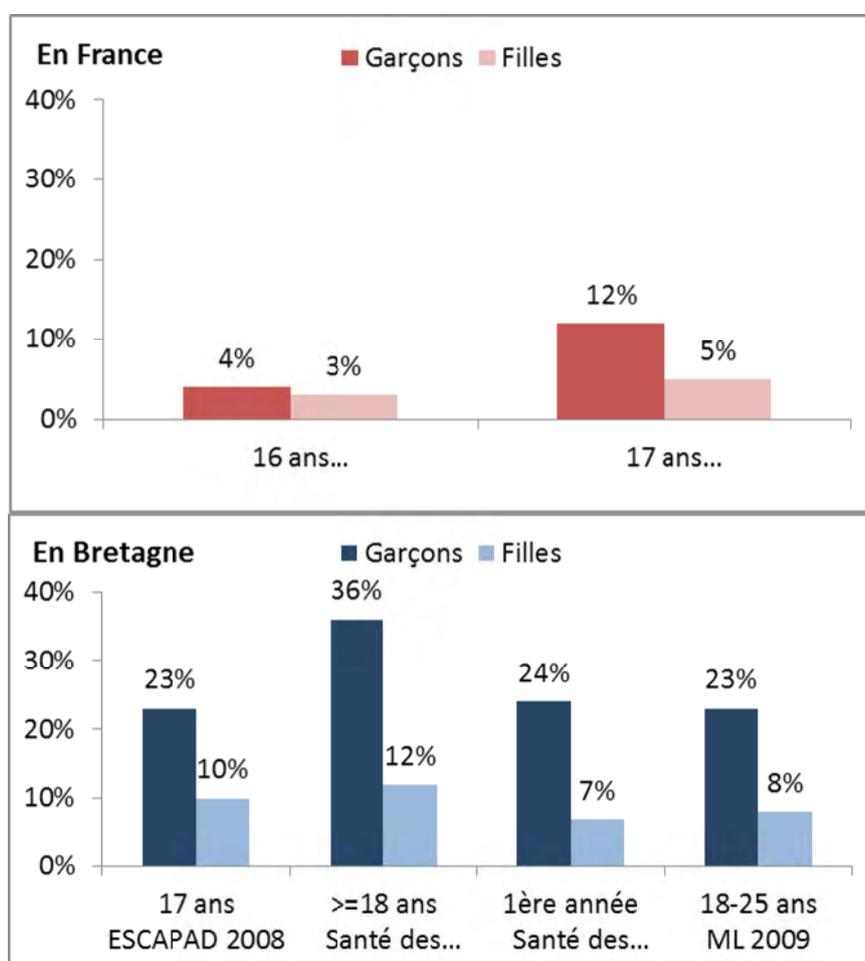
L'expérimentation de l'ivresse est un phénomène de plus en plus précoce et bien plus répandu en Bretagne qu'en France.

Ainsi, à 17 ans, les jeunes Bretons déclarent deux fois plus souvent d'ivresses régulières (10 ivresses ou plus dans les dix derniers mois) que les jeunes Français de même âge. Quant

⁸⁰ ORSB, 2001, *ibidem*, p.5.

aux jeunes filles, le différentiel entre le niveau régional et le niveau national est aussi identique, même si les taux sont moitié moins importants que chez leurs homologues masculins (doc. V. 2).

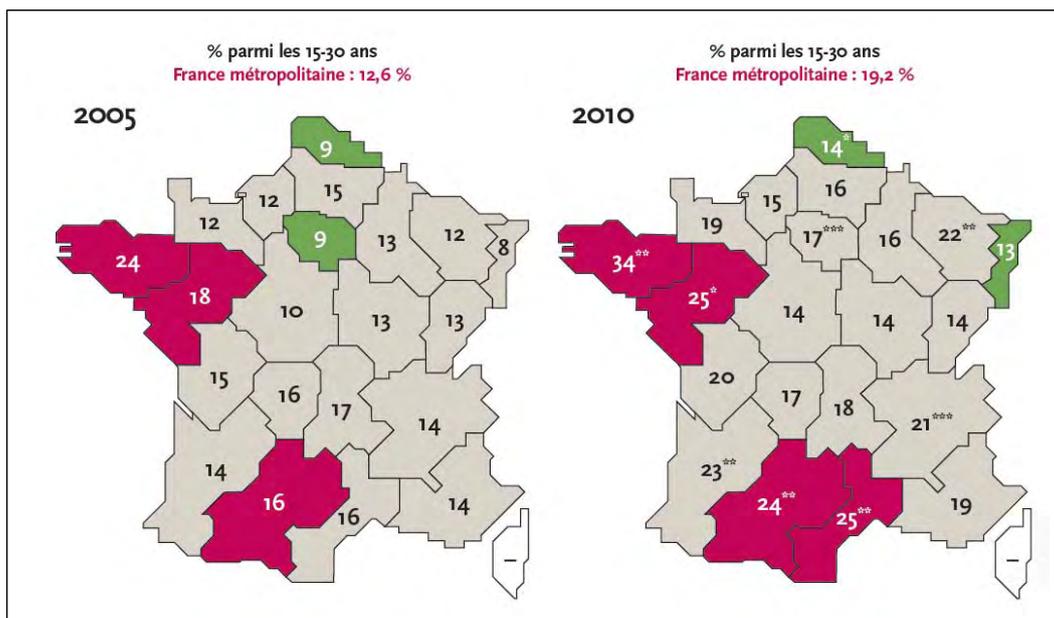
À 17 ans, le quart des jeunes bretons déclarent des ivresses régulières. Ces niveaux d'alcoolisation sévères de façon précoce se sont généralisés avec le passage en lycée de cohortes de plus en plus nombreuses. Une rupture très nette apparaît dans les comportements entre le collège et le lycée. Elle est liée à l'avancée en âge mais sans doute aussi à des socialisations par l'alcool bien typées. Le maximum est atteint vers 18 ans. Ensuite, chez les étudiants de première année d'université ou chez les jeunes fréquentant les missions locales les ivresses régulières diminuent (plus chez les garçons que chez les filles)⁸¹.



Doc. V. 2 : Proportion de jeunes ayant déclaré avoir connu 10 ivresses ou plus au cours des douze derniers mois.

(Sources : OFDT Escapad 2008, ORS Bretagne : Santé des jeunes scolarisés 2006 ; Santé des étudiants de 1ère année d'université ; Santé des jeunes des missions locales 2009)

81 ORSB, 2011, ibidem.



Doc. V. 3 : Ivresses répétées (au moins trois ivresses dans l'année)

(Source : BECK François, GUIGNARD Romain, LEON Christophe, RICHARD Jean-Baptiste, 2010, *Atlas des usages de substances psychoactives 2010*, Analyses régionales du Baromètre santé de l'INPES, 44 p.)

Autre spécificité de la Bretagne depuis plusieurs décennies, l'usage régulier de drogues dont le cannabis.

Depuis le début des années 1990, la consommation de cannabis a fortement augmenté chez les collégiens et les lycéens bretons de douze à dix-huit ans. Ils sont bien plus nombreux dans cette région à en avoir expérimenté l'usage et de plus en plus jeunes. Mais comme pour l'alcool, l'usage quotidien du cannabis, en Bretagne, n'est pas plus répandu qu'ailleurs. Par contre, la consommation « ponctuelle » lors de soirées est en forte augmentation. Résultat, la Bretagne est la région où la consommation de cannabis à 17 ans est de loin la plus élevée de France (+ 10 % par rapport à la moyenne nationale).

Toujours pour les 17 ans, la région serait en première position pour l'expérimentation des produits inhalants (colles et solvants), des champignons hallucinogènes mais seulement en cinquième position pour l'ecstasy.

Plus minoritaire mais en progression, la tendance récente est à mélanger drogue et alcool, lors de ces soirées, notamment le cannabis mais aussi d'autres drogues licites ou illicites, voire de nouveaux produits de synthèse conçus pour contourner la législation sur les stupéfiants. L'achat sur Internet favorise leur progression. Autre mélange plus accessible, l'alcool et certains médicaments de sa propre armoire à pharmacie comme les antibiotiques.

Globalement, les comportements à risque sont bien plus fréquents chez les jeunes Bretons que dans les autres territoires de la métropole.

Ces comportements à risque qui se vérifient pour l'ivresse alcoolique, la consommation forte de drogues, se retrouvent dans la conduite automobile ou des deux-roues en état d'ivresse.

Autre particularité bretonne, les différences entre sexes sont moins importantes qu'ailleurs et se réduisent plus vite⁸².

Sans vouloir transformer la jeunesse bretonne en archétype, il est difficile de réfuter les données statistiques. Un auteur comme Thierry Fillaut évoque la construction d'un stéréotype, au sujet de ce penchant pour l'ivresse mais, il traite ce thème dans un chapitre intitulé « Les Bretons, champions de l'ivresse »⁸³, ce qui relativise beaucoup la portée de son propos. Plusieurs auteurs dont Thierry Fillaut datent l'augmentation de l'ivresse répétée chez les jeunes Bretons des années 1970, se fiant aux publications diverses et variées d'organismes comme le Haut Comité d'études et d'information sur l'alcoolisme ou des observations en médecine psychiatrique de cette époque. Rien n'indique que ces comportements n'existaient pas avant.

Avec les années 1970, apparaissent de nouveaux mots pour désigner cette ivresse collective comme *la piste*, terme brestois, qui se diffusera en Bretagne puis dans les médias français renforçant l'image négative d'une jeunesse bretonne. Étymologiquement, la piste serait sans doute une traduction du terme breton *riboul*. *Aller en piste* ou *partir en riboul*, c'est au sens propre suivre un sentier tracé par le passage d'un animal ; au figuré « *ces pérégrinations titubantes mènent d'un bistrot à l'autre rappelant la non rectitude de ces sentiers animaux* »⁸⁴.

Comme l'analyse si bien Jean Daumer, neuropsychiatre, « *la piste est une rencontre qui abolit le statut social de chacun, ne laissant en présence que des hommes et des femmes engagés dans une même expérience où le plus valorisé sera celui qui tiendra le plus longtemps, qui résistera le mieux à l'alcool et à la fatigue, celui qui « tassera » le mieux (entendons celui qui supportera la plus forte quantité d'alcool), selon l'expression consacrée. C'est un lieu de confidences, où les problèmes de chacun sont reçus et compris par le groupe ; quand cela n'est pas le cas, c'est au contraire l'agressivité qui l'emporte,*

82 BECK François, LEGLEYE Stéphane, LE NEZET Olivier, SPILKA Stanislas, 2008, *Atlas régional des consommations d'alcool 2005, Données INPES/OFDT*, Éditions INPES.

83 FILLAUT Thierry, 2013, *Tous en piste ? Les jeunes bretons et l'alcool de 1950 à nos jours*, Presses EHESP, Collection Contrechamp, p. 34.

84 FILLAUT Thierry, 2013, *ibidem*, p. 48.

engendrant des bagarres et des dégradations diverses, car le pistard a une relation manichéenne exclusive »⁸⁵.

Si l'usage du terme *piste* décline dans les années 1990, le phénomène se poursuit sous d'autres vocables : *la biture express*⁸⁶, *l'alcool défonce* ou pour les médias branchés sur des comportements similaires dans les Îles britanniques ou les pays du Nord de l'Europe, *le binge drinking*.

1.2. Une européanisation de la manière de faire la fête

Les épisodes d'alcoolisation ponctuelle ou *binge drinkings* sont devenus monnaie courante dans les populations jeunes des pays européens. Pour François Beck, responsable du département des enquêtes de l'INPES (Institut National de Prévention et d'Éducation pour la Santé), on assiste à une européanisation de la manière de boire.

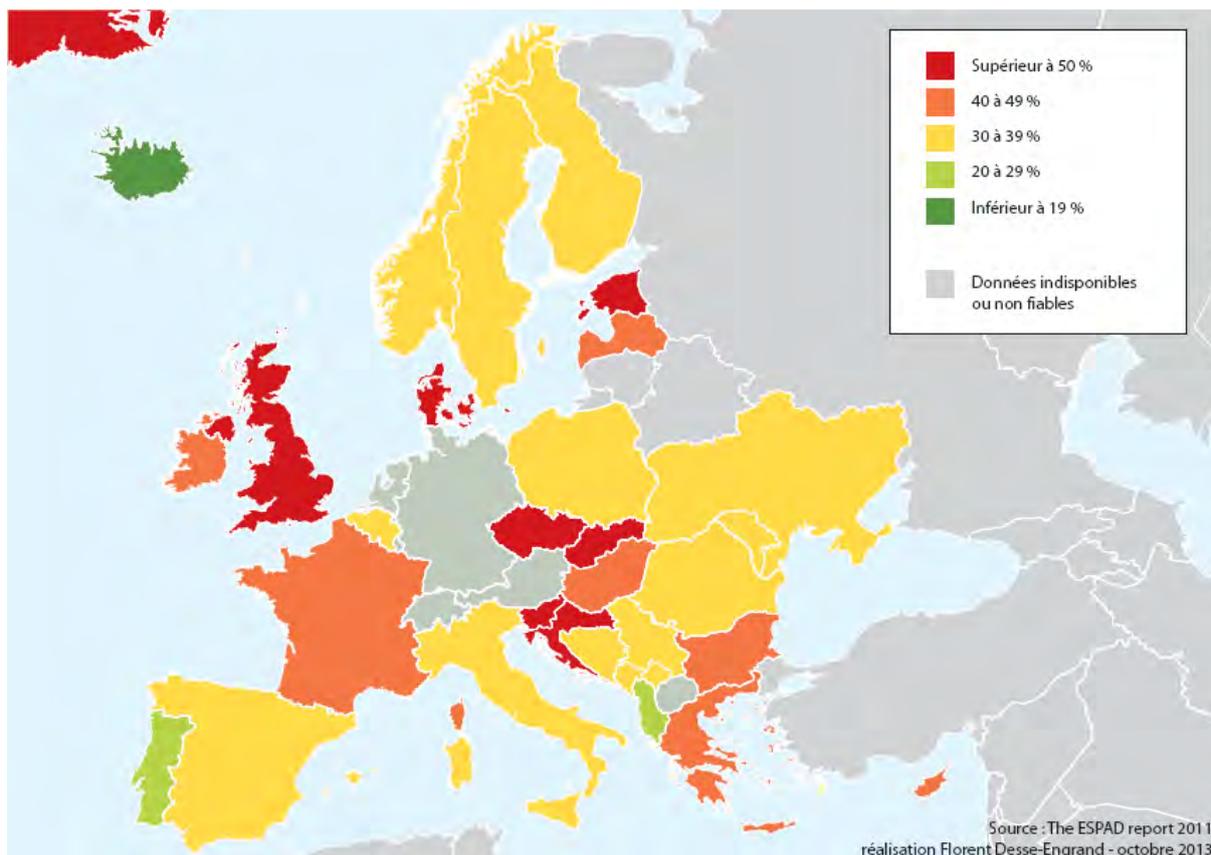
Les études régulières de l'ESPAD depuis 1995 permettent de montrer cette diffusion lente des comportements. L'étude de 2011 a porté sur 100 000 jeunes de 15 à 16 ans dans 36 pays européens dont 23 dans l'Union européenne⁸⁷. Alors que la baisse de la consommation d'alcool se poursuit, la « consommation épisodique excessive d'alcool » est en légère régression depuis quatre ans après avoir fortement progressé entre 1995 et 2007. En quelques années, les différences entre les sexes se sont fortement atténuées (41 % des filles contre 43 % des garçons ont eu une consommation excessive au moins durant les trente derniers jours). Cette enquête parcellaire car n'étudiant qu'une tranche d'âge limitée, les 15-16 ans, permet toutefois de montrer le rattrapage des pays européens du sud par rapport aux pays du nord. En quatre ans, de 2007 à 2011, le Royaume-Uni a perdu sa première place au profit de pays de l'Est comme la République tchèque. La France, pour sa part, a fortement progressé prenant la quinzième place pour la consommation d'alcool mais la première place pour la consommation de cannabis⁸⁸.

85 DAUMER Jean, 1983, « La piste en Bretagne ou la course poursuite vers le père idéal », *Revue de neuropsychiatrie de l'Ouest*, n°76.

86 Selon un avis publié au journal officiel de la République française en juillet 2013, d'après les travaux de la Commission générale de terminologie et de néologie, le terme de *beuverie express* doit être utilisé à la place de *Binge drinking*, désignant « l'absorption massive d'alcool, généralement en groupe, visant à provoquer l'ivresse en un minimum de temps ».

87 ESPAD, 2011, *Substance use among students in 36 european countries*, 394 pages.

88 Une présentation iconoclaste, mettant la Bretagne au rang d'une nation européenne permet de la classer en troisième position après l'Irlande et le Danemark pour la participation des garçons de 16 ans à des beuveries express, en 2003-2005, et après l'Irlande et le Royaume-Uni pour les filles ; la France n'arrivant qu'à la onzième place pour les deux sexes (Adrénaline, *Pour une meilleure gestion publique de la fête en Bretagne*, Séminaire 3 *ivresse et santé*, p. 50.



*Doc. V. 4 : L'alcoolisation épisodique importante durant les trente derniers jours**

(Source : ESPAD, 2011, *Substance use among students in 36 european countries*, 394 pages.)

*Pourcentage des étudiants européens ayant bu cinq verres et plus de boissons alcoolisées en une seule fois. Par boissons alcoolisées, il faut comprendre un verre de vin (15 cl), ou de bière (50 cl), ou d'alcools forts (5 cl) ou d'alcopops (50 cl)⁸⁹ ; le tout multiplié par 5 au minimum.

Une étude de la revue *Alcoholism: Clinical & Experimental Research* de 2012 met l'accent sur cette opposition Nord-Sud en Europe occidentale⁹⁰. Dans les pays scandinaves et baltes, le *binge drinking* est une institution déjà ancienne. Thor Norström, l'un des auteurs de cette étude a travaillé sur cinq pays : l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la Suède et l'Italie. Il en ressort que dans les pays nordiques, la société est indulgente avec ce type de comportement admettant qu'il s'agit d'un passage obligé. Au Sud, au contraire, boire serait lié à un acte plus culturel, lié à la fête mais aussi au repas.

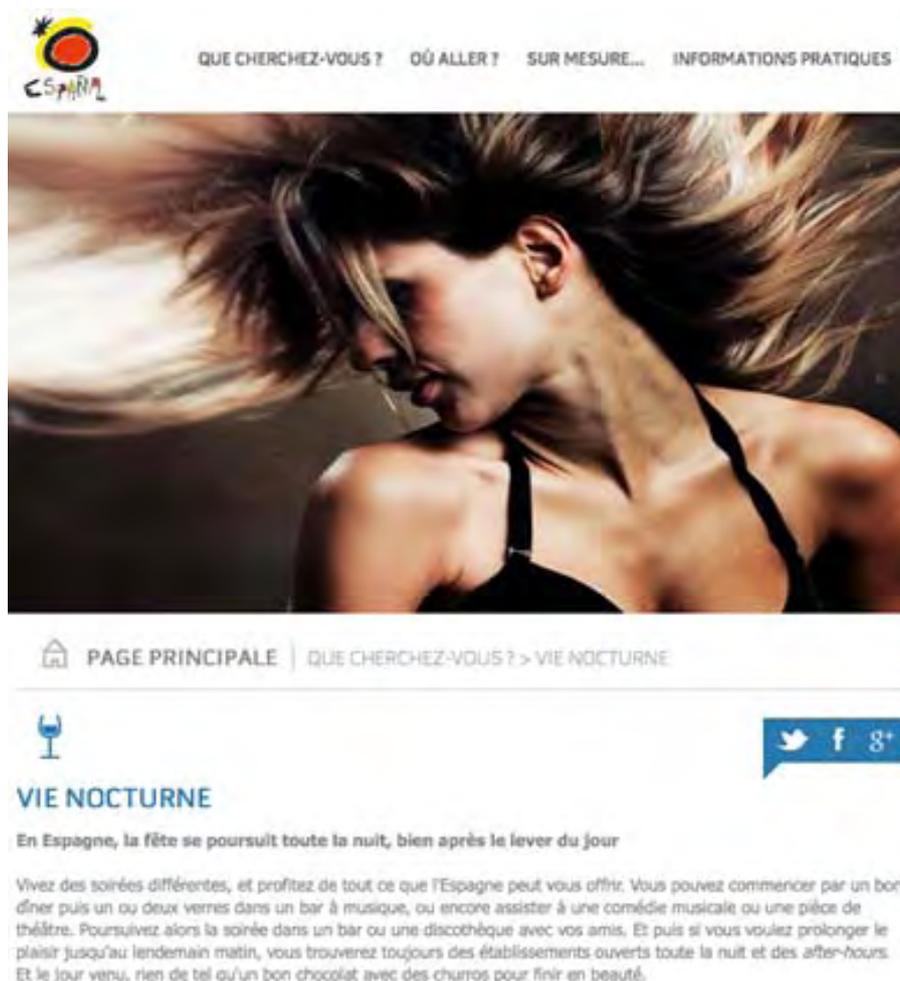
Pourtant le phénomène de beuverie express se diffuse vers l'Europe du Sud. Ainsi, l'Espagne est fortement touchée par le phénomène. D'une part sa jeunesse adopte des

⁸⁹ Les alcopops sont des boissons distillées sucrées dont la teneur en alcool est inférieure à 15 % du volume, qui contiennent au moins 50 grammes de sucre par litre, et qui sont mises dans le commerce sous forme de mélanges prêts à la consommation.

⁹⁰ Norström Thor, 2012, "Self-Reported Alcohol Consumption and the Risk of Alcohol-Related Problems: A Comparative Risk-Curve Analysis of the Three Baltic Countries, Sweden and Italy" *Alcoholism: Clinical & Experimental Research*.

comportements similaires à ceux du nord de l'Europe dans le cadre de soirées festives dans la rue, d'autre part certaines de ces stations balnéaires sont devenues des destinations internationales reconnues du *binge drinking* comme la pionnière Ibiza dès les années 1960, Magaluf à Majorque, Tossa de Mar sur la Costa Brava, etc. Destinations privilégiées des *teenagers* britanniques, ces stations ont forgé un produit touristique spécifique, les débordements sur la voie publique faisant fuir une clientèle familiale plus classique.

À l'échelle de l'Espagne, l'*Oficina del turismo de España* s'est lancée dans des campagnes publicitaires sans équivoque sur la vie nocturne.



Doc. V. 5 : En Espagne, la fête se poursuit toute la nuit, bien après le lever du jour.

(Source : Page web de l'Oficina del turismo de España, 2013)

2. LES COMPORTEMENTS DES ÉTUDIANTS BRESTOIS DANS LE CADRE DES SOIRÉES FESTIVES

Une enquête à partir de questionnaires s'est déroulée en février 2013, effectuée par les étudiants de troisième année de licence de l'Institut de Géoarchitecture de l'Université de Bretagne Occidentale, sous la direction d'Hélène Martin-Brelot. Limitée à la population étudiante de l'université de Brest, cette enquête n'a pas pour objectif d'analyser les causes des excès d'alcool dans notre population de référence, mais de discerner les différents comportements dans les « soirées festives », notamment dans l'espace public.

La pratique de ces espaces publics s'intercale avec d'autres pratiques de lieux plus fermés : plus ou moins publics comme les bars, les restaurants et les discothèques, et des espaces totalement privés comme les appartements. Il s'agit donc de prendre en compte les chaînages spatio-temporels au cours de ces soirées festives.

2.1. Cadrage méthodologique

Les objectifs de cette enquête sont de deux ordres :

- Appréhender les comportements et les temporalités sur l'espace public des soirées festives ;
- Tenter d'analyser la perception des politiques menées par l'État et les collectivités locales par les participants à ces soirées festives.

Concernant la population de référence, l'idéal aurait été d'envisager une enquête sur l'ensemble de la population brestoise. Dans ce cas, pourquoi et comment fixer une limite d'âge ? L'objectif affiché étant d'analyser les temporalités de ces soirées festives et leurs débordements sur l'espace public, il est bien évident que les populations plus âgées sont peu concernées par ces comportements, leurs soirées se déroulant plus dans l'espace privé, dans les restaurants et/ou dans les discothèques. Pour des raisons d'efficacité, l'enquête s'est limitée aux adolescents et jeunes adultes (où mettre les limites inférieures et supérieures ?). Pour éviter d'avoir à trancher, les enquêteurs ont ciblé la population étudiante de l'Université de Bretagne occidentale sur son pôle brestois (cf. Annexes Population de référence et échantillon de l'enquête sur les soirées festives à Brest).

Par ailleurs se pose la question du mode de passation de l'enquête : sur la voie publique, le jeudi soir ? Avec un risque d'alcoolisation des personnes interrogées et peut-être des enquêteurs, passé une certaine heure de la nuit ? Ou dans les appartements ? Dans les deux

cas, cela pose quelques problèmes de déontologie à l'enseignant que je suis : peut-on contribuer à l'alcoolisation de nos étudiants ? *Quid* d'une overdose d'alcool ou de drogue dans le cadre de cette enquête ? Pour toutes ces raisons, il a été recommandé aux enquêteurs de l'Institut de Géoarchitecture de réaliser les enquêtes sur les lieux de la vie étudiante : restaurants universitaires, hall des facultés des sciences, des lettres et sciences humaines, de droit, de médecine.

À partir de quelques entretiens préalables, nous avons proposé aux étudiants de Licence 3 une série de thématiques à aborder. L'enquête se déroulant dans le cadre d'un cours méthodologique, il était inconcevable de fournir aux étudiants un questionnaire déjà élaboré. Au final, le produit fini nous semble bien plus riche que ce que nous pouvions imaginer, les étudiants étant complètement en phase avec le sujet traité, ces derniers apportant maintes et maintes suggestions comme la consommation de la drogue, les mélanges drogues/alcool ou médicament/alcool. Leur connaissance des espaces festifs nous a fait gagner beaucoup de temps sur la codification des lieux de la fête à Brest.

Par ailleurs, très vite passé le premier moment d'amusement sur le sujet, ils ont pris conscience de l'intérêt d'une telle enquête, notamment pour tout ce qui concerne les enjeux des régulations sur les espaces publics et les enjeux de santé publique (même si ce dernier volet n'est pas central ici).

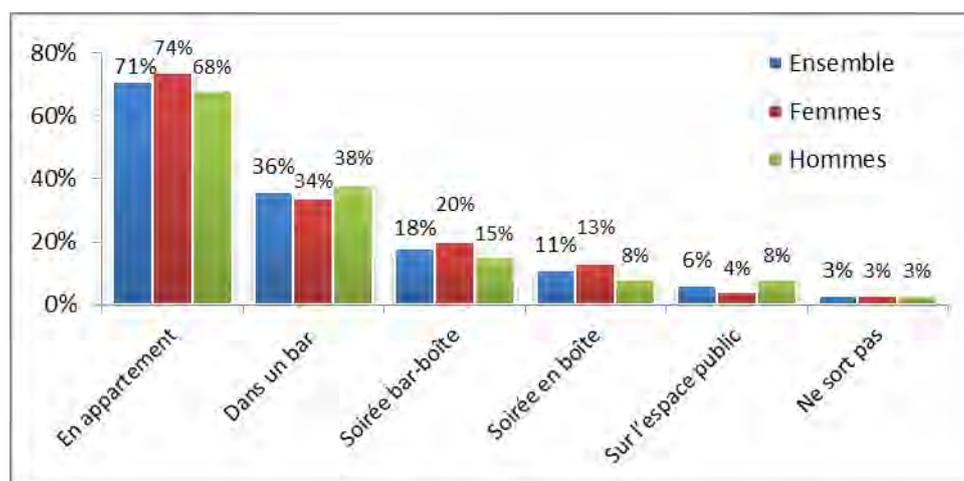
Lors de la passation de l'enquête sur les lieux de la vie étudiante (restaurant universitaire, hall des différentes facultés), l'accroche avec les enquêtés a été facilitée par le sujet lui-même. Les 25 minutes en moyenne de passation de l'enquête n'ont pas constitué une difficulté insurmontable. L'enquêté-e, une fois le questionnaire enclenché, n'a que rarement des réticences par rapport au temps qui passe.

Le fait que les enquêteurs-enquêteuses soient étudiants eux-mêmes a permis aux personnes interrogées de se sentir en confiance pour répondre à des questions souvent très personnelles. Nous n'écartons pas plusieurs possibilités de biais comme la volonté de montrer une image pas trop négative par rapport à ces soirées festives ; ainsi quand il s'agit d'un enquêté et d'une enquêteuse et vice-versa⁹¹.

2.2. Le déroulement des soirées : le *cocooning* festif domine

91 Ce que certains sociologues appellent la « réaction de prestige » ou le biais vers l'estime de soi : ce qui suscite une réponse valorisante pour la personne interrogée ou qui lui semble attendue socialement. Dans le contexte de cette enquête menée par des étudiants auprès d'autres étudiants, on peut imaginer une surévaluation des conduites à risques, notamment de la part des jeunes étudiants.

Alors que l'accent est mis sur les comportements en état d'ivresse sur l'espace public, les étudiants brestois privilégient les appartements des uns et des autres pour faire la fête. C'est le cas de deux tiers d'entre eux, alors qu'ils ne sont que 36 % à préférer les bars et 29 % à aller en discothèque ou en bar-boîte. Retrouver ces amis sur l'espace public n'intéresse que 6 % de notre échantillon. Il y a peu de différences entre les sexes si ce n'est une petite tendance à préférer un peu plus les appartements et les boîtes pour les filles, les bars et les sorties sur l'espace public pour les garçons.



Doc. V. 6 : Types de soirées préférées par les étudiants

(Source : Enquête sur les soirées festives des étudiants brestois, Institut de Géoarchitecture, 2013)

« Sortir » fait partie de la semaine normale des étudiants : seulement 3 % d'entre eux avouent ne pas l'avoir pratiqué⁹². Les soirées « payantes » (bars, discothèques) n'ont pas le vent en poupe ; encore moins les soirées « culturelles » de type cinéma, théâtre ou concert. Inversement, les soirées entre amis en petit comité semblent avoir leur faveur. Les étudiants-es qui ont des petits budgets préféreront ainsi passer la soirée dans l'appartement de l'un d'entre eux, ce qui permettra de faire baisser les coûts de la fête.

Types de soirée	Ensemble	Femmes	Hommes
Soirée privée en petit comité (6 personnes maximum)	37 %	35 %	39 %
Soirée privée en comité élargi (plus de 6 personnes)	27 %	24,5 %	31 %
Soirée festive payante (discothèque, bar)	26,5 %	30 %	23 %
Soirée culturelle (cinéma, théâtre, concert)	8,5 %	9,5 %	7,5 %
Ne sort pas	3 %	3 %	2 %

⁹² Dans le contexte de cette enquête menée par des étudiants auprès d'autres étudiants, on peut imaginer une sous-évaluation pour cette question, notamment de la part de jeunes étudiants, la norme sociétale étant de « sortir ».

Doc. V.7 : Comment décrirais-tu ta dernière soirée à Brest ?

(Source : Enquête sur les soirées festives des étudiants brestois, Institut de Géoarchitecture, 2013)

Une soirée festive se déroule successivement dans plusieurs espaces, donnant lieu à une pérégrination complexe.

Si la dernière question donne l'impression d'un choix unique pour une soirée donnée (appartement, bar ou espace public), dans la réalité, il n'en est rien. Dans le déroulement d'une même soirée festive, il n'est pas rare de faire succéder des séquences en appartement, puis un moment passé sur une place attractive, dans un bar puis retour à l'appartement de départ ou ailleurs. Il s'agit donc de prendre en compte les chaînages de déplacements au cours de ces soirées festives.

	Rang 1	Rang 2	Rang 3	Rang 4	Rang 5
Mon domicile	56 %	6 %	9 %	11 %	13 %
Domicile d'un ami	26 %	30 %	19 %	10 %	10 %
Bar	9 %	28 %	23 %	13 %	8 %
Restaurant	3 %	7 %	7 %	8 %	4 %
Cinéma	1,5 %	5 %	3 %	7 %	4 %
Domicile de quelqu'un que j'ai rencontré	0 %	1 %	1 %	5 %	15 %
Rue	1,5 %	16 %	15 %	18 %	15 %
Discothèques	1 %	6 %	20 %	26 %	31 %
Autres	2 %	1 %	3 %	2 %	0 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Nombres de non réponses	8	91	265	467	599

Doc V.8 : Dans l'ordre, quels lieux as-tu fréquentés lors de ta dernière soirée à Brest ?

(Source : Enquête sur les soirées festives des étudiants brestois, Institut de Géoarchitecture, 2013)

Les pourcentages sont calculés sur la base des réponses effectives. Si seulement 1 % des 651 personnes interrogées n'ont pas répondu pour le rang 1, pour le rang 2, ils sont 14 %, pour le rang 3 : 41 %, pour le rang 4 : 72 %, et pour le rang 5 : 92 %. Au-delà, les réponses aux rangs 6 à 10 n'intéressent que de très petites cohortes peu représentatives. Pour la plupart, la nuit se limite à 5 lieux au grand maximum.

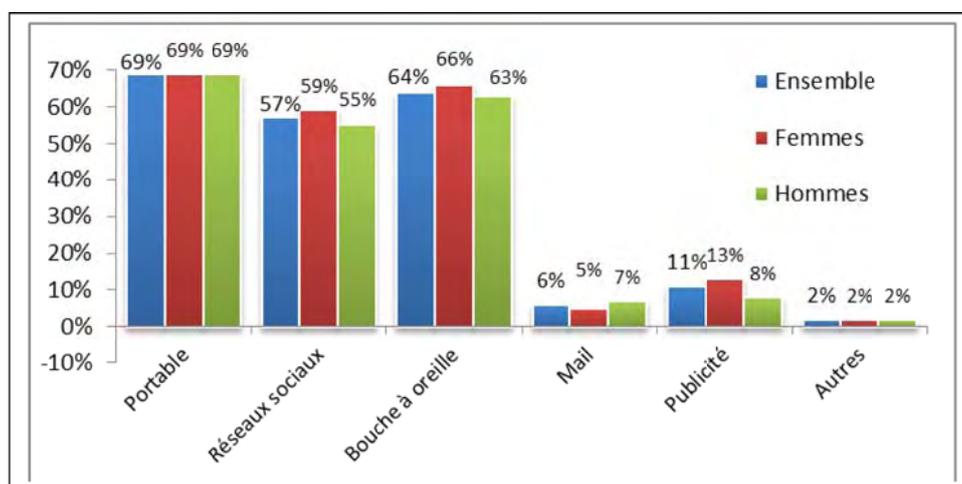
L'exploitation de cette question permet de mesurer l'ordre de la fréquentation des différents lieux d'une soirée festive :

- le point de départ est majoritairement son domicile ou celui d'un ami, mais très vite on abandonne l'ambiance de ces appartements pour...
- les bars en milieu de soirée ;
- la rue qui à partir du rang 2 tient le haut du pavé, seulement concurrencée par les discothèques en fin de parcours.

Ne semblent pas avoir trop de succès :

- les restaurants et les cinémas ;
- l'appartement d'une personne rencontrée lors de la soirée.

Plusieurs facteurs jouent en faveur de cette pérégrination. La « vie étudiante » pour la majorité d'entre eux se déroule en centre-ville et son prolongement assez proche, le quartier de Bellevue où se localisent les deux grandes cités universitaires du Bouguen et de Kergoat et un grand nombre de logements étudiants. Dans un cercle de trois kilomètres de diamètre au plus, les déplacements pédestres sont majoritaires à l'intérieur de cet espace. C'est aussi dans cet espace des soirées festives que se concentrent les bars et discothèques les plus attractifs et les espaces publics reconnus pour leurs ambiances. Ce triangle (logement étudiant, bars, espaces publics) suscite cette pérégrination souvent complexe, diverse et changeante selon les individus ou les groupes formés ou en voie de formation. Catherine Guy analyse bien « *ce nomadisme qui est d'autant plus aisé que l'étudiant peut être contacté en tout point ; il s'arrache donc volontiers à son logement, qui le satisfait peu, soit parce que trop petit, soit parce qu'il est celui des parents, et peut déambuler à son rythme. Par ailleurs, la capacité de mémoire de son téléphone portable lui permet d'activer ses réseaux selon le moment et l'événement. Le téléphone portable est certes devenu une manière de neutraliser l'espace. Il est aussi devenu une manière de s'affranchir du temps : plus besoin d'attendre ou de différer puisque la rencontre se règle directement d'un individu à l'autre sans que la médiation par l'horloge urbaine soit nécessaire pour se retrouver dans un lieu donné, centre urbain ou campus* »⁹³.



93 GUY Catherine, 1994, « Rennes, ville universitaire », in Séchet R. (dir), *Université, droit de cité*, PUR, Rennes, p. 15-30.

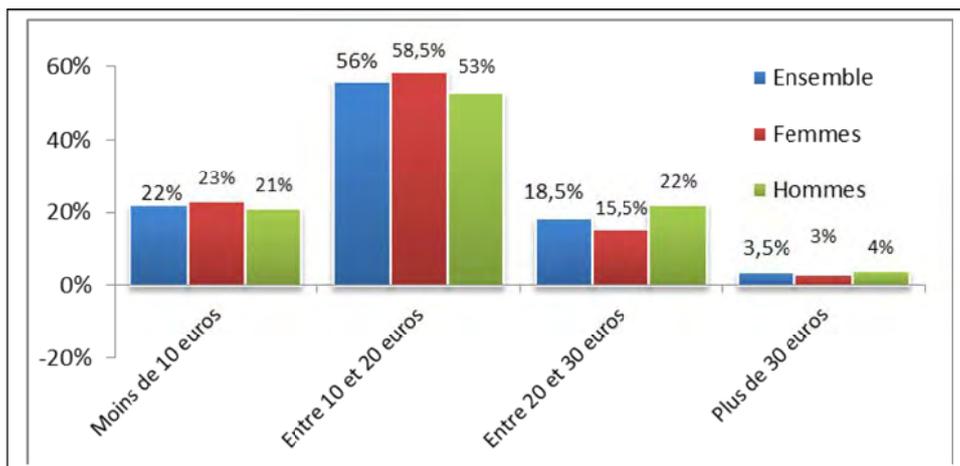
Doc. V. 9 : Comment es-tu prévenu(e) de l'existence d'une soirée à Brest ?

(Source : Enquête sur les soirées festives des étudiants brestois, Institut de Géoarchitecture, 2013)

2.3. Les facteurs limitant les sorties festives

Premier facteur limitant, les ressources financières des étudiants

Une première explication à cette préférence à faire la fête en appartement : le manque d'argent. Alors que les générations des décennies précédentes préféraient les bars, depuis les années 2000, les prix des consommations dans les débits de boissons et les discothèques ont fortement augmenté quand les ressources des étudiants ont diminué. L'amélioration du logement étudiant depuis une vingtaine d'années n'est sans doute pas totalement étrangère à cette tendance. Ainsi 78 % des étudiants-es dépensent vingt euros et moins par soirée.



Doc. V. 10 : Combien dépenses-tu en moyenne par soirée ?

(Source : Enquête sur les soirées festives des étudiants brestois, Institut de Géoarchitecture, 2013)

Quelles boissons ? Quels lieux de consommation ? Pour quels résultats ?

Si les différences entre étudiants et étudiantes sont souvent peu significatives, le choix des boissons est quant à lui très sexué :

Les garçons préféreront la bière quitte à en boire des litres, quand les filles privilégieront la vodka, le rhum, le whisky, la tequila, sans oublier les « diluants » que sont les jus de fruit ou les sodas. Certaines boissons proposent le produit tout près à l'emploi, alliant de l'alcool fort et des ajouts de sucre permettant de masquer le goût (alcopop, Premix). Les industriels de la boisson ont compris qu'il y avait là un marché intéressant, orientant leur marketing vers les jeunes.

Quelques prix pratiqués dans les discothèques et les bars brestoïses permettent de comprendre que la plupart des étudiants-es ne peuvent « suivre » :

Les discothèques sont parfois gratuites pour les filles (le vendredi soir), mais rarement *intra muros*. Le prix d'une consommation alcoolisée en discothèque coûte entre 5 et 12 € généralement, mais plutôt une moyenne de 7 €. La première consommation est offerte sur présentation du ticket d'entrée le plus souvent. Mais la plupart des gens consomment au moins un deuxième verre pendant la soirée.

Quant aux consommations dans les bars, les prix des demis à la pression varient beaucoup : entre 2,8 et 3,6 €. Plus généralement, on met 3 € dans une bière. Par contre, les achats en supermarché font baisser de façon impressionnante les prix d'une bière : 0,7 € l'unité. En sachant qu'une consommation de 5 bières est monnaie courante lors d'une soirée, le montant de 15 euros est rapidement atteint en bar contre 3 € au domicile après un passage dans un supermarché.

De ce fait, la répétition des sorties dans la semaine est freinée par le facteur argent. Ainsi, 42 % d'entre eux le mettent en avant pour expliquer le nombre limité de soirées (doc V. 11)⁹⁴.

Autre facteur limitant : un rythme de vie parfois incompatible avec des soirées à répétition

Le volet étude et la perspective de se lever tôt le lendemain semblent être des freins chez la moitié des étudiants, notamment chez les deuxième - troisième années et master. Pour l'autre moitié, l'enquête ne précise pas s'il s'agit d'étudiants-es ayant des capacités de récupération importantes ou s'ils ont fait des choix dans leur priorité de vie. L'emploi du temps chargé renvoie aux études mais aussi aux étudiants qui travaillent, y compris en soirée⁹⁵. La météo brestoïse ne fait reculer qu'un quart des effectifs, y compris les mois d'automne et d'hiver relativement pluvieux (ce qui est une belle lapalissade).

Facteurs limitants	Ensemble	Femmes	Hommes
Perspective de se lever tôt le lendemain	53 %	53 %	54 %
Emploi du temps chargé	51 %	54 %	47 %
Manque d'argent	42 %	43 %	42 %
Fatigue	30 %	34 %	27 %
Météo défavorable	24 %	25 %	23 %
Manque d'envie	18 %	14 %	23 %
Temps de trajet	9,5 %	9 %	10 %

94 En 2009, selon l'enquête de l'Observatoire de la vie universitaire, chaque mois les étudiants dépensent environ 524 €. Ils consacrent l'essentiel de leurs ressources au logement (47 %) et à la vie courante (31 %) : alimentation, livres, vêtements..., 10 % seulement pour leurs loisirs et sorties. Au niveau national, une enquête similaire en 2006 annonçait 446 euros de ressources.

95 27 % des étudiants ont une activité rémunérée indépendante de leurs études en période scolaire en 2009 (Source : Observatoire de la vie universitaire, 2009).

Sentiment d'insécurité	5 %	5 %	4,5 %
Isolement sur Brest	1 %	1 %	1,5 %

Doc. V.11 : Quels sont les facteurs limitant les sorties sur Brest ?

(Source : Enquête sur les soirées festives des étudiants brestois, Institut de Géoarchitecture, 2013)

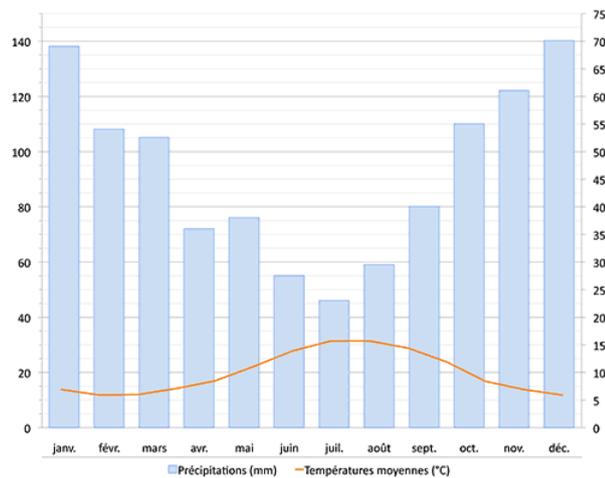
2.4. Les temporalités des soirées festives

Les soirées festives se conjugueraient-elles avec la belle saison ?

Dans le cadre d'une année universitaire qui commence dès les premiers jours de septembre, les étudiants privilégient les mois où les températures sont les plus agréables et les précipitations les moins importantes (même si seulement 25 % d'entre eux reculent devant une météo défavorable (doc. V.11). Sans surprise, les mois « creux » s'égrènent de novembre à mars. Deux périodes riches en soirées festives se distinguent : le printemps avec une poursuite en été ; et le début de l'année universitaire.

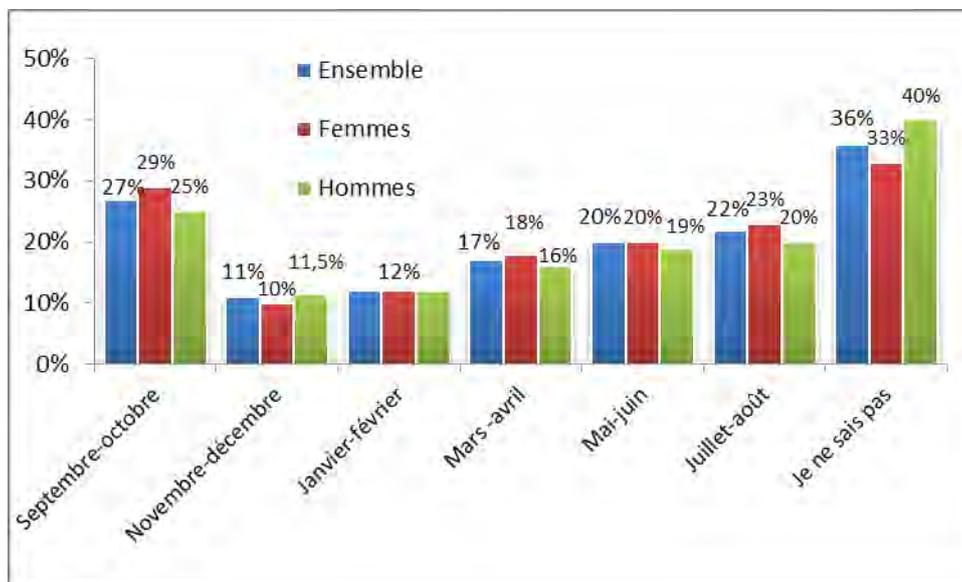
Cette période est extrêmement chargée en soirées. Elles surgissent dans le paysage universitaire comme un passage obligé, un rite qui se poursuit d'une année à l'autre. Les initiatives qui sont à leur origine sont multiples :

- Initiatives individuelles, les plus nombreuses : c'est l'occasion de se retrouver sur Brest après un long été sur ses terres familiales ;
- Initiatives des associations étudiantes qui multiplient les soirées d'intégration (dites parfois de « désintégration ») comme association Géohorizon, Histoire de ..., Les philosofts, etc.
- Initiatives de la Municipalité de Brest qui veut soigner son image de marque de ville étudiante (soirées de *La Déambule*, événement culturel et festif de la rentrée, de 21 h à minuit dans le centre-ville brestois le jeudi 19 septembre 2013, le [Campus](#) le jeudi 3 octobre 2013, et *Bars'n Brest*, festival musical au cœur de la ville, les mercredi 16 et jeudi 17 octobre 2013).



Doc. V. 12 : Diagramme ombrothermique de Brest

(Source : Météo France)



Doc. V. 13 : À quelle période de l'année sors-tu le plus souvent à Brest ?

(Source : Enquête sur les soirées festives des étudiants brestois, Institut de Géoarchitecture, 2013)

Les pratiques touristiques des étudiants de l'Université de Bretagne Occidentale en 2013

Quelques résultats sans surprise :

Dans le cadre d'une enquête sur 492 étudiants de l'Université de Bretagne Occidentale, réalisée en novembre 2012, quelques résultats viennent éclairer les comportements durant les périodes de vacances.

67 % des 392 étudiants interrogés sont partis au moins une fois par an en vacances depuis leur majorité, massivement entre amis.

Le climat est mis en avant pour choisir un lieu de vacances (52 % de l'échantillon), l'offre touristique de la région arrive en deuxième position (39 %), suivie de près par les ressources de la vie nocturne (37 %).

Dans ces conditions, les destinations du Sud de l'Europe semblent les plus attractives, notamment l'Espagne qui constitue la première destination, loin devant le Royaume-Uni.

À la question « quelles sont vos activités favorites lors de votre séjour touristique », 57 % répondent *la fête*, 46 % les *visites culturelles* et 43 % le *farniente* (avec des différences entre les deux sexes, les étudiantes étant un peu moins *fête* (-8 points par rapport aux étudiants), plus *farniente* (+ 4 %) et surtout plus *culturel* (+ 24 %).

L'enquête ne précise pas les destinations exactes de la fête estivale en France et en Espagne (Costa Brava, Costa Blanca ? où s'individualisent des stations balnéaires « fléchées » *Binge drinkings*).

Source : *Les étudiants de l'Université de Bretagne Occidentale et le tourisme*, Enquête réalisée par les étudiants de Licence professionnelle Hébergement et environnement touristique, sous la direction de Ronan Boule'h, 2012, pôle universitaire de Quimper, Université de Bretagne Occidentale, 52 p.)

Les soirées festives se concentrent du jeudi au samedi

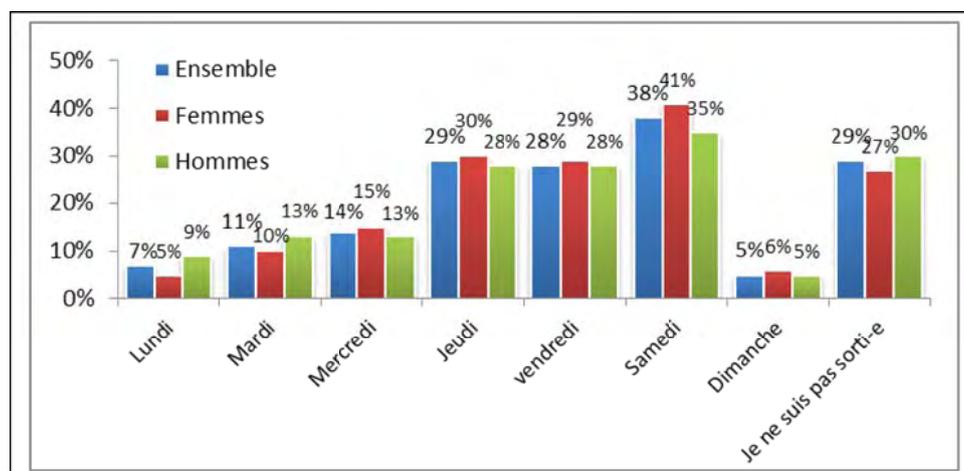
Après un début de semaine calme, la rupture survient le jeudi et le vendredi pour une apothéose le samedi soir. Quant au dimanche, il semble pouvoir être considéré comme un jour de récupération. L'importance du jeudi ne se retrouve pas dans toutes les villes françaises. Paris et les centres des grandes agglomérations comme Lille, Toulouse, Bordeaux ont des temporalités festives plus affirmées en fin de semaine (vendredi et surtout samedi). Dans des villes moyennes comme Brest, Le Mans⁹⁶, Angers, le jeudi soir est important car il constitue pour beaucoup d'étudiants la dernière soirée avant de repartir en *week-end*, dès le vendredi soir, chez les parents. Ces villes moyennes ont un bassin universitaire limité à l'échelle de leur département, le Finistère pour Brest, la Sarthe pour le Mans ou le Maine-et-Loire pour Angers. La proximité relative du domicile des parents incite les étudiants à quitter ces villes en fin de semaine, notamment les premières années⁹⁷. Dans ces conditions, la *fièvre du samedi soir* glisse au jeudi ; du moins sur Brest, l'enquête ne nous disant rien sur la soirée de l'étudiant sur ses terres.

Cette tradition étudiante du jeudi soir est si bien ancrée dans les habitudes que même la Municipalité organise les « soirées de rentrée » en direction des étudiants, ce jour là. Ainsi, trois d'entre elles se déroulent le jeudi en septembre, octobre. Durant l'été, la même Municipalité a lancé depuis 1989, les *jeudis du port*, festival gratuit de musiques et d'arts de la rue se déroulant sur le port de commerce de Brest, visant un public intergénérationnel brestois

96 Au Mans, dans le cadre de l'enquête menée par Arnaud Gasnier auprès des étudiants de l'Université du Maine, 2 % sortent le lundi, 4 % ; le mardi, 5 % ; le mercredi, 27 % ; le jeudi, 25 % ; le vendredi, 35 % ; le samedi et 2 % le dimanche (Enquête Arnaud Gasnier, ESO Le Mans, 2013).

97 Ainsi, 52 % des étudiants de l'Université de Bretagne Occidentale (site de Brest) non brestois ne passent jamais le week-end à Brest ou très occasionnellement (Source : Observatoire de la vie universitaire, 2009).

ou de la proximité. De la mi-juillet à la mi-août, les étudiants sur Brest sont peu nombreux mais la temporalité de la semaine a été conservée.



Doc. V.14 : La semaine dernière quels ont été tes jours de sortie à Brest ?

(Source : Enquête sur les soirées festives des étudiants brestois, Institut de Géoarchitecture, 2013)

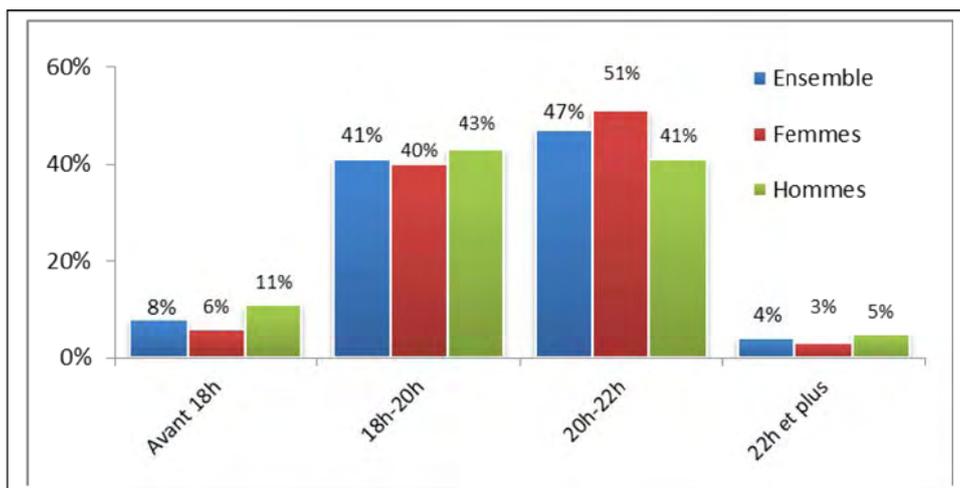
15 % de notre échantillon a fait la fête trois soirs de suite la semaine précédant l'enquête. À ce rythme, en tenant compte des temps de récupération, c'est un vrai style de vie qui s'installe, les temps forts et valorisés étant ceux de la nuit, le reste (études, vie diurne) n'étant plus que des intermèdes.

Si on élargit la réflexion à l'ensemble des jeunes des cinq villes étudiées, le samedi soir reste quand même la soirée la plus animée, les étudiants étant rejoints par les jeunes travailleurs.

Les temporalités au sein même de la soirée festive

La notion de début de soirée est diverse, complexe et peut changer d'une personne à l'autre. Prend-il en compte la période de préparation sous la forme d'achats alimentaires ou d'alcool, de s'habiller et de se maquiller pour la soirée ? Ou s'agit-il du démarrage effectif de la soirée : arrivée dans un appartement, dans un bar ?

Deux vagues se succèdent dans le temps, la seconde légèrement plus importante : les *précoces* entre 18 h et 20 h, les *tardifs* pour la tranche horaire des 20 h - 22 h.

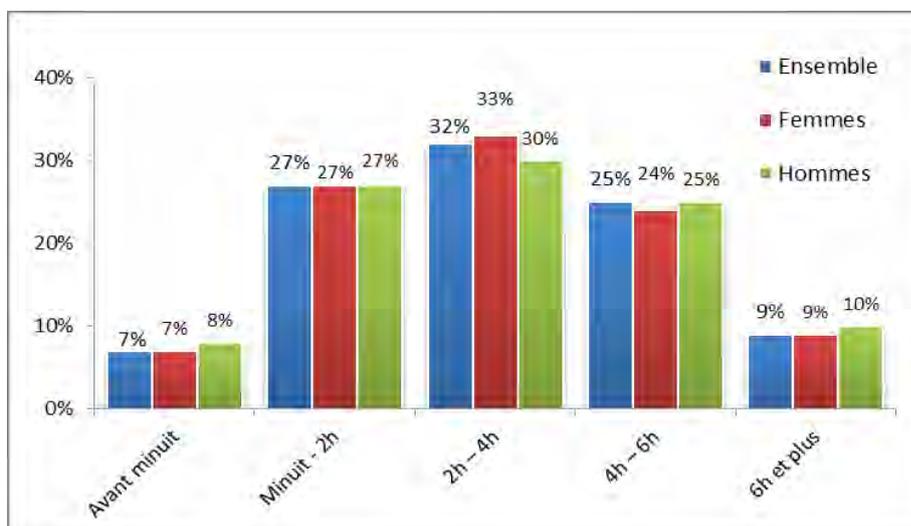


Doc. V. 15 : Heures de début de soirée

(Source : Enquête sur les soirées festives des étudiants brestois, Institut de Géoarchitecture, 2013)

Les retours s'échelonnent bien plus que les entrées dans la fête, la majorité préférant rentrer après 2 h du matin, un tiers après 4 h. À cette heure, seuls les appartements offrent un refuge, les dernières discothèques et bars de nuit fermant à 4 h.

À regarder de près les heures de « fin de soirée », il n'y a pas de différences significatives entre le jeudi, le vendredi et le samedi. Les retours au petit jour du samedi et du dimanche sont seulement un peu plus nombreux (après 6 h du matin) passant de 3,8 % pour le vendredi matin à 7,3 % le samedi matin⁹⁸.



Doc. V. 16 : Heures de « fin de soirée »

(Source : Enquête sur les soirées festives des étudiants brestois, Institut de Géoarchitecture, 2013)

⁹⁸ Réflexion de l'enseignant que je suis : l'enquête ne nous dit pas combien d'étudiants vont directement de leurs soirées en cours le vendredi matin ? Pourtant ils existent ces « paumés du petit matin », les traits tirés mais « présents ». Quant à l'absentéisme, il est très important, en cette matinée du vendredi, notamment pour les première année, moins en deuxième année, plus épisodique chez les Licence 3 ou les Masters. En 2008 et 2009, le sous-préfet de Brest avait suggéré à l'Université de renforcer le nombre des cours à 8h le vendredi matin pour dissuader les étudiants de prolonger leur soirée du jeudi. Le résultat a été sans effet sur la fréquentation nocturne mais a renforcé l'absentéisme en cours (entre 25 et 33 % de plus). A Angers, certains établissements ont quant à eux décidé de supprimer les cours du vendredi matin...

2.5. Les espaces des soirées festives dans la ville de Brest

Massivement, les soirées festives se déroulent en centre-ville, les autres quartiers arrivant loin derrière. Les sept autres communes de l'agglomération attirent encore 9 % des étudiant-es, sans doute grâce à quelques discothèques.

Dans l'espace brestois, seul le quartier de Bellevue se démarque des autres quartiers centraux ou périphériques, concentrant en deux points bien distincts les soirées festives dans les appartements des cités universitaires du Bouguen et de Kergoat. Si les facultés des lettres et sciences humaines, et de médecine sont localisées en centre-ville, les autres entités de l'Université de Bretagne Occidentale sont massivement regroupées sur le campus de Bellevue. À la différence de beaucoup de villes universitaires, celui-ci n'est pas très éloigné du centre-ville. La cité universitaire de Kergoat, la plus éloignée, est à 2,5 km.

Quant à l'espace central, il a quelques atouts. C'est le lieu :

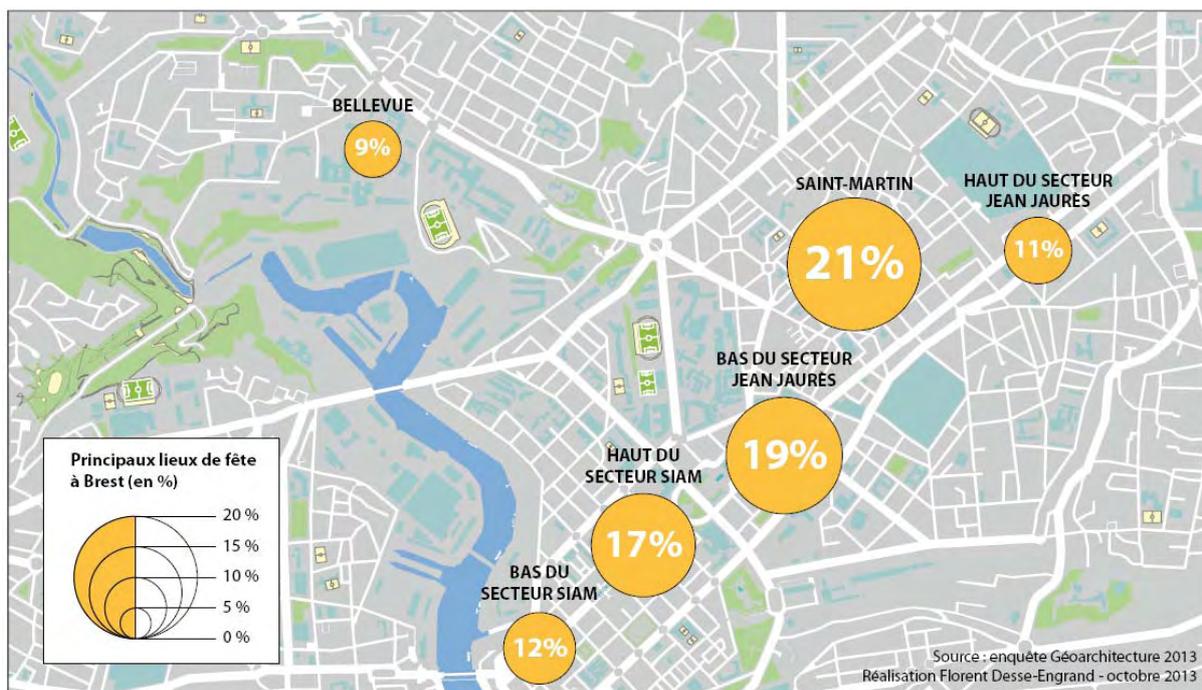
- du logement étudiant (29 % en 2009 de l'ensemble du logement étudiant dans l'unité urbaine) ;
- de la concentration des bars, des bars de nuit, des discothèques et d'espaces publics recherchés comme la place Guérin ou la place de la Liberté ;
- de la restauration rapide dont les *kebabs* ;
- d'implantation des trois cinémas de l'agglomération dont un multiplexe.

Quartiers brestois ou communes	Ensemble	Femmes	Hommes
Brest-centre	74 %	75 %	74 %
Brest quartier Saint-Marc	6 %	5 %	7 %
Brest quartier Europe	2 %	2 %	1 %
Brest quartier Lambézellec	5%	6 %	4 %
Brest quartier Bellevue	9 %	9 %	9 %
Brest quartier Rive droite	3 %	2 %	4 %
Autres communes de l'agglomération brestoise ⁹⁹	9 %	9 %	8 %
Communes hors de l'agglomération brestoise	0,5 %	0,3 %	0,6 %

Doc V. 17 : Lieu de déroulement de la dernière soirée à Brest

(Source : Enquête sur les soirées festives des étudiants brestois, Institut de Géoarchitecture, 2013)

⁹⁹ Guipavas, Le Relecq-Kerhuon, Guipavas, Gouesnou, Bohars, Guilers, Plouzané.



Doc. V. 18 : Les espaces festifs au centre de Brest

Une grande dispersion des lieux dans le centre-ville de Brest

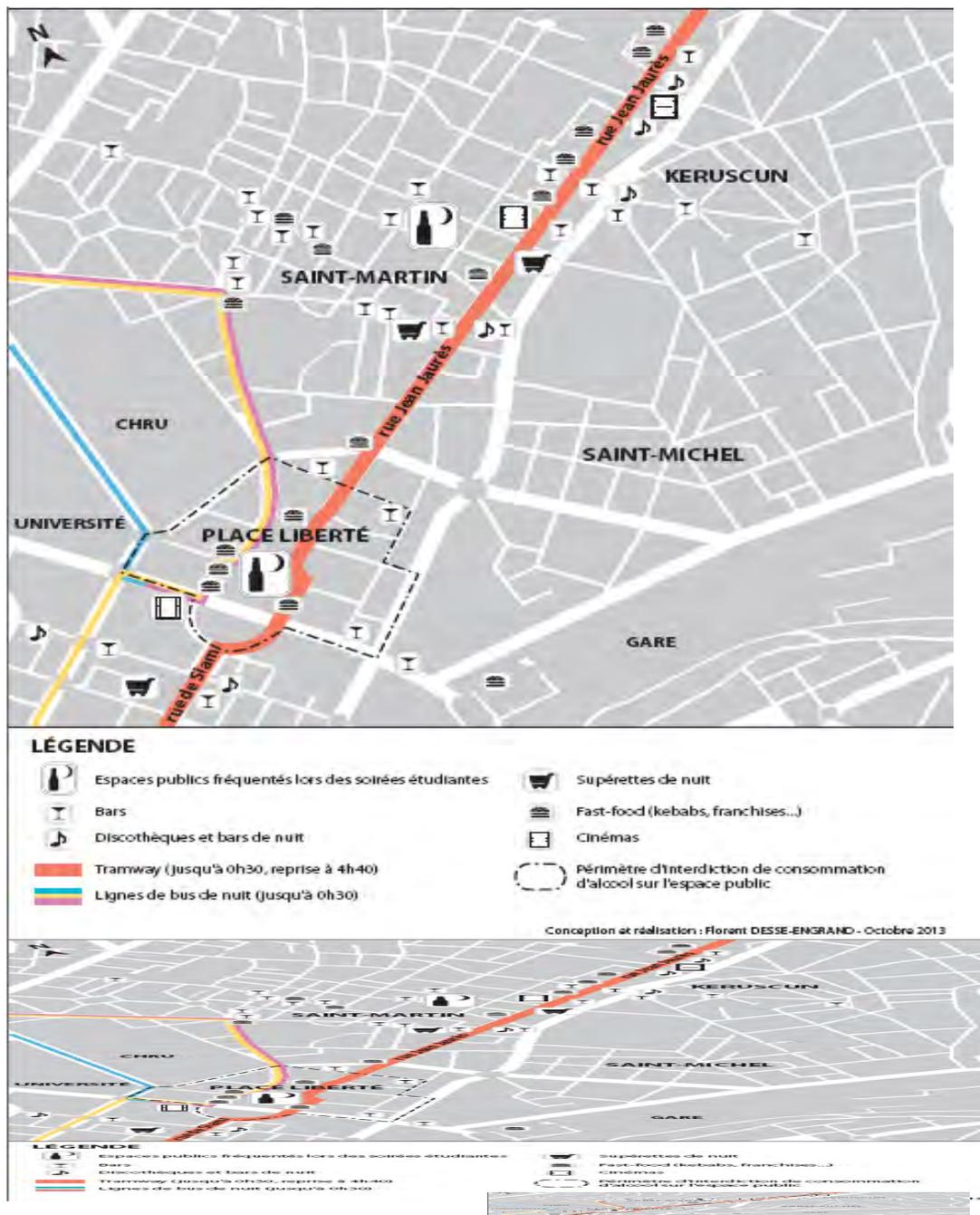
La carte des espaces festifs dans le centre-ville de Brest permet de distinguer deux grands quartiers privilégiés des soirées festives dans le centre-ville de Brest, séparés par la place de la Liberté (doc. V. 19) :

- Le secteur Siam
- Le secteur Jaurès dont Saint-Martin et Saint-Michel

L'espace central, qui se confond avec le quartier Siam actuel, ayant été détruit durant la Seconde Guerre mondiale, est caractérisé par un tissu urbain spécifique de la Reconstruction. Le plan en damier, une voirie surdimensionnée, la mise en valeur des grands édifices publics sont autant de caractéristiques que l'on retrouve au Havre, Saint-Nazaire ou Lorient. L'ensemble n'attire pas à la déambulation diurne ou nocturne, notamment la rue de Siam qui est très large et qui est face aux vents dominants.

De l'autre côté de la place de la Liberté, le secteur Jaurès, constitué de l'ancien faubourg structuré de part et d'autre de la rue éponyme, s'étire sur 2 km. Cafés, restaurants, *kebabs* et cinémas se dispersent le long de l'axe sans qu'il y ait de vrais quartiers d'animation nocturne. Les vrais espaces de la nuit sont plutôt dispersés avec deux regroupements, place Guérin et à Kéruscun (doc.V. 19).

Entre ces deux quartiers, la place de la Liberté et l'hôtel de ville constituent un immense espace vide construit sur l'emplacement du glacis des fortifications Vauban. Ce dispositif est assez original : ce qui aurait dû être l'hypercentre de la cité présente une vaste esplanade, vide de mobilier urbain, voué aux piétons (quand il y en a). L'architecte Bernard Huet en restructurant cette place en 1996-1999 n'a fait que poursuivre le mouvement. Depuis, un multiplexe et quelques enseignes de restauration rapide permettent « d'éclairer » l'ensemble, de nuit, et d'attirer les noctambules. Quant à l'esplanade, elle permet des courses « sauvages » de poubelles certains soirs de septembre ou d'octobre. Spectacle assuré.



Doc. V. 19 : Les espaces festifs dans le centre-ville brestois

Étrangement, le quartier de Recouvrance, rive droite de la Penfeld, n'est plus le quartier de nuit du port du Ponant. Ancien quartier à matelots, Recouvrance a perdu une grande partie de sa clientèle avec le départ de la flotte à Toulon dans les années 1970. Les nombreuses chansons d'antan qui ont vanté les nuits de Recouvrance évoquent un passé déjà lointain. Avec le chanteur Miossec, dans sa chanson Recouvrance, on peut constater qu' « *On n'a plus rien à boire, Moi je pensais qu'à Recouvrance ça fermait un peu plus tard, Moi je pensais qu'à Recouvrance, On trouvait toujours à boire, à boire* »¹⁰⁰.

Plus que des centralités festives bien distinctes, le centre-ville de Brest propose un archipel de lieux festifs souvent déconnectés les uns des autres, parfois constituant des ensembles flous avec une entité reconnue comme le quartier Saint-Martin avec, entre autres, la place Guérin.

Lieux de la fête	Ensemble	Femmes	Hommes
Saint-Martin	28 %	30 %	28 %
Bas de la rue Jean-Jaurès et alentours	25%	26 %	24 %
Haut de la rue de Siam et alentours	23 %	27 %	19 %
Bas de la rue de Siam	16.%	15 %	16 %
Haut de la rue Jean-Jaurès et alentours	15 %	15 %	15 %
Port de commerce (Quai de la Douane)	10 %	8 %	12 %
Autres (5 lieux)	7 %	15 %	18 %

Doc. V.20 : Quels sont les principaux lieux de la fête dans le centre de Brest ?

Source : Enquête sur les soirées festives des étudiants brestoïses, Institut de Géoarchitecture, 2013

2.6. Les mobilités dans le cadre des soirées festives

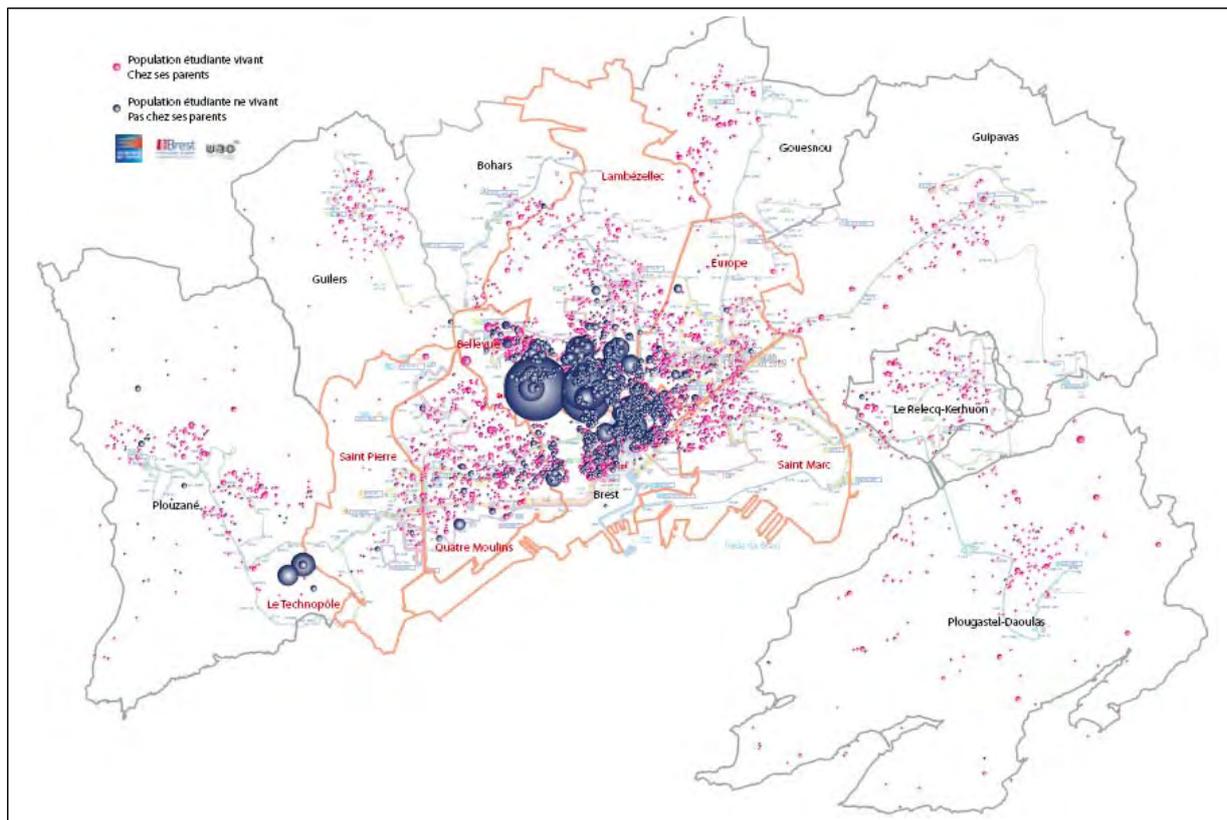
La concentration du logement étudiant au centre-ville de Brest et dans les cités universitaires de Bellevue permet des déplacements majoritairement à pied lors des soirées festives.

La carte du lieu de résidence des étudiants de l'UBO dans l'agglomération brestoise permet d'opposer les résidences chez les parents plutôt localisées en périphérie et en périurbain de première couronne, et les résidences des étudiants n'habitant plus chez les parents en centre-ville, en péricentral et en ZUP de Bellevue, le tout avoisinant 70 % de la population étudiante¹⁰¹.

¹⁰⁰ Christophe Miossec, chanson « Recouvrance » dans l'album « Boire » de 1995.

¹⁰¹ Observatoire de la vie universitaire, 2010, *Les conditions de vie des étudiants dans le Finistère inscrits à l'Université de Bretagne Occidentale*, UBO, 48 pages.

Même schéma pour Angers où la carte de la répartition des étudiants dans la ville montre que l'immense majorité se concentrent dans le parc locatif privé du centre-ville (42 %) et du péricentre (30 %) (Recensement



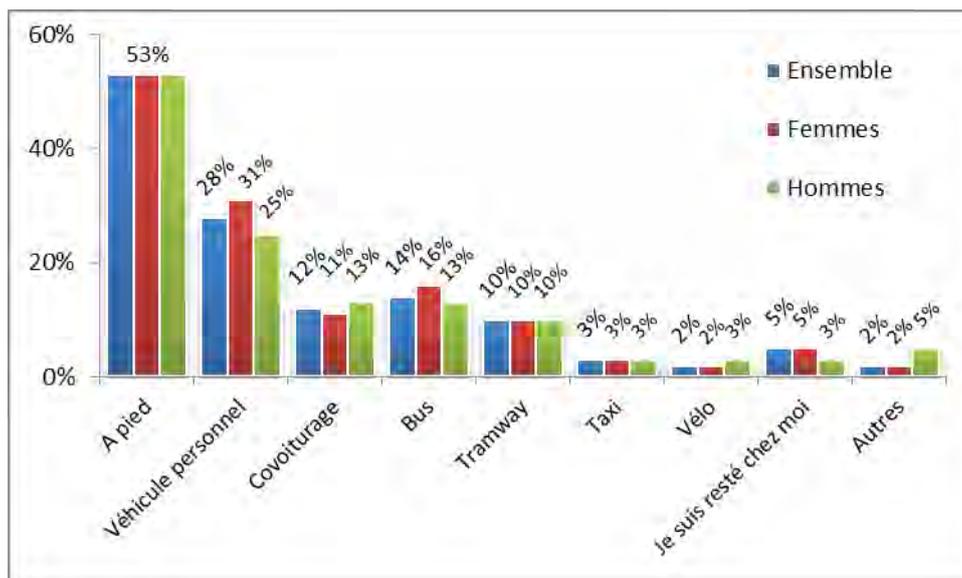
Doc. V. 21 : Les espaces résidentiels des étudiants dans l'agglomération brestoise en 2009

(Source : Observatoire de la vie universitaire, 2010, *Les conditions de vie des étudiants dans le Finistère inscrits à l'Université de Bretagne Occidentale et à l'École nationale d'ingénieurs de Brest*, ADEUPa de Brest, Université de Bretagne Occidentale, p.12.)

Trente pour cent des étudiants habitent encore chez leurs parents, ce qui explique le recours relativement important à la voiture pour se rendre à une soirée qui, la plupart du temps, se déroule en centre-ville, relativement éloigné de l'habitat pavillonnaire fortement recherché par les familles, dans les quartiers périphériques et périurbains de la Communauté urbaine de Brest, mais aussi du périurbain de deuxième voire troisième couronnes. Avec le covoiturage, l'usage de la voiture correspond à 40 % des déplacements en début de soirée, loin devant les transports en commun avec 24 %.

La mise en fonctionnement de la première ligne du tramway en 2012 n'a pas un grand impact sur l'utilisation des transports en commun. Seulement 10 % des étudiants l'utilisent dont une partie des flux correspond à des reports de bus « classiques » sur cette nouvelle ligne. Quant aux retours de soirée, l'usage des transports en commun tombe à 11 %. Les retours « tardifs » au milieu de la nuit ou au petit matin ne permettent pas d'emprunter ce mode de transport.

2009).



Doc. V. 22 : Modes de transport en début de soirée

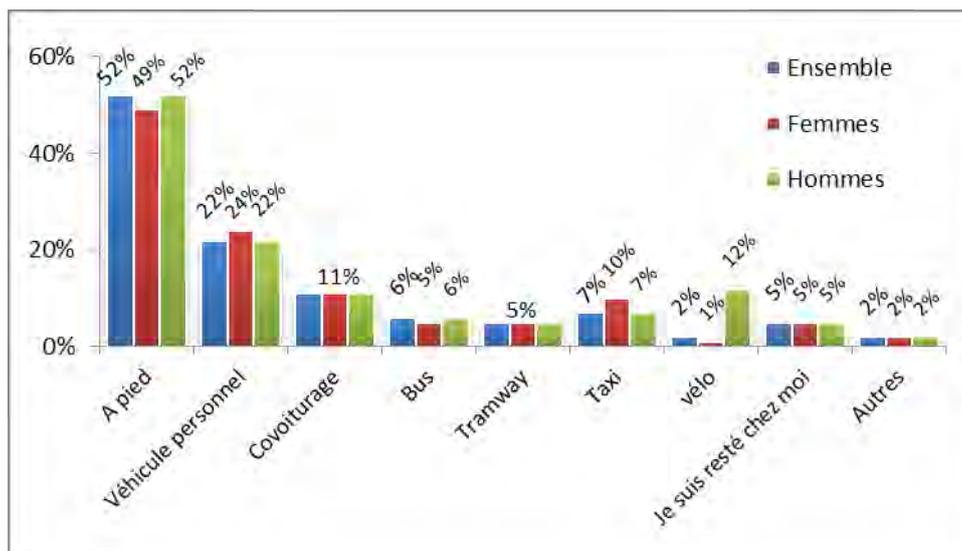
(Source : Enquête sur les soirées festives des étudiants brestois, Institut de Géoarchitecture, 2013)

Pour les retours de soirée, hormis les transports en commun qui ne font pas recette, les usages ne sont pas très différents, ce qui peut paraître inquiétant par rapport à l'utilisation de la voiture.

En croisant l'état d'ébriété des étudiants-es classé de 1 à 5 et le recours à la voiture, les différences entre les sexes sont bien marquées. Les étudiantes ayant atteint les niveaux 3 et plus en fin de soirée ne sont que 6 % à rentrer chez elles avec leur voiture personnelle contre 10 % pour les étudiants. Ces derniers sont encore 3 % à l'utiliser avec un niveau 5 d'ébriété alors que plus aucune fille ne le fait¹⁰².

S'agit-il d'une supériorité physiologique de la gent masculine ou d'un degré d'inconscience bien plus grand ? Le nombre d'accidents liés à l'alcool en Bretagne vient corroborer la dernière hypothèse : ainsi en 2011, 45 % des accidents mortels sur la route sont le fait d'automobilistes qui conduisaient sous l'emprise de l'alcool dont 40 % étaient des jeunes, massivement de sexe masculin.

102 Ces niveaux d'ébriété sont bien sûr très suggestifs. Un autre croisement de questions permet une approche différente pour des résultats à peu près similaires : ainsi, 14 % des étudiant-es qui déclarent avoir consommé de l'alcool lors de leur dernière soirée utilisent leurs voitures personnelles pour rentrer, avec le même écart entre les deux sexes.



Doc. V. 23 : Modes de transport pour le retour de soirée

(Source : Enquête sur les soirées festives des étudiants brestois, Institut de Géoarchitecture, 2013)

2.7. Consommations d'alcool et soirées festives

Consommation d'alcool et soirées festives sont étroitement liées chez les étudiants-es puisque 84 % d'entre eux déclarent en prendre. Les différences entre les sexes existent mais sont peu importantes (82 % pour les femmes et 87 % pour les hommes).

À la question, « *D'après toi, avec de l'alcool, la fête est plus folle ?* », 53 % des étudiantes et 66 % des étudiants répondent par l'affirmatif. Ils ne sont plus que 14 % pour faire une réponse identique pour la drogue (8 % pour les femmes et 20 % pour les hommes).

Les lieux de consommation

Pour une même soirée, les lieux de consommation peuvent être nombreux d'où la difficulté de l'exploitation de la question du document V. 24. Nous pouvons tout de même confirmer ce que nous présentions déjà, c'est-à-dire la prédominance des consommations en appartement qu'il s'agisse de son propre lieu de résidence ou chez un ami. Les bars et les discothèques viennent loin derrière, sans doute en partie à cause des prix des consommations (doc. V. 10). Quant à la rue, elle ne semble pas le lieu préféré des étudiants pour consommer de l'alcool.

	Ensemble	Femmes	Hommes
Chez moi	27 %	27 %	28 %
Chez un ami	65 %	63 %	65 %
Dans un bar	50 %	49 %	51 %
Dans une discothèque	17 %	18 %	17 %
Dans la rue	15 %	14 %	18 %
Autre	2 %	2 %	2 %

Doc. V.24 : Les lieux de consommation lors de la dernière « soirée » à Brest

(Source : Enquête sur les soirées festives des étudiants brestois, Institut de Géoarchitecture, 2013)

Si l'on reprend l'analyse de la pérégrination des étudiants lors d'une soirée festive, les quelques entretiens avec eux confirment les constatations d'autres études comme celle de Marie-Laure Déroff. « *Pour le dire en termes de sociabilités, ces soirées débutent dans l'entre soi restreint du groupe constitué sur la base de relations anciennes (copains/copines de lycée et/ou originaire de la même ville et/ou récente – relations établies depuis l'arrivée en faculté). Et cet épisode s'avère pour beaucoup être celui où la consommation d'alcool est la plus importante. La suite de la soirée se déroule dans les bars ou aux alentours des bars identifiés bars à étudiants* »¹⁰³. Il peut s'agir aussi de lieux reconnus pour leurs caractères festifs comme la place Guérin ou la place de la Liberté. Cette déambulation permet d'élargir le cercle des connaissances, de faire des rencontres.

À ce stade de la nuit, certains rentrent, d'autres reviennent en groupe dans les appartements. C'est alors l'occasion d'une deuxième étape *hard* d'alcoolisation. D'autres vont en discothèques, notamment les étudiantes.

Les niveaux d'ébriété

Pour tenter de mesurer leur état d'ébriété lors de la dernière soirée, les personnes interrogées ont eu à se placer sur une échelle de 1 à 5. Les réponses sont bien sûr à prendre avec beaucoup de précaution. D'une part, chacun a sa propre grille de son état, ce qui pose problème pour les comparaisons¹⁰⁴. D'autre part, certaines personnes auront sans doute tendance à surévaluer ou à sous-évaluer en fonction de l'image de soi qu'elles veulent donner vis-à-vis de l'intervieweur ou de l'intervieweuse.

Les limites de la démarche étant posées, on peut constater un léger déphasage entre étudiants et étudiantes : ces dernières étant moins nombreuses à atteindre les niveaux 4 et 5.

103 DÉROFF Marie-Laure, 2007, *Les jeunes et la fête : rites d'alcoolisation*, Brest, Université Bretagne Occidentale, p. 93-95.

104 À l'hôpital, aussi, le personnel médical demande à la personne hospitalisée d'évaluer sa souffrance sur une grille de 1 à 10. Si ce n'est qu'il n'y a pas de comparaison avec d'autres malades. C'est une grille de souffrance à un moment T pour une personne donnée.

	Ensemble	Femmes	Hommes
Niveau 1	28 %	32 %	24 %
Niveau 2	19 %	20 %	17 %
Niveau 3	27 %	25 %	30 %
Niveau 4	14 %	13 %	16 %
Niveau 5	12 %	10 %	13 %
Total	100 %	100 %	100 %

Doc.V.25 : Sur une échelle de 1 à 5, état d'ébriété lors de la dernière soirée

(Source : Enquête sur les soirées festives des étudiants brestois, Institut de Géoarchitecture, 2013)

Des analyses croisées avec les budgets de ces soirées festives permettent de conclure que plus le budget est important, plus le niveau d'ébriété est élevé.

2.8. Les comportements dans l'espace public

Espace public/espace privé : un choix par défaut ?

À la question « Préfères-tu passer tes soirées dans un espace public (rue, place...) plutôt que dans un lieu public ou privé fermé (bars, appartements) ? », 70 % des étudiants et 74 % des étudiantes répondent par la négative.

Si l'ambiance (mauvaise ambiance, manque d'ambiance) et la météo¹⁰⁵ sont les premiers motifs de rejet des soirées sur l'espace public, l'insécurité vient en troisième position.

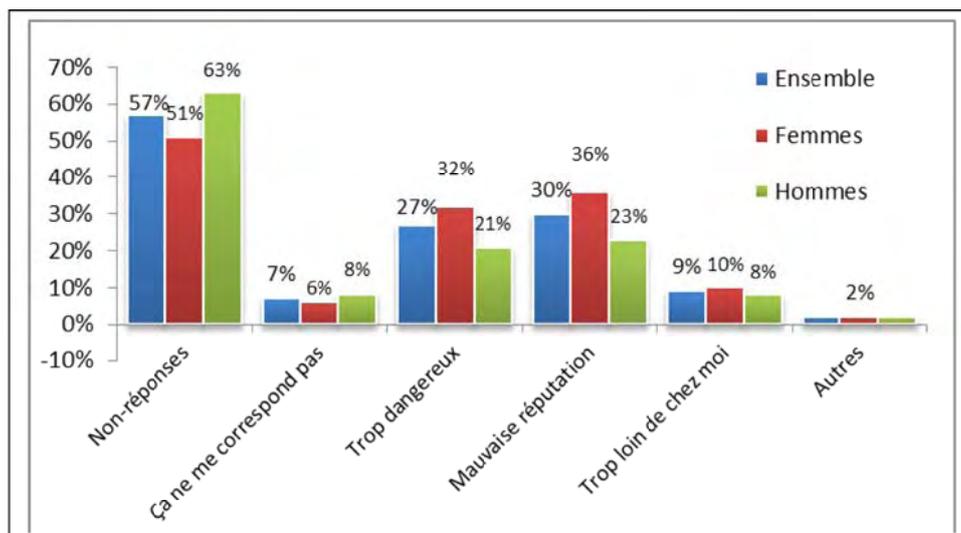
	Ensemble	Femmes	Hommes
Non-réponses	24 %	21 %	28 %
L'ambiance	46 %	46 %	46 %
La météo	36 %	39 %	34 %
L'insécurité	19 %	23 %	14 %
Autres	3 %	2 %	3 %

Doc.V.26 : Quelles sont les raisons pour lesquelles tu ne passes pas tes soirées brestoises dans un espace public (rue, place) ?

(Source : Enquête sur les soirées festives des étudiants brestois, Institut de Géoarchitecture, 2013)

Pour l'une des premières fois, l'insécurité suscite une différence significative entre les deux sexes. Autant les étudiantes ne sont pas plus nombreuses que les étudiants à éviter certains bars ou discothèques, autant sur l'espace public les visions divergent. Ainsi, certains quartiers ont mauvaise réputation. Presque la moitié des étudiantes les évitent contre seulement 36 % des étudiants (Annexe V- 41).

¹⁰⁵ D'autant plus que la première saison des soirées festives se déroule en octobre, novembre et décembre (Annexe V-9).



Doc. V.27 : Pourquoi évites-tu certains quartiers pour tes sorties nocturnes ?

(Source : Enquête sur les soirées festives des étudiants brestois, Institut de Géoarchitecture, 2013)

Certains quartiers non centraux comme Pontanézen (quartier ZUS), Bellevue¹⁰⁶ et Recouvrance ont mauvaise réputation et génèrent un sentiment d’insécurité, constituant d’ailleurs les deux facettes d’une même réponse.

Dans l’espace central brestois, lieu par excellence de la fête, certaines rues sont plus évitées que d’autres, comme la rue Jean-Jaurès et Saint-Martin : ainsi, 17 % des étudiant-es interrogés les évitent, notamment en fin de nuit.

Perception des débordements sur la voie publique

À la question « *Penses-tu avoir dérangé les riverains lors de ta dernière soirée sur Brest ?* », massivement la réponse est non à 81 % (Annexe V- 25).

Quelques variantes existent dans l’échantillon : les étudiants semblent avoir conscience de plus déranger le voisinage que les étudiantes (84 % contre 78 %). Plus les personnes interrogées considèrent que leur état d’ébriété était important, lors de leur dernière soirée festive, plus elles ont conscience de produire des nuisances sonores.

La moitié de l’échantillon déclare avoir assisté à des débordements sur la voie publique depuis les six derniers mois. Le terme de débordement est pris ici au sens large : les bagarres viennent en première position (39 %), suivies de près par le bruit (34 %), les dégradations de véhicules (9 %) et les dégradations du bâti (6 %) (Annexe V- 30 et V- 31).

¹⁰⁶ Par Bellevue, il faut comprendre ici la traversée du Campus qui permet des raccourcis pour atteindre la cité universitaire la plus éloignée du centre.

Quant à être victime de ces débordements, 20 % des étudiants et 20 % des étudiantes répondent par l'affirmatif. Les bagarres (14 %) et le bruit (12 %) viennent en tête, suivis de très loin par les dégradations de véhicules (3 %) (Annexe V- 32 et V- 33).

Quant aux temporalités de ces débordements nocturnes, la phase cruciale se déroule de minuit à 2 h du matin, le temps que l'alcool fasse son effet. Ensuite, les groupes sont moins importants sur la voie publique ; sauf à proximité des bars qui viennent de fermer. La fatigue aidant, le calme peut revenir vers 3 heures du matin.

2.9. Connaissance/méconnaissance des dispositifs de régulation

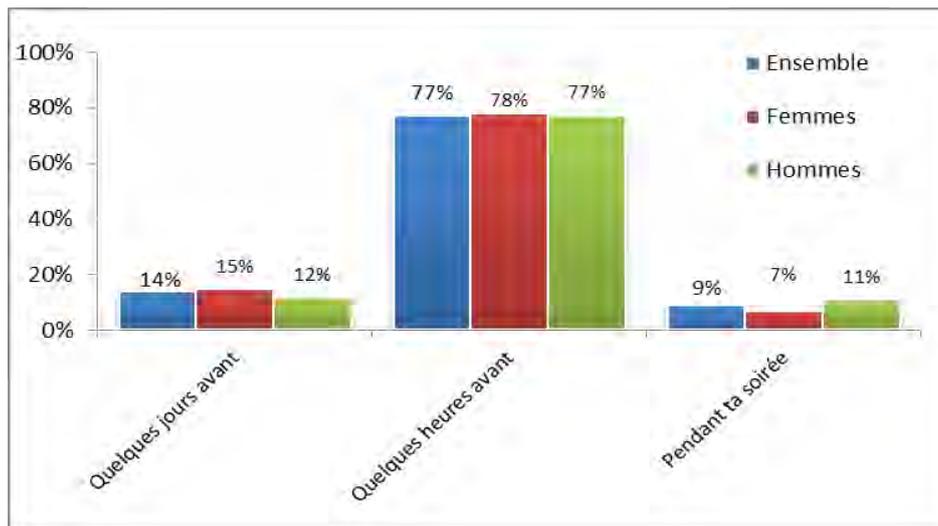
Depuis une dizaine d'années, un ensemble de mesures ont été prises pour réduire les effets des soirées festives sur l'espace public. Notre objectif dans le cadre de cette enquête est d'évaluer la connaissance de ces différents dispositifs chez les étudiants-es.

Connaissance de l'interdiction de vente d'alcool

À l'instar de plusieurs autres villes universitaires, Brest a ainsi interdit la vente d'alcool, après 18 h, dans un périmètre intégrant le secteur Siam et une partie de Jean-Jaurès dont Saint-Martin.

À une large majorité (58 %), l'ensemble de l'échantillon semble avoir connaissance de ces interdictions. Les différences entre hommes et femmes sont importantes, 63 % contre 55 %. Selon les quelques entretiens que nous avons eu, la répartition des tâches est assez sexuée lors de la préparation d'une soirée : les achats de boissons reviennent plutôt aux hommes, la nourriture reste plus du domaine des femmes. Il n'est donc pas très étonnant qu'ils aient une meilleure connaissance de la réglementation en vigueur.

De cette connaissance des interdictions découlent des stratégies de contournement comme les achats quelques heures avant le début de la soirée.



Doc. V.28 : Quels sont les moments d'achats d'alcool pour une soirée festive
 (Source : Enquête sur les soirées festives des étudiants brestois, Institut de Géoarchitecture, 2013)

Quant à l'interdiction de consommer de l'alcool sur la voie publique dans l'espace central à certaines heures, elle est beaucoup moins connue (39 % de l'échantillon), sans doute car elle n'est pas respectée et que les moyens de répression sont la plupart du temps absents de ces quartiers.

Relations avec les forces de l'ordre

Pour 68 % des étudiant-es, les forces de l'ordre sont visibles dans les espaces publics lors de leurs soirées festives (Annexe V-37).

À la question de savoir s'ils ont eu à faire à ces mêmes forces de l'ordre, 19 % des étudiants répondent par l'affirmative et seulement 12 % des étudiantes (Annexe V- 38).

Connaissance des actions des médiateurs

Depuis 2009, la Ville de Brest a mis en place un système de médiateurs qui déambulent dans les rues, lors des soirées festives, pour tenter de désamorcer les conflits entre jeunes ou entre jeunes et riverains. Trois ans plus tard, le dispositif fonctionne encore : 16 % de notre échantillon a déjà eu à faire à un médiateur (13 % pour les étudiantes contre 19 % pour les étudiants).

Connaissance des actions plus générales de la collectivité locale et des associations

Les résultats sont globalement décevants à l'exception du *Défi brestois* connu d'une large majorité des étudiants.

Le Défi brestois

Du 9 au 16 octobre 2013 a eu lieu la seizième édition du *Défi brestois*. Cette opération de prévention, créée en 1984, dans le cadre d'une réflexion du Comité local de promotion de la santé regroupant la Municipalité, des associations et des professionnels de la santé, propose des animations et des rencontres sur le thème de l'alcoolisme. Le *Défi* est celui que se lancent les Brestois en s'abstenant de boire une goutte d'alcool pendant trois jours.

Médiatisé, parfois ridiculisé par une certaine presse nationale se moquant de ces seuls trois jours d'abstinence, le *Défi brestois* est surtout un temps pour réfléchir à sa consommation d'alcool et à la notion de dépendance au produit. La manifestation s'adresse à l'ensemble de la population et en aucune manière à une population ciblée (malades alcooliques, consommateurs excessifs, jeunes, adultes, etc.). Association Loi 1901, le *Défi brestois* est actuellement présidé par Pierre Bodénès, Chef du service addictologie du CHRU de Brest.

De la difficulté de trouver un créneau de trois jours sans alcool : « *Brève de trottoir, Le Défi brestois* », Tébéo (Télévision Bretagne Ouest).
<http://www.youtube.com/watch?v=WhYYXUaMTks>

2.10. Les limites de l'enquête

Le fait d'avoir limité notre enquête aux étudiants de l'Université de Bretagne occidentale ne permet pas d'atteindre l'ensemble de la population jeune de l'agglomération brestoise. *Quid* du comportement des lycéens, des étudiants en classes préparatoires, des écoles d'ingénieurs ou des écoles militaires ? *Quid* des comportements des jeunes travailleurs, des jeunes en apprentissage, des chômeurs, alors que tous ces jeunes se côtoient et se mélangent dans ces soirées festives ?

Certaines spécificités des étudiants sont évidentes comme les liens entre le rythme de ces fêtes dans la semaine et l'année et le calendrier universitaires ; d'autres le sont moins, comme des comportements de plus en plus semblables entre les deux sexes¹⁰⁷. Par ailleurs, les étudiants ont des usages d'alcool moins réguliers, mais des ivresses alcooliques plus fréquentes, des usages occasionnels de cannabis également plus fréquents. Le mode de vie étudiant, le logement souvent en centre-ville, le milieu social, accentuent cette occupation régulière de l'espace public sous l'emprise de l'alcool. Autant de facteurs que l'on ne retrouve pas forcément dans l'ensemble de la population jeune ou à des degrés moindres.

107 BECK François *et al.*, 2005, « Les usages des produits psychoactifs des étudiants », *Revue Psychotropes*, n°3-4 (Vol.11).

Faute de temps et de moyens, nous n'avons pas pu généraliser ce type d'enquête sur l'ensemble des quatre autres agglomérations étudiées. S'il y a une spécificité brestoise, elle se retrouve reproduite à quelques petites variantes près à Rennes. Les propos des techniciens ou des élus des autres villes moyennes ou de Toulouse confortent la plupart des hypothèses de départ. Il se pourrait seulement que la rue bretonne soit plus carnavalesque¹⁰⁸ et donc fournit des débordements plus médiatisés.

3. LES POLITIQUES PUBLIQUES DE REMÉDIATION SUR L'ESPACE PUBLIC

Cette troisième partie est consacrée à l'analyse des politiques publiques mises en œuvre depuis une dizaine d'années sur le front des soirées festives. Dans les cinq villes concernées, ces politiques agissent ou sont sensées agir dans deux domaines spécifiques : celui de la santé et celui de la gestion des débordements occasionnés par la « fête » sur l'espace public.

Les soirées festives sont d'abord des problèmes de santé publique. Les équipes des services d'addictologie des CHRU, des associations y travaillent poursuivant un travail de longue haleine, très individualisé, sans doute en partie réorienté vers ces pratiques occasionnelles d'alcoolisation aiguë. Nous n'aborderons cette problématique qu'en marge de nos propos. Ainsi, nous évoquerons le *Défi brestois* et quelques opérations sur la voie publique de sensibilisation aux conduites à risques.

En tant qu'urbaniste, notre propos se limitera à la gestion de l'espace public lors de ces soirées festives, régulières et toujours localisées dans les mêmes rues, sur les mêmes places, ce qui suscite les protestations des riverains.

À ce stade de la réflexion se pose le problème de la délimitation de cet espace public¹⁰⁹. Si l'espace de la voirie appartient bien à ce domaine, qu'en est-il des portes cochères, des escaliers des immeubles ? Quant aux soirées qui se déroulent totalement ou partiellement dans les appartements, elles isolent leurs participants dans des espaces privés. Les débordements de toutes sortes peuvent néanmoins avoir des répercussions sur l'espace public. Les divers

108 Selon Véronique Nahoum-Grappe, anthropologue, chercheuse à l'École des Hautes Etudes en Sciences Sociales, « le carnaval fait rentrer les participants dans une culture de l'ivresse qui suscite le déverrouillage des identités sociales et des identités hiérarchiques ». In ADRÉNALINE, 2008, *Fête(s) et horaires nocturnes* » Acte du premier colloque d'Adrénaline, Rennes, p. 24.

109 La voirie et l'espace public sont paradoxalement des termes qui n'ont pas de définition juridique établie autrement que par une abondante jurisprudence. Ainsi, la notion d'espace public est en fait rattachée à celle de domaine public bien que ces deux notions ne se confondent pas totalement du fait de la non-coïncidence entre une propriété publique et un usage public. (Travaux du groupe "Partage de la voirie" – Conseil National des Transports – 2004).

services de la tranquillité ou des nuisances urbaines des villes étudiées ou les polices municipales ou nationales interviennent ainsi pour des conflits de voisinage, au sens large (voisins du dessus ou dessous mais aussi riverains de la rue qui ne supportent plus les bruits intempestifs en fin d'une nuit d'été)¹¹⁰. Nous aborderons ces politiques publiques de remédiations des plus répressives aux plus « pédagogiques ».

3.1. Les politiques répressives

En France, aucune loi de la République n'interdit de consommer de l'alcool sur la voie publique ou dans des lieux publics. De ce fait, aucune disposition pénale nationale n'est prévue. Cette absence de législation en la matière vaut aussi pour les mineurs.

Toutefois, il existe des interdictions locales de consommation d'alcool en application des pouvoirs de police du maire. Ainsi, le Code général des collectivités territoriales permet au maire d'interdire la consommation de boissons alcoolisées sur certains périmètres de sa ville¹¹¹. D'où une pluralité de situations, sur le territoire français, liées à une attractivité importante de certains lieux notamment les centres-villes, à des modes de consommations excessives sur la voie publique, à des perceptions différentes des élus municipaux.

Quant à l'état d'ivresse sur la voie publique, il est passible de poursuite pénale en droit français. L'IPM ou Ivresse Publique et Manifeste¹¹² est une infraction prévue par le Code de la santé publique. Cette infraction ne sanctionne pas un niveau d'alcool, mais un état alcoolique qui représente un risque pour d'autres personnes ou pour la personne ivre elle-même, et qui crée un trouble à l'ordre public¹¹³. En 2008, la police a comptabilisé 85 000 faits d'ivresse publique et manifeste (IPM) sur l'ensemble de l'espace métropolitain dont une grande partie dans les centres-villes ; un chiffre en brutale augmentation depuis les années 2000.

Depuis 2008-2009, des dizaines de villes ont interdit la consommation d'alcool sur la voie publique la nuit à la suite de villes pionnières comme Bordeaux, Calais, Lille, Lyon,

110 À Angers, les services municipaux mettent parfois des barrières pour bloquer des entrées d'immeubles et empêcher ainsi l'occupation temporaire lors de festivals. Par ailleurs, dans la même ville, le directeur d'une école d'ingénieurs (ESEO) accepte les soirées organisées par les associations étudiantes à condition qu'il n'y ait pas de débordements. Les sanctions peuvent aller jusqu'à l'exclusion. Source *Conférence de la vie nocturne*, Angers, février 2009.

111 Les maires peuvent prendre des arrêtés municipaux interdisant la consommation de boissons alcoolisées dans les lieux publics. Le cas échéant, les préfets peuvent également prendre de tels arrêtés (Article L2215-1 du Code général des collectivités territoriales).

112 Une ivresse manifeste est une ivresse notable et certaine. La jurisprudence a déterminé, de façon indicative, les contours de cette qualification : haleine sentant fortement l'alcool, propos incohérents, démarche titubante, perte d'équilibre, yeux vitreux. Autant de caractéristiques très subjectives.

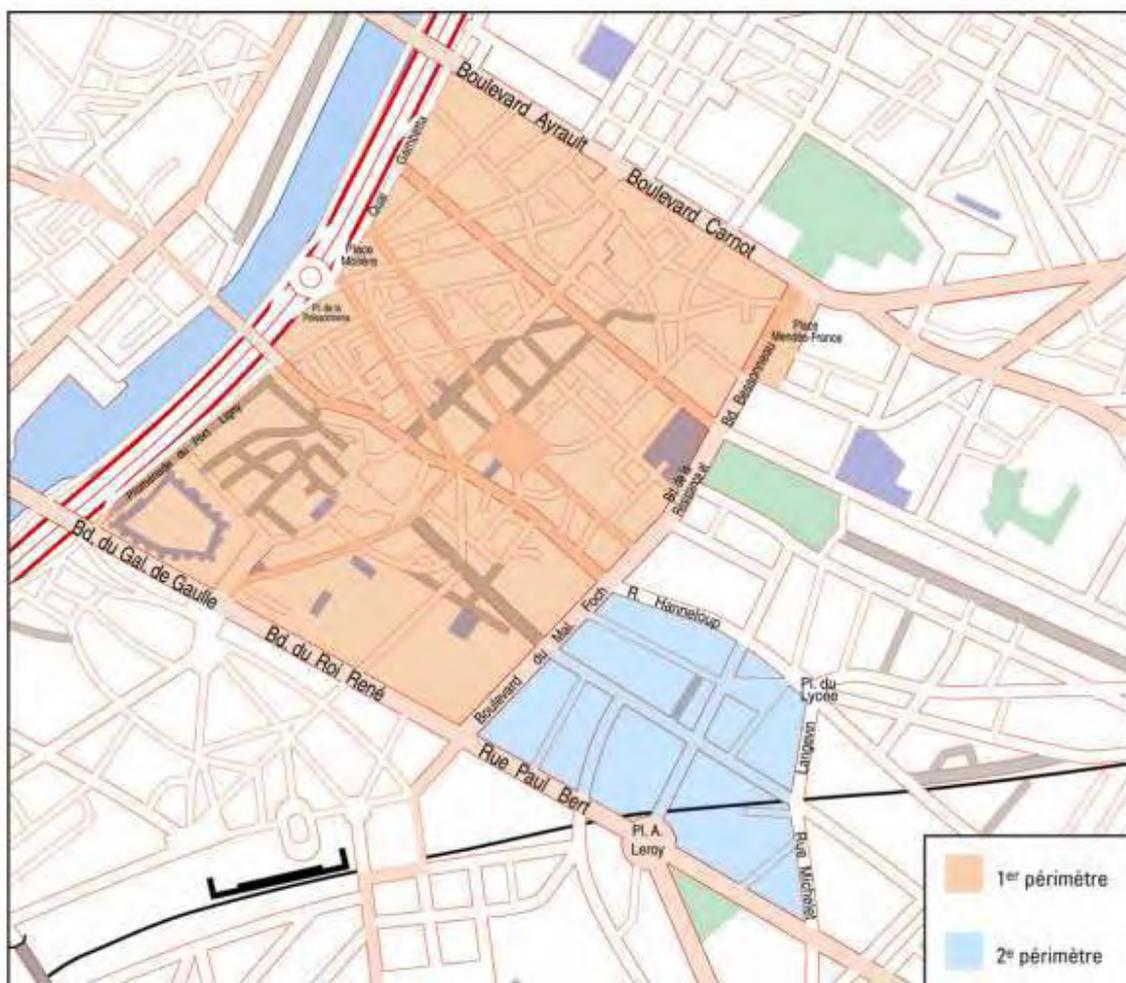
113 Cette disposition est créée par la loi du 23 janvier 1873, codifiée ensuite à l'article L. 76 du Code des débits de boissons, recodifié ensuite dans le Code de la santé publique.

Marseille, Rennes, suivies très vite par Angers, Brest, La Rochelle, Nantes, Paris ou Strasbourg, etc. Les années 2000 ont vu l'augmentation du phénomène des *rues de la soif*. À partir de 2007, l'interdiction de fumer dans les bars a poussé les fumeurs sur la voie publique, constituant ainsi des rassemblements attractifs pour d'autres jeunes déambulant dans la rue. La crise économique a sans doute aussi augmenté le nombre de jeunes reculant devant les prix des consommations dans les bars. Ces nouveaux points de fixation de populations bruyantes dans l'espace public ont suscité des réactions des riverains de certains quartiers de centres-villes, et qui ont fait pression sur les élus locaux pour qu'ils prennent des arrêtés municipaux.

Ainsi, à Paris près de 200 rues sont officiellement vouées à la sobriété nocturne : l'ensemble des parcs parisiens, le canal de l'Ourcq, une partie des berges de la Seine, les Champs-Élysées, le Champs de Mars, la place de la Bastille, Saint-Germain-des-Prés, etc. Les horaires varient d'un lieu à l'autre : sur le Pont des Arts, la consommation d'alcool est interdite dès 16 h. Quant à l'interdiction de la vente à emporter, les horaires sont plus tardifs, à partir de 22 h 30 ; d'où le problème pour les noctambules de savoir où ils se trouvent, d'autant que rien ne signale ces zones. « *On ne peut pas boire boulevard Saint-Michel ?* » s'étonnaient un samedi soir des jeunes interpellés par les policiers. « *Vous auriez une rue à nous indiquer pour finir ce whisky ?* »¹¹⁴.

Dans toutes ces villes, à l'exception notoire de Lyon, les arrêtés municipaux ou préfectoraux sont ponctuels. À Paris, le préfet de police explique que la vente ou la consommation d'alcool « *ne peuvent être interdites en général. Il faut qu'il y ait un motif qui justifie le périmètre sur lequel l'interdiction s'applique* ». Par contre, à Lyon, l'interdiction de vente à emporter démarre à la mi juillet jusqu'au 10 septembre, à partir de 22 h et concerne l'ensemble de la commune.

114 Anecdote relatée par *Le Figaro* du 31 octobre 2009.



Doc. V. 29 : Périmètre d'interdiction de la consommation d'alcool sur la voie publique dans le centre-ville d'Angers, entre 18 h et 4 h du matin, de septembre à juin : Arrêté d'avril 2010 (en bleu) élargissant le périmètre de l'arrêté de 2009 (en marron).

(Source : Mairie d'Angers)

Rennes, ville pionnière dans le domaine des interdictions de consommation sur la voie publique.

Les affrontements entre jeunes et policiers après la fermeture des bars se multiplient dans le centre-ville de Rennes en automne des années 2004 et 2005.

L'espace concerné est assez restreint. Depuis l'incendie de 1720 qui a détruit une grande partie de la ville, le centre-ville actuel présente une structure duale : d'une part, un quartier reconstruit, avec un plan en damier, des grandes rues, des immeubles de facture homogène dont les rez-de-chaussée sont voués au commerce et au service ; et d'autre part, des vestiges du tissu médiéval avec des petites rues, des façades à pans de bois, et une concentration des restaurants et des bars. Deux quartiers, l'un au nord, autour de la place Sainte-Anne, l'autre au sud-est, la rue Saint-Georges, constituent les deux « rues de la soif » rennaises.

Deux choix d'aménagement urbain vont faire naître et renforcer cette spécialisation : la piétonisation des années 1970 et l'arrivée du métro en 2002. Ainsi, la constitution d'un vaste plateau piétonnier va engendrer le déplacement dans les pratiques comme dans l'imaginaire social de la localisation de la « rue de la soif » depuis la rue de Saint-Malo (rue de faubourg) vers la rue Saint-Michel (secteur de la place Sainte-Anne) (doc.V. 30)¹¹⁵. Quant au métro, sa mise en service a modifié en profondeur les distances-temps. Il a permis un déplacement rapide et pour un coût modéré de populations nombreuses qui ne fréquentaient pas forcément le centre ou de façons plus épisodiques¹¹⁶.

Le quartier Centre défini par l'INSEE et dont fait partie la place Sainte-Anne et ses abords se caractérise par la dualité de sa population résidentielle : d'un côté une population aisée de propriétaires et de locataires, et de l'autre une population jeune, étudiante ou non, avec des ressources modestes. Globalement ce quartier Centre est caractérisé par une population en augmentation avec l'arrivée massive de jeunes. Entre 1990 et 1999, la population globale y a augmenté de 19 %. Elle a aussi rajeuni, avec l'arrivée de jeunes adultes, les 20-39 ans connaissant une croissance de 30 %¹¹⁷.

Pour une déambulation virtuelle dans la principale rue de la soif rennaise,

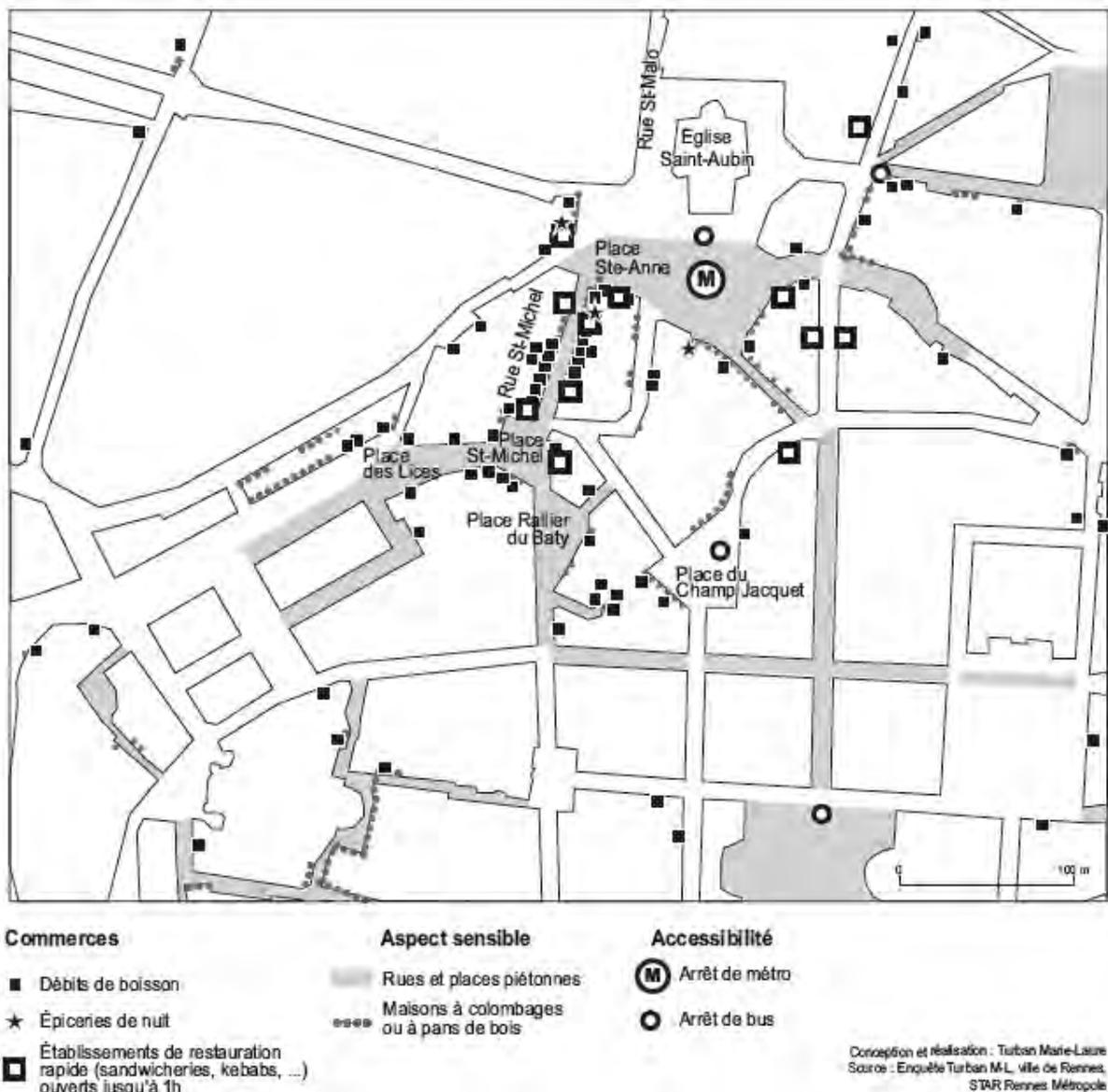
utiliser le lien ci-dessous : *Ambiance, Ambiance* rue Saint-Michel, « l' Eurodisney de la bière » à partir d'un montage d'entretiens avec les principaux acteurs : barmen, musiciens, éboueurs et techniciens de surface qui nettoient les rues au petit jour.

<http://www.rennes.lemensuel.com/webdocumentaires/rue-de-la-soif-webdoc-rue-saint-michel-rennes-1929-memestra.html>

115 BONNY Yves, 2011, *Mobilisations dans les espaces urbains centraux : le cas des pratiques festives de Rennes*, p. 341.

116 Ibidem, page 341.

117 AUDIAR (Agence d'Urbanisme et de Développement Intercommunal de l'Agglomération Rennaise), *Votre quartier sous la loupe, Quartier Centre*, 2000.



Doc. V. 30 : L'espace festif dans le centre-ville de Rennes

(Source : BONNY Yves, 2010, « Marquages légitimes et indésirables des espaces publics urbains : le cas des pratiques festives », *ESO, Travaux et documents*, n°30 décembre 2010, p. 80.)

À l'automne 2004, le conflit éclate suscitant les interdictions de la consommation d'alcool dans le périmètre de la place Sainte-Anne et ses abords. Pour le comprendre, Yves Bonny suggère de resituer l'événement dans une temporalité plus longue. Ainsi, tout au long de la décennie 1990 et du début des années 2000, « des acteurs se mobilisent, qu'il s'agisse de mobilisations politiques ordinaires (riverains, commerçants) ou de mobilisations plus institutionnalisées (Préfecture, quotidien local (Ouest-France), Municipalité). Une ligne de clivage majeure se met en place. Elle renvoie aux jugements normatifs relatifs à la présence régulière ou prolongée sur le périmètre, au regard des normes en vigueur. Ainsi, s'opposent les résidents, les commerçants, les touristes, les usagers ou clients réguliers, en tant que

conjointement occupants ordinaires se percevant comme légitimes des lieux publics et riverains des transgressions de l'ordre public urbain, et les "jeunes de la rue" et les "dealers", occupants tout aussi réguliers mais jugés illégitimes des lieux. »¹¹⁸.

Dès 2003, la Préfecture impose des mesures de réglementation à caractère restrictif (horaires d'ouverture et de fermeture des bars), d'achat d'alcool, de circulation avec alcool, de consommation sur la voie publique, le tout focalisé sur un périmètre restreint, la place Sainte-Anne et ses abords, et limité dans le temps, le jeudi soir (de 21 h à 6 h du matin, le lendemain). Pour faire respecter ces nouveaux arrêtés préfectoraux, le dispositif policier est renforcé par un escadron de CRS à l'automne 2004¹¹⁹. Va se mettre en place, peu à peu, un spectacle de rue qui attire les jeunes avec ses rituels d'affrontements comme les jets de bouteilles de bière contre grenade lacrymogène, courses poursuites et dégradations diverses. En novembre, lors des premiers froids, l'utilisation d'un canon à eau ne donne pas de résultats très probants. En aval de cette action de maintien de l'ordre, l'appareil judiciaire travaille dans l'urgence avec la procédure de comparution immédiate. Les condamnations sont systématiques sous la forme de travaux d'intérêt général.

Quant à la Municipalité socialiste de Rennes, tout en restant solidaire de la Préfecture, elle tente de s'en démarquer en lançant un dispositif de concertation autour du thème « La Ville, la nuit ». Dans les années 2002-2005, les tensions sont grandes entre Bernadette Malgorn, préfet de la région Bretagne et Edmond Hervé, maire de Rennes. Elle fait l'objet de vives critiques sur sa gestion du maintien de l'ordre du centre-ville, l'édile municipal lui reprochant d'avoir une politique « très sécuritaire, voire provocatrice » et d'être la cause d'affrontements suite à sa décision d'interdire une *rave party* en marge du festival des Transmusicales en 2005.

Depuis la fin des années 2000, plusieurs événements tragiques ont attiré l'attention des pouvoirs publics sur cette *rue de la soif*. En 2009, un étudiant, Mathieu Laudren y est poignardé un jeudi soir. En toile de fond de l'affaire, l'accent a été mis sur le contexte d'alcoolisation prononcée qui entoure le meurtre. En mai 2013, nouvelle agression sur un jeune de 25 ans qui décède des suites de ses blessures. Par ailleurs, plusieurs incendies se sont déclarés lors de la fête de la musique en 2010, posant le problème de la sécurité dans ces

118 *Ibidem*, p. 349.

119 Pour cette période, la police confisque 200 à 300 bouteilles chaque jeudi soir explique la Directrice de cabinet du préfet de Région.

maisons anciennes à colombage. L'accent est mis depuis sur la rétraction de l'offre, c'est-à-dire la réduction du nombre de licences IV.

Les politiques répressives sur les usagers de ces soirées festives ont permis de réduire les débordements les plus visibles mais n'ont pas diminué de manière significative la consommation d'alcool sur la voie publique.

Des interdictions de ventes d'alcool à emporter existent mais dans un périmètre restreint, le centre historique de Rennes (après 20 h). Il faut attendre sept ans pour que la Municipalité prenne conscience que les intéressés s'approvisionnent dans les supérettes des rues de Fougères et de Saint-Hélier en situation péri-centrale. En janvier 2012, Hubert Chardonnet, adjoint au maire en charge de la sécurité, annonce un timide correctif : les supérettes hors du centre-ville devront arrêter leurs ventes d'alcool à 21 h contre 22 h auparavant sous peine d'une amende de 750 euros par infraction constatée.

L'exemple de Rennes, par la concentration des soirées festives notamment du jeudi soir, sur un espace réduit, par la volonté affichée des autorités préfectorales de maintenir l'ordre sur la voie publique, a été fortement médiatisé. Ces événements en ont fait un peu l'archétype de la ville étudiante bretonne d'où, chez certains journalistes, l'idée que ces débordements ne peuvent se retrouver dans une ville française « normale ».

Parallèlement à cette gestion de l'ordre public et *in fine* de la gestion d'un problème de santé publique, les élus rennais ont aussi en tête que leur ville est une ville étudiante en concurrence avec d'autres métropoles. Avec ses 60 000 étudiants pour une unité urbaine de 308 000 habitants en 2009, elle se positionne en quatrième position derrière La Rochelle, Montpellier et Clermont-Ferrand pour le classement des villes où *il fait bon étudier côté sorties* en 2013-2014 selon le palmarès de la revue *l'Étudiant*.

Brest se met tardivement à réglementer la consommation d'alcool sur la voie publique

À Brest, comme le montre l'enquête auprès des étudiants de l'université, il n'y a pas de *rue de la soif* spécifique (doc. V. 19). L'offre en centre-ville est éparpillée entre des bars plus ou moins isolés mais très fréquentés et quelques espaces publics qui s'éveillent certains jeudis soir comme la place Guérin et la place de la Liberté. Cette dernière, localisée au pied de l'hôtel de ville entre les deux quartiers du centre-ville Jaurès et Siam, peut être le théâtre de débordements durant quelques heures, à partir de 22-23 h, les jeudis..

Tardivement les autorités préfectorales vont prendre des arrêtés interdisant d'une part la vente à emporter, d'autre part la consommation d'alcool sur la voie publique¹²⁰. En janvier 2010, ces interdictions rentrent en application dans un périmètre relativement restreint autour de la place. Résultat, les débordements sur l'espace public ont migré de quelques dizaines de mètres, abandonnant la place occupée par des vigiles et des barrières de sécurité déployées par la Municipalité. L'absence de forces de l'ordre trop visibles comme à Rennes et la présence de médiateurs ont permis d'éviter des affrontements.

Dans les premières semaines qui ont suivi les arrêtés préfectoraux, plusieurs regroupements sur la voie publique devant des bars, à l'intérieur du périmètre, ont pu réunir entre 200 et 300 jeunes. Jusque vers 3 h 30, ils ont ainsi pu s'alcooliser sous l'oeil des bénévoles de la Croix-Rouge mobilisés dans le cadre d'un dispositif spécial d'accompagnement des jeudis étudiants.

Deux villes, deux styles de politiques répressives. Brest, entrant tardivement dans ce registre de la répression, ne semble pas trop croire à l'efficacité de ce genre de mesures¹²¹. À la différence de Rennes, les arrêtés ont été pris en commun accord entre la Municipalité et la Sous-Préfecture. Dans ces conditions, l'absence des forces de l'ordre et l'accompagnement par des bénévoles de la Croix-Rouge ou des médiateurs municipaux, s'ils n'ont pas permis de faire appliquer la réglementation, ont constitué des facteurs de modération importants.

Comment une ville étudiante, à défaut d'être une métropole étudiante vend ses jeudi soirs organisés partiellement par la Communauté urbaine (BMO).

« Brest, métropole étudiante en effervescence »

« Accueillant plus de 23 500 étudiants, Brest est la seconde métropole étudiante de [Bretagne](#). Diversité des formations, excellence des unités de recherche, et qualité de l'[enseignement](#) dispensé sont les éléments déterminants dans le choix des étudiants. La qualité de vie est aussi prépondérante dans ce choix, car Brest présente tous les atouts d'une métropole régionale, sans en décliner les inconvénients. Ici la [vie étudiante](#) est facile, la nature est omniprésente, et c'est l'impression de proximité qui domine.

Enfin, à l'instar des événements de [rentrée étudiante](#) mis en place depuis plusieurs années, la situation géographique si particulière de Brest a conduit la ville à cultiver une solide tradition de l'accueil parce qu'ici, on ne passe pas, on vient et souvent on reste.

120 Interdiction de 21 heures à 6 heures du matin, du 7 janvier au 8 avril. Pour l'année 2010, la police n'avait dressé que vingt-huit PV à 38 € contre les récalcitrants.

121 Sur le fond, le maire de Brest, François Cuillandre, s'est toujours montré sceptique, voire inquiet, quant à ce genre d'interdiction. « Je l'ai dit au préfet, je ne veux pas qu'un arrêté de ce genre débouche sur un affrontement entre jeunes et forces de l'ordre », a-t-il déclaré lors du conseil municipal du 27 octobre 2010.

L'accueil des étudiants nouvellement arrivés à Brest
 → La Déambule, l'évènement culturel et festif de la rentrée, de 21 h à minuit dans le [centre-ville](#) brestois – Jeudi 19 septembre 2013
 → [Campus](#) en jeux, une folle soirée à l'UBO – Jeudi 3 octobre
 → Rentrez en [culture](#), une semaine de découverte culturelle sur Brest – du 3 au 10 octobre 2013
 → Bars'n Brest, festival musical au cœur de la ville – Mercredi 16 et Jeudi 17 octobre 2013 »
 Source : Brest Métropole Océane, 2013

Après une dizaine d'années de mise en œuvre de ces politiques répressives, force est de constater un essoufflement de leur mise en œuvre, sans doute lié à un recul des moyens mais aussi à un constat de semi-échec.

L'époque n'est plus au grand déploiement de compagnies de CRS. Y compris à Rennes, la police nationale a opté pour la déambulation de petites équipes qui travaillent en lien avec les médiateurs urbains. Les moyens sont concentrés dans le temps et l'espace. Ainsi, à Angers, les jeudis et vendredis soirs, vingt à trente policiers patrouillent de 20 h à 1 h du matin dans le centre-ville.

Le développement d'une police municipale fait débat dans la plupart des villes, dépassant le clivage Gauche/Droite. Ainsi, certaines équipes municipales de gauche ont tendance à refuser cet outil de contrôle de l'espace public objectant qu'il ne s'agit pas de se substituer à l'État. Brest, Le Mans et Rennes sont dans ce cas de figure. Dans le même temps, Angers et Toulouse, gérées par d'autres Municipalités de gauche, ont des équipes de police municipale. Au Mans et à Brest, comme dans d'autres agglomérations, la solution alternative prend la forme d'équipes de médiation, composées d'« agents de civilité », de « gardes urbains » ou encore d'« inspecteurs du domaine public ». Un dispositif municipal de sécurité, privé d'uniforme, qui n'en serait pas moins efficace selon les dires des élus.

<p>Contrôler l'identité ou arrêter un délinquant exigent une formation, une déontologie et une doctrine d'emploi qui doivent être les mêmes sur tout le territoire de la République. C'est pourquoi j'ai la conviction que la présence de deux polices brouille les messages. Je lutte également contre l'idée que le maire devrait devenir le premier responsable en matière de police. La production de la tranquillité publique repose sur la mise en réseau des acteurs, ce qui conduit à pratiquer, au Mans, un copilotage</p>	<p>François Cuillandre, maire de Brest <i>« La création d'un tel service serait trop coûteuse »</i> <i>« Il y a, à Brest, une véritable unanimité pour ne pas avoir de police municipale. Ce choix politique, que j'ai défendu pendant la campagne électorale, est en effet entièrement partagé par l'opposition. La sécurité publique doit être assurée par la police nationale. Cela suppose une permanence du service car les principaux actes</i></p>
---	--

<p>du préfet, du procureur, du directeur départemental de la police et du maire. La ville assume principalement des missions de gardiennage, de présence dissuasive et d'identification des lieux sensibles. »</p>	<p>de délinquance ont lieu le soir et la nuit. Une police municipale fonctionnant 24 heures sur 24 et 365 jours par an obligerait à prévoir six ou sept personnes pour un seul poste. Cela serait trop coûteux et nous risquerions de voir l'Etat se désengager de ses missions régaliennes. Nous privilégions donc le partenariat, la mise à disposition de locaux pour la police nationale et la présence d'agents de prévention. »</p>
--	---

Doc. V.31 : Deux maires de deux villes moyennes contre la création d'une police municipale
(Source : *La Gazette des communes*, 8 décembre 2008)

3.2. Gestion des espaces des soirées festives par les acteurs locaux

Si les marges de manoeuvre des collectivités sont étroites pour gérer les débordements sur la voie publique, les outils existent pour cadrer et limiter les activités des bars, voire réduire leur nombre.

Gestion de l'activité des bars

À Rennes, la Municipalité, en partenariat avec l'Union des métiers et des industries de l'hôtellerie, a rappelé certaines règles liées à des arrêtés municipaux déjà anciens : les bars doivent ainsi fermer à 1 h, il y en a environ 500 à Rennes ; les bars de nuit à 3 h, il y en a 25, et les boîtes de nuit, au nombre de sept, à 7 h¹²². En 2011, il y a eu cinq fermetures administratives de quinze jours infligées à des bars.

Le deuxième stade de l'intervention municipale consiste à limiter le nombre des licences IV (permettant de servir de l'alcool). La Municipalité a ainsi usé de son droit de préemption sur quatre bars depuis 2009 dans le secteur de la place Sainte-Anne¹²³. « Le 1929 », célèbre dans la vie nocturne rennaise depuis son ouverture en 1994, devant changer de propriétaire, la Municipalité a acheté les murs pour y établir un commerce de jour.

À Toulouse, des arrêtés municipaux existaient déjà sur l'interdiction de consommer de l'alcool sur l'espace public mais seulement pour quelques rues. En 2011, un nouvel arrêté a

¹²² Entretien avec Hubert Chardonnet, adjoint au maire en charge de la sécurité. *Ouest-France*, jeudi 12 janvier 2012.

¹²³ Une Municipalité peut s'appuyer sur la loi Dutreil du 2 août 2005 qui dans son article 58 prévoit que *Le Conseil municipal peut délimiter un périmètre de sauvegarde du commerce et de l'artisanat de proximité à l'intérieur duquel sont soumises au droit de préemption, les cessions de fonds artisanaux, de fonds de commerce, ou de baux commerciaux*. Ce périmètre, pour être opérationnel, doit être inscrit au PLU.

généralisé, à l'ensemble du centre-ville, l'interdiction de la consommation d'alcool sur l'espace public et la fermeture de tous les établissements de vente à emporter à 2 h du matin en semaine et à 3 h dans la nuit du samedi au dimanche. Le premier arrêté avait fixé à 22 h, le début de l'interdiction de la vente d'alcool, mais il était très peu respecté par les commerçants : la Municipalité a donc revu sa copie plutôt que sévir. Ces nouvelles règles ne changent pas réellement la donne, laissant une marge de manœuvre confortable pour s'approvisionner très tard dans la nuit.

Ces politiques de fixation des horaires des établissements de nuit sont fortement encadrées par une législation complexe et une jurisprudence qui n'est pas toujours favorable aux acteurs publics. Ainsi, la Préfecture de la Haute-Garonne, ayant contraint les débits de boisson à fermer leurs portes à 3 h du matin, le Tribunal administratif de Toulouse a invalidé l'arrêté, au motif « *qu'il portait atteinte à la liberté du commerce* ».

En règle générale, ce sont les arrêtés préfectoraux qui gèrent désormais les horaires des débits de boissons, alors qu'il était auparavant possible aux Municipalités d'intervenir directement. Concernant la répression et les contrôles des horaires d'ouverture, les villes conservent une influence : la Préfecture consulte encore les services municipaux qui donnent leur avis sur les dérogations ou les fermetures d'établissement. À Brest, où les relations entre la Municipalité et la Sous-Préfecture sont bonnes, c'est la Municipalité qui est responsable des prolongations d'horaires.

Gestion des débordements et du bruit dans les espaces des soirées festives

Au fur et à mesure de la montée en puissance des soirées festives dans les années 2000, les plaintes se multiplient contre la principale nuisance pour les riverains, le bruit¹²⁴. Si les bars et les discothèques peuvent être eux-mêmes sources de bruit, le développement des terrasses de bars et les va-et-vient aux abords de ces établissements suscitent des nuisances bien plus grandes. De la même façon, le décret antitabac de février 2007, s'il a été bénéfique pour les clients des bars, a engendré des concentrations de fumeurs sur la voie publique devant les établissements.

Dans un premier temps, les associations de riverains ont interpellé les Municipalités sans trop de succès. La plupart d'entre elles ne veulent pas « casser » la vie nocturne, élément d'attractivité pour l'agglomération. Ainsi, à Toulouse, Jean-Pierre Havrin, adjoint au Maire

124 Les dépôts sur main courante dans les commissariats de police, en France, pour tapage nocturne ont augmenté de 32 % entre 2005 et 2008.

chargé de la sécurité précise que « *la fête fait partie de notre identité. Pas question de fermer Toulouse le soir* ». ¹²⁵

L'accentuation de la pression des associations de riverains sur les élus locaux, la médiatisation de certains débordements dans la presse locale et nationale et la multiplication des expériences ici ou là ont sensiblement fait changer la donne. Les nouveaux dispositifs mis en place sont plus ou moins « lourds », selon le degré d'engagement des intercommunalités.



Doc. V. 32 : Un bar de nuit au petit matin, rue du Port, l'une des rues « festives » de l'agglomération mancelle

Le propriétaire est conscient du désagrément pour les riverains, d'où ces recommandations en jaune, de part et d'autre de l'entrée. A quatre heures du matin, le rideau de fer est baissé, évitant ainsi pour l'établissement quelques débordements intempestifs de clients déboussolés par la fermeture...

A Brest, un bar très attractif qui ferme à 2 h du matin utilise ses « videurs » pour éloigner sa clientèle de 300 à 400 mètres, évitant ainsi les plaintes des riverains immédiats mais repoussant les nuisances sonores plus loin.

Ces deux exemples montrent les limites des initiatives des professionnels.

¹²⁵ *L'Express*, 20 août 2010.

Jouer sur les heures de fermeture des bars est la voie prise par la plupart des Municipalités. Cette politique a ses propres limites comme nous avons pu le constater ci-dessus, notamment en obligeant les noctambules à poursuivre la « soirée » sur la voie publique. Dans ce contexte, les politiques de remédiation ne peuvent se faire qu'en direction des usagers nocturnes de la voie publique ou vers les professionnels des établissements de nuit, souvent dans le cadre d'une charte de la vie nocturne.

Type 1 : Une simple sensibilisation aux débordements bruyants via les médiateurs ou les correspondants de nuit

L'objectif est d'utiliser des médiateurs, professionnels ou bénévoles pour attirer l'attention des noctambules sur le bruit occasionné par leur déambulation festive sur la voie publique. Le dispositif le plus connu, car le plus médiatisé, concerne Paris. Les *Pierrots de la nuit* sont apparus après les États Généraux de la Nuit, réunis en novembre 2010 en présence de Bertrand Delanoë. Cette « médiation artistique innovante » comme le précise le document de présentation s'est inspirée d'expériences menées dans plusieurs villes européennes (Barcelone, Tarragone, Vienne). Les Pierrots de la Nuit sont des équipes d'artistes et de médiateurs qui sillonnent les rues de Paris pour sensibiliser le public de nuit aux nuisances sonores qu'il peut créer lors de ses sorties et à leurs conséquences. « *Ces nouvelles brigades d'interventions artistiques nocturnes utilisent le verbe, la comédie, le mime ou la danse pour rencontrer dans l'espace public les riverains, les responsables des établissements, les usagers de la nuit et les sensibiliser sur une approche plus calme et respectueuse de cet espace de vie partagé. L'originalité de la méthode surprend et interpelle... Les noctambules s'interrogent : qui sont-ils ? Que font-ils et pourquoi ? En créant la surprise on crée le silence et le silence peut alors devenir un jeu interactif.* »¹²⁶.

Encadrés par des médiateurs, les duos d'artistes ont rencontré 25 000 personnes en 23 soirées, entre novembre 2011 et novembre 2012, sur cinq arrondissements (2^e, 4^e, 9^e, 10^e et 13^e). S'il est difficile de faire un bilan de ce genre d'opérations, elle a été bien accueillie sur le terrain et fortement médiatisée.

Dans des métropoles régionales comme Rennes le dispositif des Noz'ambules fonctionne depuis 2008. Il a été mis en place par la Ville, et il est le résultat d'une concertation entre associations de prévention, prévention spécialisée et membres de la Mission locale. Tous les jeudis et vendredis jusqu'à 22 h, deux équipes en binôme, constituée

¹²⁶ Mairie de Paris, 2010, *Les Pierrots de la nuit, Brigades d'interventions artistiques nocturnes*, 20 pages. <http://blogs.paris.fr/pierrotsdelanuit/files/2012/05/DOSSIER-PRESENTATION-LES-PIERROTS-DE-LA-NUIT-2012.pdf>

d'un médiateur de la ville et d'un bénévole de la mutuelle étudiante LMDE, parcourent les rues du centre-ville pour sensibiliser les jeunes aux risques de l'alcool. Après leur tournée dans les rues entre 20 h et 23 h, un bus de l'Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addiction (ANPAA) prend le relais jusqu'à 3 h du matin pour faire face à des situations de forte alcoolisation.

Angers avec ses Noxambules, Toulouse avec son opération « Fêtons plus, risquons moins »¹²⁷, Brest et le Mans ont des dispositifs analogues avec chaque fois des équipes de médiateurs ou correspondants de nuit assez réduites, ce qui ne leur permet pas de couvrir l'ensemble des espaces nocturnes festifs. Pourtant, année après année, leur présence est reconnue par les jeunes (cf. enquête auprès des étudiants brestois). À Brest comme à Rennes, après 23 h, la présence des médiateurs n'est plus jugée utile. On est plus sur le secours : une équipe de la Croix Rouge intervient de 23h30 à 2h du matin.

Quant au statut de ces médiateurs urbains, il demeure flou. Ces agents s'apparentent par leurs missions aux policiers municipaux sans en avoir ni le statut ni l'uniforme, ni les pouvoirs afférents.

Type 2 : Mise en place d'une médiation entre riverains et usagers bruyants

En 2009, la Ville de Toulouse lance un nouveau service municipal, l'Office de la Tranquillité avec un positionnement de travail sur les logiques d'incivilités, de conflits de voisinage, « *ce qui concerne, dans le cadre des politiques de sécurité, de prévention de la délinquance, l'amont du processus, les petits conflits, tout ce qui concerne la gestion des incivilités, qui sont généralement mal prises en compte par les services de police et de gendarmerie* »¹²⁸.

Les Toulousains peuvent rentrer en contact avec ce service, 24h/24, 7j/7 et 365 jours par an pour tous les problèmes qu'ils rencontrent en matière d'atteinte à leur cadre de vie (problèmes de propreté, de tags, d'éclairage public, etc.) et de « vivre ensemble ». Ce dernier volet intègre autant les conflits de voisinage que les bruits d'activités nocturnes (bars, discothèques) que sur une information sur le dépôt d'une plainte. Ce dispositif est né du

127 « Fêtons plus, risquons moins » est une opération de prévention des risques, financée par la Ville de Toulouse et menée par un groupement d'associations. Depuis fin 2010, des professionnels de la prévention (Act Up, Anpaa, Arpade, Avenir Santé et Clémence Isaure) vont à la rencontre des groupes rassemblés place Saint-Pierre, haut lieu de la tradition festive étudiante. D'avril à juillet et de septembre à octobre, une dizaine d'intervenants se relaient les jeudis, ainsi que certains vendredis et samedis, de 21h à 1h, pour proposer conseils, écoute et matériel de prévention dans les bars, en terrasse, sur la place, dans les rues et espaces verts avoisinants, sur les quais de la Garonne. Ils disposent également d'un stand fixe (un mini-bus). Ce dispositif s'étend rue Gabriel-Péri et sur des événements plus ponctuels comme le festival Rio Loco (à la prairie des Filtres).

128 Entretien de Charlotte Pujol avec Bruno Domingo, Directeur de l'Office de la Tranquillité, Ville de Toulouse, réalisé le 16 juillet 2012.

constat qu'après 18h et le week-end, personne ne répond aux demandes des usagers à l'exception des services d'urgence, qui de ce fait sont encombrés.

Le dispositif comporte deux niveaux d'intervention possible. Un Toulousain a un problème de conflits de voisinage, de nuisances sonores, de troubles sur la voie publique, il peut appeler un numéro gratuit où un « opérateur » prend en compte son problème, tout en l'enregistrant dans un système géolocalisé qui permet par la suite une analyse par quartier ou à l'échelle de la commune. L'opérateur dispose d'une sorte de canevas de procédures, qui lui permet de dire : « pour tel type de problèmes, j'oriente de telle manière ». Quand les problèmes sont un peu plus complexes, l'opérateur peut passer le relais à un « régulateur », qui lui va pouvoir prendre le temps d'analyser et de se mettre en relation avec les autres services municipaux mais aussi avec un certain nombre de partenaires, dont la police nationale, les services associatifs. Enfin, le dernier échelon du dispositif est constitué de six « médiateurs » qui peuvent jouer un rôle de premier niveau d'intervention en matière de médiation, avant de passer le relais par exemple à la police municipale, si celle-ci échoue. Avec 600 appels en moyenne par 24 heures, c'est un service qui regroupe 41 personnes au total.

Les nuisances sonores, si elles ne constituent que 4 % des appels (plus de cinq cents par mois), fournissent la principale activité des régulateurs. La plupart des appels émanent du centre-ville et notamment de trois quartiers : la place Saint-Pierre, les quais de la Daurade et la place des Tiercerettes près d'Arnaud-Bernard. Ces problèmes récurrents en soirée sont complexes à résoudre.

Quant aux appels de signalement de troubles à l'ordre public, ils sont peu nombreux, autour de 1 %. Un appel peut donner lieu à l'intervention de la police municipale ou nationale selon l'heure ou l'ampleur du problème. À ce stade, se pose le problème des délimitations des champs de compétence entre un service municipal et un service de police nationale.

Sur cette thématique, Bruno Domingo, le directeur de l'Office de la Tranquillité, précise que « *cette problématique n'est pas nouvelle et qu'elle est liée aux pouvoirs de police du maire, qui sont énoncés dans le code des collectivités territoriales.* » Considérant qu'il y a eu parfois une certaine confusion des rôles entre les maires et le préfet, il date le retour en force des élus municipaux aux débuts des années 1980, période durant laquelle se sont développées les politiques de sécurité et de prévention de la délinquance.

« L'Office de la Tranquillité, c'est bien la volonté de la Ville de Toulouse de se positionner sur des compétences municipales, de ne pas remplacer la police d'État dans ses missions et d'offrir des outils spécifiques liés aux pouvoirs des maires, qui ont pour mission

de gérer ces questions de tranquillité publique »¹²⁹. L'Office de la Tranquillité est alors la partie émergée d'un dispositif bien plus important avec des médiateurs, une police municipale, et des procédures bien établies pour faire appel à la police nationale dans les cas les plus graves.

Comme le précise son directeur, *ce dispositif désigne le Maire comme la personne compétente en matière de gestion des troubles de voisinage*. Dans une suite logique aux lois de décentralisation des années 1982-1983, c'est une prérogative régaliennne qui s'en va peu à peu. Pour l'instant, l'exemple d'un tel dispositif d'écoute et de médiation centré sur les incivilités et le vivre ensemble reste unique en France.

Plusieurs Municipalités ont mis en place des dispositifs bien plus légers de type démocratie participative. Elsa Lafaye de Michaux le montre très bien, pour Angers, dans un très riche texte intitulé *Faire la sourde oreille. Sociologie d'un conflit politique autour du bruit de la ville*. La mise en place d'un conseil consultatif de quartier (CCQ) du centre-ville se fait autour de la problématique du bruit à la fin des années 2000. Une « Charte de bonne conduite » est rédigée en réaction à ce qui était vu comme une forme d'incivilité des étudiants. Jugée assez répressive et autoritaire par la Municipalité, elle n'est pas utilisée et le CCQ est mis en veilleuse¹³⁰. Autant de frustrations de la part des participants, leurs travaux ne débouchant sur aucune décision. Sans doute, les deux Municipalités successives n'ont pas su cadrer les débats et ont fonctionné au coup par coup dans ce domaine ultra sensible que sont les débordements nocturnes des jeunes Angevins.

Type 3 : Pour une médiation du futur ou l'arrivée de nouvelles technologies

Un peu partout, les services municipaux mettent en place des instruments de mesure du bruit. Ces outils permettent d'avoir des données chiffrées pour dialoguer ensuite avec les riverains. Elles peuvent donner lieu à une belle cartographie¹³¹. La suite est bien plus problématique. Que faut-il faire de ces mesures ?

Paris est en phase d'expérimentation d'un nouveau dispositif dans le cadre de son action « Baisser le ton » qui est menée sur les terrasses parisiennes, véritables salons des noctambules depuis l'interdiction de fumer dans les lieux publics de 2007. Cinq stations de mesures ont été installées, en 2012, sur les terrasses de la rue Jean-Pierre-Timbaud dans le 11^e arrondissement, pour évaluer le volume sonore extérieur des établissements. Des systèmes

129 Entretien avec Bruno Domingo, 16 juillet 2012.

130 LAFAYE DE MICHAUX Elsa, 2012, « Faire la sourde oreille. Sociologie d'un conflit politique autour du bruit en ville », *Communications*, 1/2012 (n° 90), p. 109-129.

131 Depuis le 30 juin 2007, suite à une Directive européenne de 2002, toutes les grandes agglomérations doivent disposer de cartes de bruit de leur territoire. Ces cartes sont la plupart du temps axées sur le bruit routier.

d'alerte sont expérimentés : après avoir défini un seuil, en concertation avec les riverains, Bruitparif et la Municipalité, les propriétaires de ces bars peuvent recevoir une alerte par SMS¹³². En cas de prolongement du dépassement, un deuxième SMS est relancé au bout de quinze minutes, trente minutes, une heure, puis toutes les heures. L'analyse des premiers résultats pour cette première phase expérimentale permet de conclure à la diminution du bruit de fond entre 22 h et 5 h après la mise en place de SMS. Le rapport de Bruitparif préconise quelques améliorations du dispositif, comme la mise en place de panneaux installés en terrasse permettant à la clientèle d'être prévenue en temps réel lorsque les niveaux de bruit deviennent excessifs. Pour l'instant ce dispositif onéreux n'a pas été reproduit à Paris ni ailleurs. La sophistication a un coût.

La montée en puissance des prérogatives des maires se fait sur fond de retrait progressif des services de l'État. Mais cette dynamique se fait aussi sous la pression des administrés qui interpellent de plus en plus les élus locaux sur les problématiques des incivilités. Ce phénomène n'est pas nouveau, même s'il a tendance à progresser depuis une quinzaine d'années. L'augmentation des soirées festives en centre-ville y est sans doute pour quelque chose. Il se peut aussi que la perception de ces nuisances, sous forme de bruits ou de débordements de toutes sortes, se soit accrue, notamment avec le retour de population aisée dans les centres-villes français.

3.3. Les chartes de la vie nocturne, outil opérationnel ?

L'élaboration d'une *charte de la vie nocturne* constitue une étape supplémentaire dans la prise en compte de la gestion de ces problèmes de soirées festives. Pour nos cinq villes, elles ont toutes été signées entre 2009 et 2012, à l'exception de celle d'Angers en cours d'élaboration. L'analyse des quatre chartes existantes permet d'entrevoir des préoccupations communes, des remédiations pratiquement identiques avec des acteurs assez semblables. Le Conseil National du Bruit a publié en juin 2013 un guide pour l'élaboration d'une charte de la vie nocturne¹³³. Des documents plus anciens avaient déjà circulé sur Internet ou dans des

132 La mise en place du mode alerte et de l'envoi opérationnel des SMS a débuté en juillet 2012 pour une période de six mois. Source : *Bilan de l'expérimentation de mesure du bruit, rue Jean-Pierre Timbaud, Paris XI*, Bruitparif (Observatoire du bruit en Île-de-France, décembre 2012, en ligne).

133 Conseil National du Bruit, 2013, *Vie nocturne et bruit : éléments constitutifs d'un projet de charte*, juin 2013, Les Guides du CNB, n°3, 28 p. En ligne)

revues pour les collectivités locales comme *La Gazette des communes*. Des villes comme Lille avaient montré la voie dès 2003.

Quatre chartes et deux façons un peu différentes de présenter les thématiques abordées

Dans les chartes de Brest et du Mans, il s'agit de réguler l'activité des professionnels de la nuit. Ainsi, dans l'agglomération mancelle, sur 26 articles de la charte, 22 sont consacrés à l'encadrement des pratiques nocturnes des professionnels. Pour la ville du Ponant, les deux tiers sont consacrés aux professionnels. Chaque article débute par l'expression : « Les exploitants s'engagent à... ». La charte est d'abord un rappel de la loi et des réglementations en vigueur. De cette façon, elle semble suggérer que la loi n'est pas appliquée et que les responsables des « dérives » nocturnes sont bien repérés.

Quant aux Municipalités, elles s'engagent peu : un rôle d'information auprès des établissements, de veille du respect des réglementations, un rôle de médiation et de conseil avec la création d'un Comité de Médiation et de Conciliation dans les deux villes, et pour Brest la création d'un label. Riverains et usagers nocturnes de la rue sont absents de ces deux chartes.

Les chartes de Rennes et Toulouse sont bien plus riches.

Trois principales thématiques sont abordées :

- Développement des actions de prévention des conduites à risques et de médiation sur l'espace public dont la lutte et prévention des nuisances sonores (Toulouse avec son service de la Tranquillité) ;
- Engagements des exploitations de débits de boissons pour lutter contre l'alcoolisation excessive ;
- Renforcement de l'action et de la coordination des forces de sécurité (exclusivement pour Rennes).

Les deux chartes rennaise et toulousaine ont une approche plus globalisante des problèmes de la nuit, mettant en avant la complexité du problème et la multitude d'acteurs. Brest et Nantes ont préféré des versions minimalistes.

Toutes les quatre s'adressent aux mêmes signataires : la Ville et la Préfecture pour les acteurs publics, et parfois, comme à Rennes, le Procureur du Tribunal de Grande Instance ; pour les acteurs des entreprises, l'Union des Métiers de l'Industrie Hôtelière et/ou le Syndicat National des Hôteliers, Restaurants, Cafetiers et Traiteurs.

Une charte de la vie nocturne n'est pas une création de droit, mais un document contractuel qui engage les parties signataires sur des éléments librement consentis. C'est d'abord un *gentlemen's agreement* entre partenaires institutionnels et privés, même si certaines Municipalités tentent de l'oublier et jouent aux « pères la rigueur » en ce qui concerne les obligations des bars et discothèques, tout en oubliant leurs devoirs dans le domaine de la gestion publique.

Comme les chartes commerciales dans les années 1990¹³⁴, l'élaboration de ces documents est sans doute une étape plus importante que leur signature et leur application. Ainsi, les conférences de la vie nocturnes à Angers, courant de l'année 2013, ont permis aux différents acteurs d'élaborer un diagnostic commun sur la situation de la vie nocturne, de réaliser un inventaire des actions menées et de proposer un ensemble de mesures, en repérant les acteurs visés et leurs prérogatives. Les participants sont très divers comme les représentants des bars et discothèques (notamment ceux investis dans la Fédération nationale des cafés culture bars-bars), ou les syndicats de copropriété.

Dans les années 1990, les chartes commerciales avaient eu le mérite de mettre autour de la table, des acteurs de l'urbanisme commercial qui avaient peu l'habitude de travailler ensemble comme les Municipalités, les Chambres de commerce et d'industrie, parfois les Chambres des métiers. Dans ce cadre de réflexion sur les activités nocturnes, Toulouse, Rennes et Angers ont su recréer des espaces de réflexion¹³⁵. Brest et Le Mans, en réduisant la problématique de la nuit à des politiques de régulation des bars, n'ont pas su profiter de ces espaces de dialogues pour élargir le débat. Quant à l'impact de ces chartes sur les professionnels, il semble limité. Celle de Brest a instauré un label « pour une vie nocturne de qualité » des bars : fin 2012, ils n'étaient encore qu'une trentaine à avoir signé la charte.

2.4. Les réponses de l'urbanisme à la problématique des soirées festives

Les grands rassemblements éphémères comme les *raves parties* en particulier et les festivals en général ont tendance à préférer les grands espaces du rural ou du périurbain. Les *Vieilles charrues*, le plus grand festival de France, se déroule tous les étés à Carhaix (Finistère), en plein champ, loin de toutes grandes agglomérations.

134 DESSE R-P., FOURNIÉ A., GASNIER A., LEMARCHAND N., METTON A., SOUMAGNE J. (dir.), 2008, *Dictionnaire du Commerce et de l'Aménagement*, Presses Universitaires de Rennes, Collection Espaces et territoires, 370 p.

135 Dans les grandes métropoles françaises, les états généraux de la nuit ont eu lieu, en 2010 à Paris, ou à Lille en 2013, regroupant un grand nombre d'acteurs de la nuit.

Les « *apéros géants* », qui se sont multipliés à la fin des années 2000, grâce au développement des réseaux sociaux dont Facebook, se sont déroulés en centre-ville mais ont souvent préféré des esplanades comme le Champ-de-Mars à Paris ou des grandes places en Province.

Quant aux espaces des soirées festives, ils se localisent tous dans les quartiers centraux des villes européennes. La France ne fait pas exception, avec un net engouement pour les quartiers médiévaux. Ceux-ci ont été en partie ou totalement piétonnisés à partir du début des années 1970. Quant aux politiques de restauration mises en place par la loi Malraux de 1962, elles n'ont réellement connu un essor que dans les années 1980. La richesse patrimoniale des espaces centraux des villes européennes et le travail de restauration sur ce bâti médiéval en ont fait un produit touristique revalorisé très attractif. Ces quartiers ayant perdu une partie de leurs commerces, les restaurants et débits de boissons se sont multipliés. À partir du milieu des années 1990, l'augmentation de la population étudiante se fait à un rythme soutenu. La segmentation des logements en petits appartements dans l'espace central provoque une concentration de la population jeune en général et étudiante en particulier.

En une trentaine d'années, les quartiers centraux à caractère médiéval vont subir quatre grandes transformations : le recul voire la disparition de la voiture suscitant un confort indéniable pour la déambulation piétonne ; l'essor du secteur de la restauration et dans une moindre mesure des débits de boissons ; une « confrontation » au niveau de l'espace résidentiel entre des jeunes locataires aux revenus modestes et une classe de propriétaires qui a vu ses biens immobiliers prendre de la valeur ; enfin, ces quartiers sont devenus les points nodaux du réseau de transports en commun modernisé par l'arrivée du métro à Toulouse ou Rennes, ou du tramway à Angers, Brest, Le Mans. Tous les ingrédients sont réunis pour faire de ces espaces médiévaux le réceptacle urbain des soirées festives. Les « rues de la soif » angevine, mancelle¹³⁶, rennaise et toulousaine, à l'exception de Brest¹³⁷, sont intégrées dans un tissu urbain de petites rues, avec des maisons anciennes parfois en colombage.

Dans ce type d'espace, les adaptations urbanistiques aux « exigences » de la fête sont potentiellement assez limitées, tant les contraintes patrimoniales, architecturales et urbanistiques sont prégnantes.

Il s'agit, par exemple, de travailler sur les espaces publics et de réduire les lieux qui ont tendance à fixer les populations alcoolisées durant ces soirées festives. À Rennes, un certain

136 A l'exception de la rue des Ponts-Neufs qui concentre des bars de nuit et des discothèques, le Vieux-Mans demeure un quartier résidentiel bien tranquille car les restaurants et bars n'y sont pas très nombreux.

137 Brest est une exception dans les cinq villes étudiées, son centre-ville du XVII^e siècle ayant été rasé par les bombardements alliés durant la Seconde Guerre mondiale.

nombre d'impasses de la principale *rue de la soif*, la rue Saint-Michel, ont été fermées et d'une certaine façon privatisées. De cette manière, l'espace public à gérer est plus restreint, les équipes de surveillance ou de médiation plus efficaces.

Un travail peut être réalisé sur l'éclairage public. Peu de villes ont réfléchi aux rôles des espaces peu éclairés, qui sont, chacun à leur manière, des havres de tranquillité pour une « défonce tranquille » pour reprendre l'expression de Christophe Moreau¹³⁸.

Dernière technologie qui se répand dans nos villes, la vidéosurveillance. Angers, Le Mans, Toulouse ont opté pour cette technologie sécuritaire ; Brest et Rennes l'ont refusé. Les *rues de la soif* sont particulièrement visées. Pour quels résultats ?

Enfin, une approche urbanistique permettrait de réfléchir sur le mobilier urbain à éviter dans ces rues car pouvant servir à des usages plus « ludiques », ce que les concepteurs n'avaient pas envisagé. C'est ainsi que de simples poubelles conteneurs peuvent permettre d'organiser des compétitions sur la vaste place de la Liberté, à Brest, ce qui en soi n'est pas dramatique. Le spectacle peut prendre une autre ampleur si l'on y met le feu. À ce stade, les conséquences peuvent être un peu plus importantes. Plusieurs villes ont pris conscience du phénomène et se sont organisées pour éviter la collecte des ordures ménagères le jeudi soir ou au petit matin du vendredi.

Vers des quartiers « réservés » aux soirées festives ou l'émergence de quartier de nuit

Les crispations actuelles sur ces débordements festifs viennent en grande partie de cette implantation en centre-ville, dans des espaces qui sont considérés par la Municipalité comme emblématiques de la cité et qui concentrent des populations aux intérêts divergents. Entre ceux qui veulent dormir et ceux qui veulent faire la fête, l'incompréhension est grande. Luc Gwiazdzinski suggère qu'il faut « *penser la ville 24h/24 sans la soumettre à l'ensemble de la cité. L'effort pourrait se porter sur des "oasis de temps continu" offrant des grappes de services publics et privés (commerces, cabinets médicaux, crèches...), installées sur des lieux de flux accessibles [gares, aéroport...] sans gêner la ville qui dort*¹³⁹ ». De la même façon, il serait imaginable de développer des espaces de la fête nocturne dans les quartiers péricentraux de nos villes, notamment dans les tissus industriels et portuaires devenus obsolètes.

138 MOREAU Christophe, 2010, « Jeunesses urbaines et défonces tranquilles, évolution anthropologique de la fête et quête d'identité chez nos jeunes contemporains », Revue *Pensée Plurielle*, n° 23, p.77-91.

139 GWIAZDZINSKI L., 2005, *La nuit dernière frontière de la ville*, Éditions de l'Aube, 245 p.

Dans les villes françaises, l'émergence des opérations de *waterfront* au début des années 2000 aurait pu être l'occasion d'un renouvellement des espaces festifs de la nuit. Il n'en a rien été,

A l'exception de Saint-Nazaire où la Base sous-marine rassemble une scène des musiques actuelles, le VIP, et un lieu d'innovation des formes d'échange, le Life, chaque ville portuaire a préféré de grands projets alliant des équipements de loisirs comme des musées, des commerces et de la restauration diurne, des logements. Marseille et son projet Euroméditerranée en est un bel exemple.

Plus modestement, dans les années 1980, la Ville de Brest a imaginé de développer un quartier nocturne au port de commerce. L'activité maritime à cet endroit est limitée et la fonction résidentielle réduite à quelques dizaines de riverains. La requalification des espaces publics sur 600 mètres de long, par la construction de terrasses, a renforcé l'attractivité des restaurants déjà présents. La convergence d'un projet porté par la Communauté urbaine de Brest avec des initiatives du secteur de la restauration en a fait un quartier de loisirs attractifs. L'ouverture d'un deuxième port de plaisance, au débouché de la Penfeld sur un espace rétrocédé par la Marine nationale, en 2009, renforce ce pôle. Par contre, déconnecté du centre-ville, éloigné de plus de deux kilomètres, le quartier n'est accessible en soirée qu'en voiture, ce qui le rend peu attractif pour les jeunes. L'ouverture d'une salle de spectacle pour un public adolescent et de jeunes adultes n'a pas changé la perception et les pratiques du quartier.

Autre alternative : Définir une gestion institutionnelle des espaces de la fête nocturne

Dans le cadre de sa campagne électorale pour l'élection municipale de mars 2014, à Paris, Anne Hidalgo, la candidate socialiste a développé son programme pour la culture le 18 octobre 2013. Elle propose la création d'un poste d'adjoint chargé de la nuit en précisant *qu'il est important d'avoir un élu qui ait une vision transversale du sujet, toute légitimité de négocier avec nos partenaires et l'autorité sur les différentes directions de la Ville*. Elle poursuivra en évoquant la possibilité d'utiliser le plan local d'urbanisme pour délimiter les quartiers dédiés à la nuit¹⁴⁰. Au-delà de cette proposition novatrice se pose le problème de son application. Ainsi, que mettre dans le PLU, des zonages prévoyant de flécher des espaces où le bruit et les débordements seront possibles ? À la rigueur, on peut concevoir ce type de démarche pour un tissu urbain qui va être construit. Il paraît plus complexe de l'appliquer à un

140 Nathalie **Kosciusko-Morizet**, candidate aux municipales de 2014, quant à elle, propose de rouvrir des stations de métro inutilisées pour y développer des activités festives nocturnes.

tissu ancien, sauf à y réduire, voire supprimer la fonction résidentielle, mais avec quels outils ?

CONCLUSION

À un moment où les centres-villes ont perdu une partie de leur attractivité, les jeunes réinvestissent le berceau de la cité. Faut-il y voir un renouveau du résidentiel pour ces tranches d'âges, qu'il s'agisse de revenus modestes ou élevés, du développement des transports en commun, fortement utilisés par les jeunes dans les grandes métropoles, beaucoup moins dans les villes moyennes, ou d'une concentration de l'offre en bars et discothèques dans ces quartiers centraux ?

L'augmentation de la fréquentation de noctambules dans des périmètres relativement limités a commencé à poser problème au début des années 2000. La coexistence entre riverains et noctambules qui déambulent parfois jusqu'aux premières lueurs de l'aube, a suscité des crispations puis des interpellations des pouvoirs publics.

Les remédiations qu'elles soient d'ordre répressif ou du registre de la médiation ne semblent pas avoir donné des résultats très positifs. L'exemple rennais en est un bel exemple. Au plus fort moment de la mise en place d'une politique « énergique » de contrôle de l'espace public, les soirées festives se sont poursuivies, avec au mieux un déplacement des débordements aux marges du périmètre contrôlé par les forces de l'ordre. S'il était possible, dans les années 1990-2000, de concevoir l'utilisation massive des représentants des différents services de la Police nationale, l'heure est aux faibles effectifs, faute de moyens. Les patrouilles de deux ou trois agents sont aussi mieux acceptées. Sont-elles plus efficaces ? Rien n'est moins sûr ; isolées au milieu d'une foule en pleine « rue de la soif » que peuvent-elles faire ?

Quant aux médiateurs, ils existent mais sont en réalité très peu nombreux. Ils font partie de la fête sans que l'on sache trop leur impact. Leur présence est pourtant fortement médiatisée par les élus locaux et ils constituent un des piliers des chartes de la vie nocturne. Celles-ci se multiplient dans les années 2010-2013, mais ne sont que des *gentlemen's agreements* qui engagent peu leurs signataires. Leur approche globalisante du problème aurait dû permettre de mettre autour de la table l'ensemble des acteurs. Les institutionnels y participent activement : Municipalité, Préfecture, syndicats des débits de boissons, syndicats et associations étudiants, travailleurs sociaux. Manquent à l'appel la masse des propriétaires et

des gérants de bars et de discothèques (à l'exception d'Angers) qui se désintéressent de la démarche, et les noctambules eux-mêmes. Dans ces conditions, le dispositif est voué à un succès limité.

Pour tenter de trouver un début de solution, il faudrait sans doute développer le dialogue entre les différents acteurs concernés, et pour cela mettre en place une véritable démocratie participative qui dépasserait la simple consultation.

Quant aux réponses urbanistiques, elles ne sont envisageables que sur le long terme. Des dispositifs existent comme la loi Dutreil de 2005 qui permet de délimiter des périmètres où une Municipalité peut faire valoir son droit de préemption et éviter ainsi la monospécialisation d'une rue. Prolonger cette tendance et élaborer des quartiers de nuit ne semblent pas constituer des pistes retenues par les élus. Pourtant, dans le cadre de ces soirées festives, la prise en compte des temporalités dans l'urbanisme est incontournable. François Ascher en appelait à un chrono-urbanisme, où le centre-ville, « cette centralité temporelle », pour reprendre l'une de ses expressions, serait « la citadelle des temps continus »¹⁴¹. Dans le cadre de ces soirées festives, au vu des nuisances sonores de ces « rues de la soif », il semble qu'il faille décliner le concept de chrono-urbanisme dans le sens d'un espace monofonctionnel à temporalité particulière.

141 ASCHER François, « Du vivre en juste à temps au chrono-urbanisme » *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 1997, n°77, p. 121.

CHAPITRE VI

ORGANISATION URBAINE, TRANSPORT ET MOBILITÉ

Vers un chrono-urbanisme et un aménagement des temps de la ville ?

« On a régulièrement aménagé l'espace pour gagner du temps mais plus rarement aménagé le temps pour gagner de l'espace. » (L. Gwiazdzinski, 2013)

Cette mise en rapport entre politiques de transport et mobilités s'appuie d'abord sur trois postulats sociaux et politiques interrogeant ainsi les manières de produire la ville durable ou de s'en rapprocher. En effet, les politiques temporelles (Royoux, 2007, Bonfiglioli, 2001) obligent à porter un regard novateur sur la ville et imposent de modifier les savoir-faire aménagistes traditionnels. Elles présentent l'intérêt de recentrer toute action urbaine sur les usages (Mallet, 2009) et l'adaptation des temps de la ville à ces usages. Par conséquent, l'émergence d'un chrono-urbanisme vise à dépasser le seul problème de congestion dans les transports (heures d'ouverture décalées pour fluidifier les flux) et à intégrer la variable temps dans l'urbanisme.

Aussi, la plupart des acteurs des Bureaux des Temps (collectivités locales) se présentent le plus souvent comme des institutions de services à la personne dans lesquelles les urbanistes, architectes et aménageurs sont peu présents. À l'inverse, les Bureaux des Temps sont rarement intégrés au sein d'un service ou d'une agence d'urbanisme et peu de collectivités locales françaises les financent (chapitre 3). Aussi, les Bureaux des Temps restent peu sollicités par les aménageurs : dans les projets urbains, ils interviennent parfois au niveau du diagnostic mais rarement dans la définition des orientations actées, ni dans le suivi des projets (Mallet, 2013).

Enfin, la prise en compte des temporalités dans la gestion urbaine, notamment dans la régulation – maîtrise de la mobilité et l'adaptation des déplacements aux besoins et désirs de mobilité des individus et des groupes (Guez, 2003), est source de durabilité : limitation de conflits d'usages, adaptabilité des temps d'équipements (commerces, services, administrations, etc.) aux temps sociaux, économie des coûts économiques de transport

(automobile), moindre impact environnemental, optimisation des temps, nouvelle gouvernance, transversalité des actions, etc.

Les temps de mobilité sont donc bien au cœur de l'aménagement et du chronotope urbain. Sans prise en compte des temporalités urbaines des individus et des groupes, puis de la dimension territoriale des politiques de transport, des dysfonctionnements urbains, des décalages entre l'offre et la demande, des contradictions, continueront de se produire. L'éclatement des temps de déplacement est lié à la désynchronisation des rythmes collectifs (travail de nuit, journée continue ou non, semaine de quatre jours, temps partiel ou mi-temps, etc.) qui affecte tant les conditions de la mobilité que l'organisation des transports publics. Cette désynchronisation est portée également par les individus et les familles (familles recomposées, familles nombreuses, résidents urbains et périurbains, ménages monoparentaux, étudiants, etc.) qui n'ont pas les mêmes temps de pratique de la ville, ni les mêmes besoins de déplacement et de transport. Même si les temps de mobilité demeurent stables (Zahavi, 1974), les déplacements se multiplient et se complexifient pour deux raisons majeures : l'éclatement et le zonage urbains d'une part, la revendication d'un droit à la mobilité et celle d'une identité sociale fondée sur cette mobilité, hypermobilité parfois (ex : chalandise - *zapping* territorial des consommateurs), d'autre part. Aujourd'hui encore, seule l'automobile permet d'assouvir ce besoin et ce désir de mobilité (Wiel, 2002) depuis l'urbanisme moderne dans une logique d'optimisation des temps de déplacement.

Face à ces constats généraux d'inadaptation de l'offre de transports publics alternatifs à l'automobile, nous émettons l'hypothèse que des démarches aménagistes et praticiennes d'un urbanisme plus ou « mieux » temporel sont en marche (partie 1). Certes ces expériences, souvent encore ponctuelles aujourd'hui, tendent à approcher et rapprocher les modes de production urbaine de ceux des déplacements des urbains et des périurbains. L'articulation entre transport et mobilité permet donc de questionner et d'investiguer la question des temporalités du vivre la ville pour l'adapter aux temps d'usagers plus mobiles que jamais, en caractérisant les choix politiques et économiques adoptés en matière de planification (SCOT, PADD, PLU, Schémas de déplacement, DAC) et d'opérationnalité (contrats d'axe, PDE, PDIE, etc.).

L'examen de documents d'urbanisme intégrant de près ou de loin la gestion des transports, permettra de vérifier si un tournant chrono-urbanistique vers une plus grande attention aux déplacements et à leurs temporalités est en cours ou non aujourd'hui en France (partie 2). Un zoom sera particulièrement réalisé sur le lien entre politique de transport et urbanisme commercial dans la mesure où la chalandise demeure plus que jamais un puissant

moteur de déplacement pour des consommateurs adeptes du zapping territorial dans une société du droit à l'accès aux loisirs de plus en plus revendiquée (partie 3).

Méthodologie

Afin d'observer l'impact des politiques d'organisation des territoires urbains et périurbains sur les modes et les temporalités de déplacement des usagers, la méthodologie mise en œuvre s'appuie sur trois types de sources principales : les documents d'urbanisme de planification française, les enquêtes ménage de l'INSEE et les enquêtes réalisées par l'équipe française associée au programme Chronotope.

En premier lieu, une grille de lecture de SCOT (DOO, DAC, PDU, PDE / PDIE) de différentes tailles (métropoles, grandes villes, villes moyennes) a permis de relever quatre thématiques clés capables de caractériser les politiques urbaines menées ou à mener en matière d'articulation de l'urbanisme et du transport¹⁴² : accessibilité et mobilité (armature urbaine, réseaux, interfaces, liaisons inter et intra-urbaines, multimodalité, intermodalité), centralité et polarité (multifonctionnalité, hiérarchie urbaine, dimensions de la desserte, proximité), densification et transport (renouvellement, formes, modes d'association avec des infrastructures de transport, contrats d'axe, etc.), fonctions économiques, activités commerciales et ville des courtes distances (prises en compte des déplacements de travail, de chalandise, de loisirs).

Ensuite, cette étude reprend, en seconde main, les principaux résultats des enquêtes nationales et régionales Transport et déplacements de l'INSEE de manière à connaître les grandes tendances évolutives de la mobilité des ménages en France et dans les Pays de la Loire (2010). Ce travail s'adosse également aux enquêtes globales de transport du Syndicat des Transports d'Île-De-France (STIF) et de l'observatoire de la Mobilité en Île-de-France (OMNIL) de manière à pouvoir comparer les comportements de mobilité et leurs temporalités dans des régions où la densité des modes et des réseaux de transport collectif est très inégale. Des entretiens avec les acteurs de la mobilité (Autorités Organisatrices des Transports Urbains, Conseil en mobilité entreprises, Mission « temps », ADEME, CCI, chefs de projets PDE...) ont également été réalisés, qui complètent utilement documents de communication et articles de presse.

Enfin, à une échelle plus fine, deux enquêtes produites en 2012 (temporalités de déplacement dans l'espace public urbain à Angers et Le Mans) et en 2013 (temporalités nocturnes et espaces festifs des étudiants angevins, brestois et manceaux) ont permis de recueillir des informations sur la nature, le mode, le chaînage et le temps des déplacements des usagers, à partir d'un échantillon, pour chaque site, compris entre 300 et 600 enquêtés.

142 Le contexte législatif récent (Grenelle 1 et 2) confirme, au sein des SCOT, l'enjeu d'une meilleure cohérence entre les politiques sectorielles de l'urbanisme et des transports.

1. LA MOBILITÉ ENTRE DIMENSIONS AMÉNAGISTES ET COMPORTEMENTS SOCIAUX

1.1. De la gestion temporelle des transports et de leur articulation aux temps des fonctions urbaines...

Au-delà de penser le rapport au temps des systèmes de transport, c'est d'abord la question du projet de territoire à l'échelle métropolitaine qui est sous-jacente. Concevoir ce territoire métropolitain dans sa dimension fonctionnelle invite à s'intéresser à différentes composantes d'ordre économique, social, environnemental ou politique dans leur transversalité et multisectorialité afin de mieux prendre en compte le contexte général des déplacements à travers leur typologie et leur modalité. Selon E. Merenne (2003), la géographie des transports est un secteur pluridisciplinaire à la croisée des secteurs de la géographie physique, de la géographie sociale, historique et politique, de la géographie économique, et de la géographie des territoires : ainsi les questions de transport sont de plus en plus abordées sous la thématique de la mobilité. Dès lors la question du « faire territoire », qui sous-entend une problématique de périmètre, s'oppose à celle du « faire politique », qui consiste à produire un ensemble de politiques publiques en s'affranchissant des limites territoriales. C'est dans cette seconde proposition que les politiques d'urbanisation et de transport semblent désormais s'inscrire.

Le territoire périurbain est caractérisé par la mobilité de ses habitants. Or la mobilité est la condition des interactions sociales à l'échelle urbaine et, au-delà, à l'échelle métropolitaine. Dans ce contexte, la morphologie et la densité urbaines semblent dépendantes des objectifs de mobilités. Pour autant, il ne suffit pas de modifier les conditions de mobilité pour changer le mode de développement urbain. Et inversement, la recherche de densité urbaine, comme celle du polycentrisme ne garantit pas la réduction de la mobilité. Il existe donc un lien complexe entre l'organisation des mobilités et l'aménagement urbain. Si l'urbanisme s'est plié aux contraintes de transports, aujourd'hui cette cohérence semble évoluer vers un rapport systémique, basé sur des obligations réciproques. La notion d'échelle demeure essentielle.

Il résulte de cette conception systémique, la constitution de nouvelles unités de mobilité (Wiel, 2010) qui vont impacter les schémas d'urbanisation du territoire métropolitain :

- la mobilité de proximité, qui exige des modèles denses et favorise la diversité sociale ;
- la mobilité d'agglomération, qui, basée sur une accessibilité en transports collectifs et en mode doux, guide la cohérence qualitative et quantitative entre les emplois et l'habitat pour limiter le risque de spécialisation territoriale à grande échelle ;

- la mobilité métropolitaine qui s'appuie sur la localisation de services et d'équipements pour améliorer l'accessibilité avec l'extérieur du bassin d'emploi. Elle est aussi déterminée par l'organisation du résidentiel périurbain.

Les temps dans l'aménagement sont très contrastés. Ils peuvent être longs (transition énergétique, développement durable, prospective, etc.) ; ils sont aussi courts et en accélération sous l'effet, en particulier, de la mondialisation de l'économie et du développement des technologies. La ville doit alors être aménagée pour répondre à ces exigences de vitesse et de connectivité, de fluidité des circulations afin de satisfaire les déplacements quotidiens des urbains. Pour cela, une approche systémique des temps de la ville est nécessaire.

L'aménagement n'est plus simplement spatial mais temporel. Il agit particulièrement sur certains temps marqués par des évolutions : la nuit ou les saisons (Gwiazdzinski, 2005 ; Mallet, 2009) qui sont au cœur de l'articulation entre les sociétés et leur environnement, ou encore les temps festifs (Pradel, 2010). Une politique du temps urbain reste à mettre en place, notamment en matière de transport pour synchroniser ou désynchroniser ces temporalités urbaines selon les besoins fonctionnels des populations.

Sur le plan aménagiste, les enjeux sont doubles : articuler les échelles temporelles des modes de vie urbains à ceux des équipements et des établissements urbains d'une part, à ceux des temps et des modes de déplacement, d'autre part. Nous nous situons ici à la fois dans le rapport à l'offre urbaine et, en même temps, dans celui de l'articulation entre la mobilité des individus, des ménages, des consommateurs et cette même offre urbaine.

Ainsi, deux principaux types d'enjeux sont à considérer. Tout d'abord, l'enjeu politique consiste à passer de l'idée du transport collectif urbain à l'idée d'un système plus général de déplacements. Il s'agirait alors d'organiser un service public de la mobilité durable (transport, temporalités des fonctions sociales / équipements, entreprises, espaces et temps de vie) dans une approche transversale déplacements et aménagement. Les manières de penser la mobilité posent indéniablement la question de l'adaptation et de la conception des villes. Parmi les premières expériences tentées par les collectivités locales, dans le cadre de bureaux des temps ou non, certaines pistes techniques, encore ponctuelles, sont appliquées ou commencent à l'être en matière de transport ou en lien direct avec celui-ci pour une meilleure adaptabilité des temps de la ville à ceux des usagers :

- Adaptabilité des horaires d'ouverture : crèches aux horaires atypiques, heures d'ouverture plus variées, pas nécessairement fixes (deux ou trois jours seulement dans la semaine où les fermetures d'établissements de service et de commerce sont plus tardives) ;

- Logistique permettant une économie des temps de déplacement (jusqu'à la fixité à domicile) : nouveaux modes de livraison rapide et souple d'utilisation (à domicile, en points-relais, sur lieux de travail), e-commerce, *drive* ;

- Multifonctionnalité assurant une optimisation des temps d'usage : accéder à des services sur les lieux d'achat et à des commerces sur les lieux de travail par exemple ;

- Articulation fonctionnelle et approche transversale opérationnelle capables de croiser les temps de consommation et de déplacement : rapprocher les commerces et services des clients par du commerce de transit au plus près des flux d'individus (logique d'implantation), par une meilleure accessibilité des modes de transport (logique d'accessibilité), notamment collectifs ;

- Proximité par modes doux de déplacement pouvant privilégier des temps courts de consommation à partir du domicile ou du lieu de travail : avec le vieillissement de la population française, la mobilité passera de moins en moins exclusivement par l'automobile ; la diminution de la taille des ménages et des achats alimentaires en moins grande quantité relativisent l'intérêt de s'approvisionner dans les grandes surfaces dont les parkings sont surchargés certains jours de la semaine. L'augmentation du prix du litre de carburant qui « impacte » directement le coût de la mobilité de chalandise abonde également en ce sens, sans que la courbe de l'utilisation de la voiture en France fléchisse réellement. Ces tendances plaident pour un retour des magasins de proximité situés hors des zones commerciales des franges suburbaines des agglomérations. Cet appel à une distribution commerciale équilibrée nécessite une politique économique de régulation plus active et efficace que celle menée depuis ces quarante dernières années. L'émergence récente des pôles commerciaux des petites villes des aires urbaines participe de ce mouvement, tout comme celle des centres commerciaux plus verticaux capables de s'implanter dans des secteurs urbains denses.

- Freiner la vitesse de déplacement pour générer des temps de déplacement plus lents sur des distances moins longues : limiter la vitesse de circulation revient à renforcer des bassins de chalandise de taille plus réduite, limitant ainsi la portée et l'attractivité des grandes zones de concentration commerciale principalement localisées aux portes des villes grandes et moyennes.

- Décaler les heures des premiers cours de la journée à l'université de Poitiers ou, plus tard, d'Angers, pour fluidifier le trafic automobile, etc.

1.2. ... Aux comportements sociaux de mobilité et aux temporalités de déplacements

Depuis le milieu du XX^e siècle, la conception moderniste et post-moderniste de la ville a privilégié un mode de transport individuel : l'automobile. Seule la voiture permettait et permet encore d'articuler liberté de déplacement, mobilité croissante due à la séparation des fonctions urbaines (zonage fonctionnaliste) et à l'éloignement progressif des distances qui séparent le domicile des lieux de travail et de consommation (la périurbanisation et l'exurbanisation des ménages est supérieure à celle des emplois, des commerces et des services). Dans la ville mobile, les urbains s'activent pour satisfaire leurs besoins de rapidité et d'optimisation des déplacements (concept de pérégrination, Wiel, 2002) pour gagner du temps ou décider d'en perdre dans des lieux (de chalandise, par exemple) préalablement choisis.

Les transformations de l'urbain se sont accompagnées d'une mutation des rythmes de vie et de travail (Gwiazdzinski, 2012) : temps du travail, de la famille, des loisirs, etc. se chevauchent et s'individualisent ; les entreprises fonctionnent en flux tendus et les temporalités du travail ne sont plus standardisées pour un tiers des actifs en horaires décalés : travail de nuit, le week-end, temps partiel, ouverture de commerces le dimanche et certains jours fériés, etc. On assiste ainsi à une explosion hétéroclite des temps sociaux alors même que les horaires de fonctionnement des transports publics, des services administratifs, des crèches, etc., restent calés sur des temporalités traditionnelles et héritées des Trente glorieuses. De même, moins de 60 % des commerces et services de l'hypercentre du Mans restent ouverts entre 12 h et 14 h alors que la fréquentation des actifs est très forte sur ce créneau¹⁴³. À ce sujet, la délocalisation massive des emplois du centre-ville vers les marges péricentrales voire périphériques de l'agglomération mancelle, supprime une partie de la clientèle initiale de ses commerces. En effet, le repositionnement des services de la société d'assurance MMA sur le quartier d'affaire Novaxis de la gare du Mans, celui des services déconcentrés de l'État sur une opération de transformation d'une caserne militaire en centre de bureaux, des opérations tertiaires privées localisées dans les zones franches périphériques, etc., attirent de plus en plus de professions libérales, cabinets de médecins et d'entreprises dans un mouvement centrifuge.

À ce problème d'inadéquation des temps de l'offre à ceux de la demande, apparaît une inadéquation de localisation des lieux de consommation et de service : services préfectoraux,

143 Relevés horaires des commerces et services du centre-ville du Mans réalisés en novembre 2012 dans le cadre du programme européen de recherche *Urban net Chronotope – Time and space planning for a resilient city*.

municipaux restent ancrés au cœur des agglomérations alors que, dans certains cas, le poids démographique des communes agglomérées et de celles des premières couronnes périurbaines est largement supérieur à celui de la commune centre. La présence de bureaux de poste ou d'agences SNCF décentralisés dans les centres commerciaux périphériques demeure encore très rare ; ces derniers sont peu accessibles par les bus ou le tramway alors que les ménages souhaitent plus que jamais maîtriser leur temps à travers les ambivalences du *zapping* territorial de chalandise. Dans les faits, les lignes de transports en commun restent massivement organisées selon un modèle radial de flux centre-périphérie alors que la part de ces derniers ne cesse de décroître dans le total des déplacements. Ce constat appelle le développement de nouvelles lignes de bus tangentielles. Aussi, ces modes de transport collectif s'arrêtent le plus souvent après 21 h (à l'exception des lignes de tramway) au moment où les déplacements nocturnes d'actifs progressent.

Les familles les plus mobiles sont donc les plus motorisées et les plus aptes à utiliser les nouvelles technologies de l'information et de la communication qui permettent cette rationalisation et économie de temps à l'exemple du *drive* dans le domaine de la chalandise. Beaucoup de consommateurs souhaitent cependant dépenser du temps dans d'autres lieux d'achat, de flânerie ou de loisir (*fun shopping*).

1.3. Adapter les transports aux demandes spatio-temporelles de déplacements : quelles tendances ?

La recherche d'adaptation des transports aux besoins de mobilité des individus et des groupes nécessite de prendre en compte trois paramètres : l'espace, le temps et la motivation du déplacement.

La variable spatiale renvoie nécessairement aux effets de lieu et de distance. C'est bien sûr dans les régions les plus urbanisées que les déplacements en transports collectifs ont connu une croissance dynamique soutenue par un fort développement de l'offre réticulaire¹⁴⁴ (RER, train et métro). Seuls ou combinés, les modes de transports collectifs de l'Île-de-France offrent une large palette pour se déplacer et il est relativement facile pour les Franciliens d'utiliser les chaînes de déplacement offertes par une intermodalité efficace. À l'inverse, en région parisienne et ailleurs, le périurbain demeure le territoire de l'automobile. D'ailleurs, le

¹⁴⁴ Enquête globale transport, n°13, janvier 2013, La mobilité en Île-de-France, STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France) et OMNIL (Observatoire de la Mobilité en Île-de-France).

nombre moyen de déplacements en voiture y continue d'augmenter alors qu'il poursuit sa baisse dans l'agglomération parisienne.

Conséquence du desserrement du tissu urbain, les distances parcourues par les habitants du périurbain sont plus longues que dans le reste de l'Île-de-France. Ce constat est vrai quel que soit le motif du déplacement. Les habitants du périurbain parcourent des distances deux fois plus longues que les Franciliens en moyenne pour se rendre sur leur lieu de travail, mais aussi pour les achats, les loisirs ou les affaires personnelles. En outre, plus on s'éloigne de Paris, plus la voiture occupe une place prédominante dans la mobilité des Franciliens¹⁴⁵. Ainsi, l'usage de la voiture reste privilégié pour les longues distances, mais les modes de transport alternatifs (train, bus, tram-train, avion) gagnent des parts de marché, comme en témoigne une étude de l'INSEE dans les Pays de la Loire¹⁴⁶. Sans surprise, les habitants des pôles urbains prennent davantage le train et l'avion. De plus, l'enquête réalisée au Mans en 2012¹⁴⁷ met clairement en lumière le fait que pour accéder au cœur de l'agglomération mancelle pour flâner ou travailler, les résidents manceaux sont seulement 15 % à utiliser leur véhicule (60 % se déplacent en tramway et à pied) ; pour la même destination, le taux d'automobilistes monte à plus de 40 % parmi les habitants extérieurs à la ville centre.

Sur le plan temporel, dans les milieux fortement urbanisés, à l'exemple de l'Île-de-France, l'usage des transports collectifs, aussi bien en périodes de pointe qu'en périodes creuses, a connu une forte croissance entre 2001 et 2010. Pour le métro parisien, la croissance a principalement concerné les heures creuses en milieu de journée et en soirée, répondant ainsi aux renforts de l'offre qui ont été réalisés depuis 2006 sur ces périodes horaires. Le soir à partir de 19 h 30, les deux tiers des déplacements en transports collectifs utilisent d'ailleurs le métro. Il en est de même pour le bus francilien avec une offre de nuit qui a été multipliée par quatre depuis 2001.

À cette amplitude quotidienne de plus en plus large des besoins de déplacement correspond une mobilité individuelle plus variable à l'échelle hebdomadaire. Avec 3,33 déplacements par jour et par personne le samedi et 2,41 le dimanche, la mobilité individuelle des Franciliens est plus faible le week-end qu'en semaine (3,87 déplacements)¹⁴⁸. Pour autant, la structure de la répartition géographique des déplacements du week-end est assez similaire à

145 Enquête globale transport, n°20, janvier 2013, La mobilité en Île-de-France, STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France) et OMNIL (Observatoire de la Mobilité en Île-de-France).

146 INSEE Pays de la Loire – La mobilité à longue distance dans les Pays de la Loire – avril 2010.

147 Enquête espaces publics urbains Chronotope Le Mans et Angers, 2012.

148 Enquête globale transport, n°20, janvier 2013, La mobilité en Île-de-France, STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France) et OMNIL (Observatoire de la Mobilité en Île-de-France).

celle de la semaine⁴ : par exemple, 70 % des déplacements du week-end se font hors de Paris.

Alors que les loisirs, les visites (famille, amis) et les achats représentent les principales activités du week-end, il s'avère que la chalandise engendre plus de déplacements le samedi. Dans le territoire du SCOT Métropole Nantes Saint-Nazaire, en semaine, sur dix déplacements pour des achats, quatre se font à destination des grandes surfaces et six vers les commerces de proximité. Le samedi, cette répartition évolue et les déplacements à destination des grandes surfaces font jeu égal avec les déplacements à destination des commerces de proximité¹⁴⁹.

Pour les Franciliens, les loisirs et les visites représentent plus d'un tiers des déplacements du samedi et la moitié de ceux du dimanche. En même temps, la part modale des transports collectifs diminue fortement le week-end.

Cependant, les modes de déplacement varient selon les motivations pour lesquelles ils sont utilisés. Certes, les transports collectifs doivent s'adapter aujourd'hui à la diversité des modes de vie et des motivations de déplacement. Même si les transports collectifs en Île-de-France restent fortement liés au travail et aux études, leur usage s'insère de plus en plus dans une mobilité quotidienne variée pour des déplacements motivés par la chalandise et les loisirs. Si les franciliens utilisent principalement leur voiture pour se déplacer le week-end, on observe toutefois une augmentation très significative des déplacements effectués le week-end en transports collectifs entre 2001 et 2010. En effet, en dix ans, pour les déplacements domicile-affaires personnelles, la part modale des transports collectifs est passée de 21 à 23 % ; pour les déplacements domicile-loisirs/visites, elle est passée de 15 à 19 %¹⁵⁰. À l'inverse, dans le périurbain parisien, 71 % des déplacements pour achats sont réalisés en voiture, contre seulement 36 % sur l'ensemble de l'Île-de-France. Ces trajets motorisés sont destinés à la fréquentation des supermarchés et hypermarchés mais aussi, et majoritairement (par rapport à la moyenne de l'ensemble des déplacements par lieu d'achat de la Région IDF), à celle des commerces de proximité.

Ces pratiques d'achat s'appliquent également aux habitants du Scot Métropole Nantes Saint-Nazaire où, pour se rendre dans les grandes surfaces, la voiture est utilisée dans plus de huit déplacements sur dix, les transports collectifs, la marche et les deux roues se partageant les deux déplacements restants. Ce phénomène est amplifié le samedi où la part de la voiture est de 90 %. En revanche, pour se rendre dans un commerce de proximité, la voiture n'est

4

149 INSEE Pays de la Loire – Les transports et déplacements des habitants des Pays de la Loire – avril 2010.

150 Enquête globale transport, n°18, janvier 2013, La mobilité en Île-de-France, STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France) et OMNIL (Observatoire de la Mobilité en Île-de-France).

utilisée qu'une fois sur deux. La moitié des achats de proximité des habitants de l'intérieur du périphérique nantais se font à pied. Les transports collectifs, quant à eux, représentent moins de 1 % des déplacements vers les commerces de proximité réalisés par les habitants de l'extérieur du périphérique contre environ 9 % pour les habitants de l'intérieur¹⁵¹.

Ainsi, plus la densité d'urbanisation est élevée, plus l'offre en transport collectif est optimisée et viable économiquement. En revanche, les fortes densités urbaines de certains quartiers gênent les possibilités de planification d'un réseau de transport et nécessitent, en amont, une politique foncière préventive volontariste.

En outre, plus les distances à parcourir sont longues, plus les points de rupture de charge sont nombreux lorsque les modes de transport collectifs sont utilisés. Le recours à l'automobile est donc ici encore privilégié. Mais, dans les régions fortement urbanisées, près de la moitié des voyages à plus de cent kilomètres du domicile se font en train (Île-de-France). À l'inverse, 95 % de ces mêmes déplacements de Paris vers la Bretagne se font en voiture. L'accessibilité aux lignes et pôles de transport et leur connectivité jouent plus que jamais un rôle incontournable.

On assiste ainsi, en Île-de-France, à une croissance des demandes de transport collectif en milieu de journée (périodes creuses) et en soirée. Ce phénomène est lié à la désynchronisation des rythmes de travail et, en même temps, à l'emprise des mobilités de chalandise et de loisirs sur de nouveaux créneaux de la journée et de la nuit.

La connaissance des motivations et des temps de déplacement des usagers est donc à intégrer dans la planification des lignes de transport collectif. En effet, alors que les déplacements de chalandise sont nombreux le samedi, voire le dimanche (quand les centres commerciaux restent ouverts), les rythmes de desserte en bus ou en tramway, dans la plupart des grandes agglomérations françaises, demeurent précisément distendus. Ici, le recours à l'automobile reste évident. Si la part modale des déplacements en transport collectif effectués le week-end pour les loisirs et la sociabilité augmente peu à peu en région parisienne, elle continue à stagner pour la chalandise et à occuper une part très faible des voyages réalisés. Ces déplacements motivés par la consommation intègrent à la fois les grandes courses hebdomadaires ou bimensuelles pour lesquelles le recours au coffre du véhicule familial reste incontournable en France, mais aussi les autres achats plus légers et moins volumineux pour lesquels l'utilisation du bus ne pose aucun problème. Outre la chalandise, il convient de

151 INSEE Pays de la Loire – Les transports et déplacements des habitants des Pays de la Loire – avril 2010.

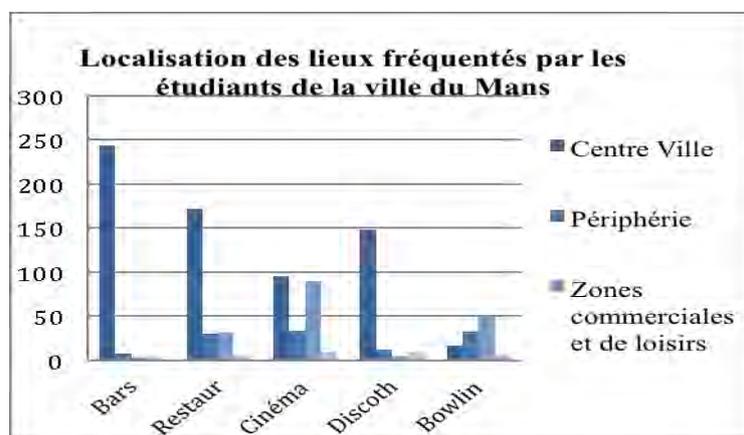
rappeler la baisse relative du poids des déplacements « pendulaires » par rapport au total, dans toutes les villes françaises.

Par ailleurs, la fréquentation en hausse des commerces et services de proximité par les urbains (centralités de quartier) et les périurbains (pôles de centralité intermédiaire, petites villes des aires urbaines) redistribue une partie des déplacements sur les espaces proches du logement principal, à pied, en vélo ou en voiture selon les caractéristiques des produits achetés.

1.4. Usages des transports, sociabilité et vie nocturne estudiantine : une inadéquation prégnante entre temps de déplacement et de transport

À partir des enquêtes réalisées à Brest, Angers et Le Mans en 2013 auprès des publics d'étudiants¹⁵², les modes de transport utilisés pour se rendre aux soirées festives, les localisations de ces dernières et les temporalités produites en matière de déplacement, montrent des formes d'urbanité spécifiques d'un groupe hétérogène (âges, niveaux d'études à l'université ou hors université, logement sur le campus, en ville ou chez les parents, etc.) d'une part, puis des décalages souvent importants entre les temporalités des transports collectifs et celles des sociabilités étudiantes.

La faible motorisation des étudiants les incite à utiliser préférentiellement les modes de transport collectif et à sortir régulièrement dans les centres-villes, qui bénéficient toujours de la convergence des lignes radiales de bus ou de tramway, et dans les quartiers agglomérés pour des moments de convivialité plus intimistes (dîners entre amis au domicile de l'un d'entre eux). A Brest, c'est la marche à pied qui domine. Les bus et le tramway détiennent péniblement 20 % des flux d'usagers. Cela s'explique par la concentration du logement étudiant au centre et en péricentre.



Doc.VI.1 : Localisation des lieux fréquentés par les étudiants de la ville du Mans

(Source : enquête Chronotope Le Mans, 2013)

152 Cf. méthodologie des enquêtes dans le chapitre 4 et les annexes.

Ce graphique met en lumière la forte fréquentation des bars, restaurants et discothèques du centre-ville. Celui-ci demeure encore le lieu symbole de la sociabilité étudiante. Il est tout à fait valable d'expliquer cette prégnance de la fréquentation étudiante des centres-villes depuis de nombreuses décennies par le renforcement d'une convergence centripète de toutes les lignes de transport collectif vers ce qui demeure le cœur de la ville, malgré l'avènement du polycentrisme et de son attraction centrifuge. C'est lié aussi à une offre élevée de logements étudiants dans les quartiers centraux, au moins à Rennes et Brest. Cependant, l'apparition d'une offre de loisirs concentrée dans les zones ludo-commerciales des périphéries agglomérées ou d'agglomérations, depuis plusieurs années, renforce l'attraction centrifuge d'étudiants friands de cinémas multiplexes et d'équipements récréatifs (bowling, karting, *laser games*, jeux vidéo, restauration, etc.) généralement voisins. Encore secondaire dans l'urbanité estudiantine, la fréquentation des zones commerciales et de loisirs s'accroît alors que l'offre en transport collectif y reste quasi inexistante le soir en semaine et le week-end. Dans le cas du Mans, la desserte du multiplexe périphérique et du bowling fonctionne jusqu'à 19 h 54 (doc.VI.2) en semaine, 19 h 25 le samedi et 17 h 42 le dimanche à raison d'un seul passage par heure. Ces horaires de desserte de la station de bus « CGR – cinéma » à Saint-Saturnin, commune agglomérée au nord du Mans, sont particulièrement décalés par rapport aux heures des séances cinématographiques qui commencent le matin à 11 h 15 et s'achèvent le soir vers minuit (dernière séance de 22 h 15) ou vers 2 heures du matin les samedis et dimanches (dernière séance de 0 h 15). Le dernier bus de la Setram permet d'arriver au cinéma afin d'assister à la séance de 20 h 15 mais ne permet plus d'en partir. La fréquentation nocturne de ces pôles de loisirs périphériques nécessite donc l'utilisation exclusive d'une automobile ; ce qui n'est pas le cas des vieux quartiers centraux mieux et plus longtemps accessibles par le bus ou le tramway.

HORAIRES À L'ARRÊT 📍

Horaires à l'arrêt : Cinemas Cgr (Saint-Saturnin (72650))

7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	18h	19h
56	34	12	26	04	18	35	14	31	48	05	18
-	-	49	-	41	-	-	52	-	-	-	54

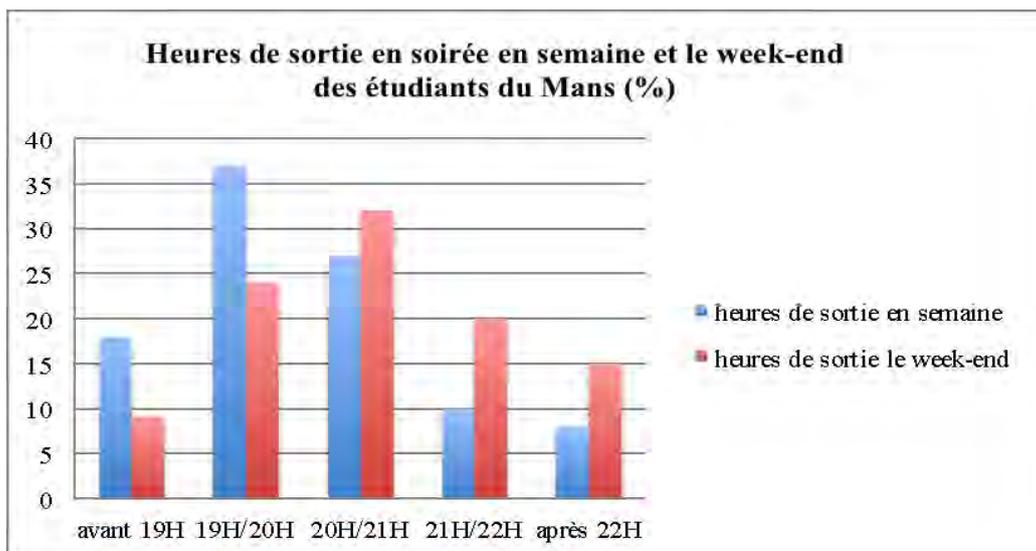
Note : Ces horaires sont donnés à titre indicatifs. Ils peuvent varier en fonction des conditions de circulation.

Doc.VI.2 : Horaires à l'arrêt de bus Cinémas CGR de Saint-Saturnin (Le Mans)

(Source : Destineo – horaires en ligne, www.destineo.fr)

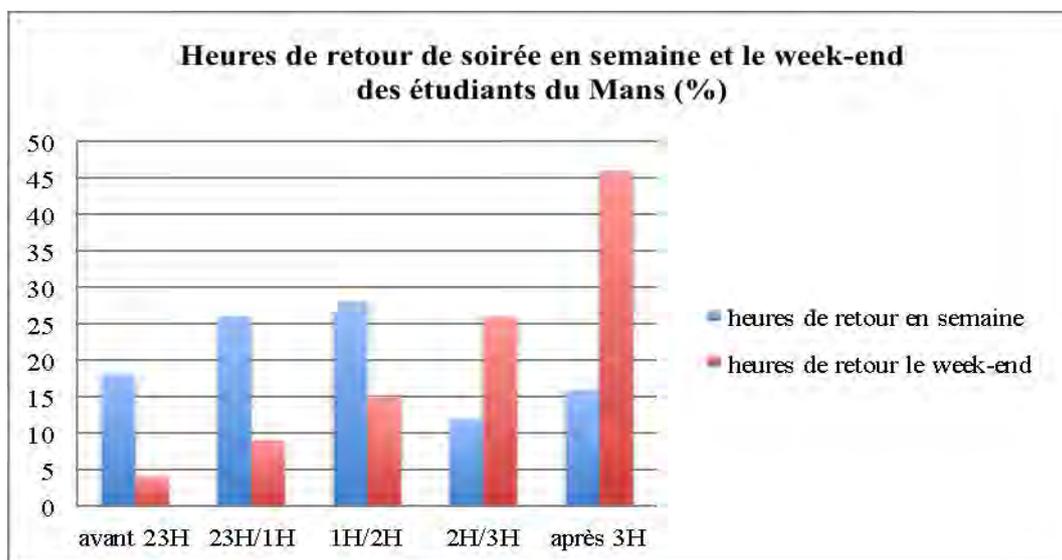
Un tiers des étudiants manceaux utilisent un mode de transport collectif pour se rendre à une soirée ; un autre petit tiers (28 %) s'y rend seulement à pied et 35 % d'entre eux se déplacent en voiture, dont 9 % en covoiturage. La répartition modale est sensiblement la même à Brest pour ce qui concerne l'usage d'un véhicule personnel ou non. Par contre, les autres modes de déplacement alternatifs à l'automobile sont très différents de ceux observés au Mans : 53 % des étudiants brestois déclarent se rendre en soirée à pied et 24 % en transport collectif. Ils sont encore 51 % à rentrer à leur domicile en marchant, 32 % à revenir au domicile en voiture (dont 11 % en covoiturage) et 6,5 % d'entre eux regagnent leur logement en taxi. 10 % des étudiants brestois rentrent plus tôt le soir afin d'utiliser les dernières rames de bus (22 h) ou de tramway (0 h 27). L'implantation d'une faculté dans le centre-ville de Brest et la concentration d'une offre de restauration, d'équipements et d'animation festifs (jeudis du port) mieux ancrées dans sa proximité qu'au Mans, semblent les principaux facteurs contribuant à expliquer l'usage plus étendu de la marche pour des déplacements à vocation festive plus courts chez les étudiants bretons.

Toutefois, sachant que le tramway manceau s'arrête à 1 heure du matin, le retour à domicile, sur le campus excentré de l'université du Maine ou ailleurs se fait à pied pour seulement 28 % des étudiants du Mans. En règle générale, les jeunes femmes rentrent plus tôt pour des raisons sécuritaires et bénéficier ainsi du tramway qui relie le centre-ville au campus universitaire avant l'arrêt de la ligne. De plus, les étudiants résidant sur le campus de l'université du Maine, en cité universitaire, sont 42 % à utiliser les transports collectifs, 32 % à se déplacer à pied et seulement 15 % à se rendre aux soirées festives en voiture. *A contrario*, 34 % des étudiants logeant chez leurs parents et 25 % de ceux qui occupent un logement privé, seuls, se déplacent en automobile. Ainsi, les étudiants résidant sur le campus excentré du Mans sont plus dépendants que les autres des modes de transport collectif et des temporalités dans lesquelles ces derniers fonctionnent.



Doc.VI. 3 : Heures de sortie en soirée en semaine et le week-end des étudiants du Mans.
(Source : enquête Chronotope Le Mans, 2013)

Les documents VI.3 et VI.4 montrent clairement deux temps de sociabilité étudiante : en semaine, les départs et retours de soirée se déroulent en première partie de soirée et de nuit ; le week-end, ces allers-retours se décalent davantage en seconde partie de soirée et de nuit. Quoiqu'il en soit, la fermeture des lignes de bus en général vers 22 heures (au plus tard) ne permet pas ou peu d'accompagner ces déplacements festifs étudiants nocturnes.



Doc.VI.4 : Heures de retour de soirée en semaine et le week-end des étudiants du Mans.
(Source : enquête Chronotope Le Mans, 2013)

Les dysfonctionnements entre mobilité et offre de transport demeurent le plus souvent prépondérants, en particulier à travers le prisme des temporalités des usagers et de la ville. La

sous-utilisation des trains et des bus est liée à la fois à une inadaptation aux temps d'usage et à une impossibilité d'emprunter ces modes de transport pour cause, entre autres, d'éloignement, de perte de temps intermodal ou encore d'arrêt prématuré du fonctionnement des lignes de bus, etc.

1.5. Démarches et prospectives : vers un urbanisme des temps de mobilité ?

Aujourd'hui, praticiens de l'urbanisme et aménageurs expérimentent trois démarches principales pour rapprocher et mieux articuler les politiques de transport et/à la mobilité urbaine, plus difficilement périurbaine.

La première d'entre elles est à la fois spatiale et réticulaire puisqu'il s'agit d'abord d'adapter les réseaux de transport alternatifs à la circulation automobile aux espaces de fréquentation des urbains : le développement des lignes tangentielles de bus dans certaines agglomérations en est un exemple ; celui de la desserte en transport collectif des Zones d'Activités Économiques (ZAE), moins les zones commerciales que les pôles artisanaux, en représente un second. Avec l'arrivée des tramways dans de nombreuses villes françaises et européennes, s'ajoute à cette première préoccupation celle d'adapter les temps et rythmes de transport public aux temporalités d'usage des individus, notamment en les allongeant (les tramways brestois et manceaux fonctionnent sans interruption pendant plus de 19 heures par jour). Par ailleurs, des syndicats mixtes de transport réfléchissent à la mise en œuvre de schémas de déplacement qui intégreraient mieux les temporalités souvent diachroniques des entreprises publiques et privées. Nous assistons depuis peu aux premières tentatives d'intégration de la variable temps dans la planification urbaine, ici dans la gestion des mobilités liées au travail.

Ces questions se rapportent naturellement à l'aménagement du réseau à finaliser (sites, dimensions, échelles géographiques) mais aussi aux conditions mêmes de sa construction (fluidité, rapidité, régularité, multimodalité) et de ses capacités de connections entre modes de transport et d'interconnections aux réseaux neufs et existants (intermodalité).

Sur un plan géographique, l'objectif est ici de faire de l'espace urbain et périurbain hybride (espaces multi-usages et polychroniques), un espace d'innovations pour les politiques publiques à l'échelle métropolitaine en adoptant une politique urbaine transversale « urbanisme / transport ». À travers cette deuxième démarche expérimentée, les contrats d'axe représentent un nouvel outil d'aménagement dont le double objectif est de parvenir à planifier des territoires urbains mieux accessibles par les transports collectifs, puis de densifier

l'urbanisation le long des principaux axes de transport public. À ce sujet, cinq territoires français ou transfrontaliers¹⁵³ ont récemment contractualisé et programmé autour de projets de transport public pour assurer plus de cohérence entre acteurs de l'urbanisme et des transports.

En même temps, une troisième démarche consiste à promouvoir les déplacements courts pour une accessibilité rapide et durable grâce à de récentes approches multifonctionnelles. Celles-ci s'appuient sur de nouvelles conceptions opérationnelles d'urbanisme capables de dépasser les limites du zonage monofonctionnel qui renforce les distances de déplacement, puis de construire ou reconstruire de la centralité, à l'exemple d'opérations d'urbanisme de transformation de zones d'activités en quartier(s). La centralité multipolaire et réticulaire devient ainsi un moyen de réorganiser des espaces urbains segmentés et éclatés, des espaces périurbains étalés et dilatés afin de pouvoir accéder rapidement aux pôles de services, de commerce, de travail, de loisirs, etc., de proximité d'une part, ou en se connectant aux flux rapides de transit (« *oasis de temps continus* », Gwiazdzinski, 2012) pour atteindre, à partir de modes de déplacement doux, des polarités plus lointaines. À l'échelle territoriale des SCOT français, les projets d'implantation de nouvelles gares TER au sein de pôles urbains des aires urbaines, et ceux de réouverture d'anciennes gares jusqu'ici désaffectées attestent bien de la renaissance d'un urbanisme du rail obligé d'intégrer les questions de mobilité et de temporalités de déplacement.

2. MOBILITÉ, TEMPORALITÉS ET DOCUMENTS D'URBANISME

Nous avons vu précédemment que de nombreux problèmes de coordination des temporalités persistaient encore aujourd'hui. De plus, la ville 24 h/24 devient conflictuelle. Les temps et rythmes d'accès aux commerces, aux équipements, aux fonctions économiques, etc., s'accélèrent (accessibilité rapide par une autoroute ou par Internet) et s'étalent (ouvertures dominicales des zones commerciales, fermetures horaires plus tardives des bibliothèques universitaires) pour augmenter la fréquentation des usagers : pour des enseignes commerciales, caler les horaires d'ouverture et de fermeture des établissements sur ceux des locomotives attractives semble désormais une évidence ; pour les consommateurs, accéder à des offres concentrées sur un même site et qui proposent des temps de consommation synchroniques et diachroniques (courses, shopping, expositions, animations, restauration,

153 Lille, Genève, Ile-de-France, Toulouse et Grenoble.

cinéma, etc.) est recherché dans une perspective d'optimisation du déplacement et de rentabilité de l'espace – temps de la chalandise.

Cette volonté sociale d'optimiser et de rentabiliser son espace-temps questionne nécessairement les moyens à mettre en œuvre pour y parvenir dans deux directions principales : celle, tout d'abord, du rapport à la ville, à ses offres fonctionnelles et aux stratégies aménagistes proposées pour optimiser et rentabiliser à la fois l'espace et le temps à travers, notamment, le processus d'hybridation, sans toujours étendre les temps d'ouverture des administrations, des commerces et des transports ; celle, ensuite, du rapport à l'articulation sociale, spatiale et temporelle de ces offres urbaines à travers la mobilité et l'accessibilité, celle-ci pouvant aussi se produire dans la fixité dans la mesure où la ville est accessible depuis son ordinateur ou son téléphone portable, chez soi ou sur son lieu de travail.

Les conditions gestionnaires de cette mobilité, les manières de penser les échelles d'espaces et de temps de déplacement à travers les documents d'urbanisme de planification d'une part, ceux de l'opérationnalité d'autre part, méritent d'être interrogées sur un plan prospectif afin de mieux identifier les facteurs de blocage et les caractéristiques des expériences menées par les acteurs publics. Quelles actions urbanistiques et chrono-urbanistiques sont mises en place au sein des documents de planification des transports ? Les démarches aménagistes observées sont-elles réellement chronotopiques ?

2.1. Transport et déplacement dans les documents d'urbanisme : quelle évolution ?

La loi du Grenelle 2 donne aux *schémas de cohérence territoriale* (SCOT) la faculté de traiter et de concevoir, de façon intégrée mais globalement encore peu croisée, le développement urbain et la politique des déplacements. Le SCOT est un outil de prospective aménagiste et de mise en cohérence des politiques locales : celles de l'habitat, des déplacements, des équipements commerciaux, etc. C'est un document stratégique, un projet d'aménagement porté par le politique et dont l'expression est le Plan d'aménagement et de développement durable (PADD).

La loi d'engagement national pour l'environnement (ENE) de juillet 2010 (dite « Grenelle ») renforce les objectifs des SCOT et des plans locaux d'urbanisme (PLU) dans plusieurs domaines qui impactent directement ou indirectement les politiques de transport d'une part, la mobilité d'autre part : réduire la consommation d'espace, réduire les émissions de gaz à effet de serre en limitant l'automobile et en favorisant des modes de transport

alternatifs et doux, équilibrer les implantations de commerces et services¹⁵⁴, diminuer (réduire, limiter) les déplacements en général, etc. Ce dernier point dépasse alors allégrement la seule prérogative en matière de transport ; il invite le politique à mieux articuler cette dernière à celle de l'urbanisme.

À cet égard, la préoccupation d'une synergie entre urbanisme et transports est de plus en plus présente dans les *plans de déplacement urbain* (PDU) depuis la loi SRU qui affirme l'obligation de cohérence entre les deux domaines. Les PDU se trouvent donc à la croisée de différentes politiques territoriales et sectorielles.

Si les premiers PDU se sont attachés à réduire la demande de déplacements en favorisant un report modal et une orientation vers des mesures d'optimisation des transports collectifs ou en proposant des alternatives plus ou moins efficaces à la voiture individuelle, les derniers PDU s'attachent, quant à eux, à rechercher des solutions vers les périphéries proches ou plus lointaines des agglomérations.

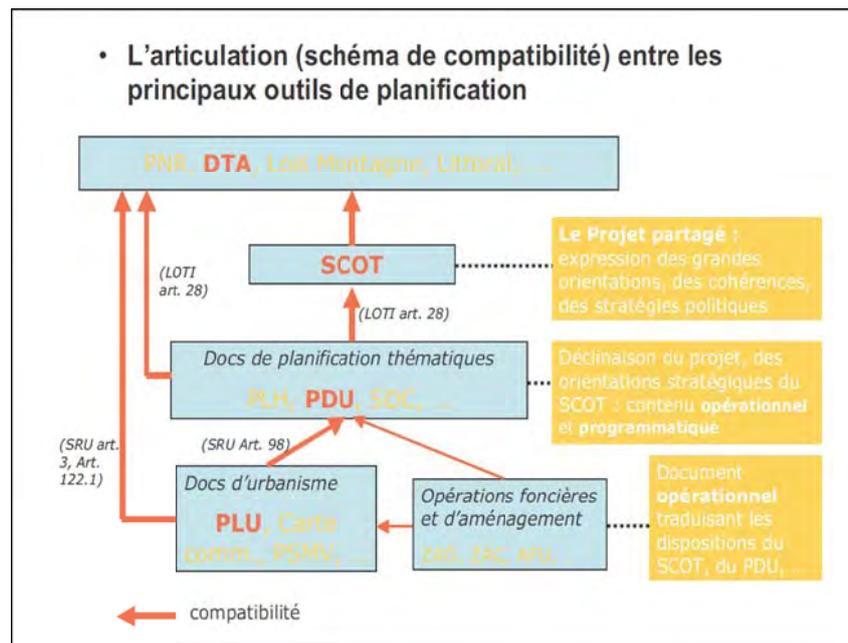
Dès lors se pose la question de la pertinence du périmètre d'intervention de l'Autorité Organisatrice des Transports et de celui du PDU. Élargir le périmètre des PDU vers les périphéries invite à s'adresser à des AOT supra communales, c'est-à-dire, départementales (Pays) ou régionales. Pour N. Merle¹⁵⁵, ce changement d'échelle extra urbaine peut donner lieu à trois situations non exclusives les unes des autres : intégrer plus de compétences au sein d'une même institution préexistante (pour gérer, par exemple, la tarification du stationnement urbain pour les véhicules hybrides ou issus de services de covoiturage en provenance des territoires périurbains limitrophes), développer des partenariats avec d'autres acteurs institutionnels, utiliser des outils facilitant la mise en œuvre du PDU, tels que les contrats d'axe.

Aujourd'hui, les grandes agglomérations en sont presque toutes dotées. La hiérarchie des documents d'urbanisme situe le PDU entre le SCOT et le PLU. La primauté des objectifs du PDU sur toute autre considération d'urbanisme est ainsi reconnue. Dans le cadre du projet de loi sur les métropoles, les Autorités Organisatrices de Transports Urbains sont appelées à devenir des Autorités Organisatrices de Mobilité Urbaine (AOMU) dont les compétences seraient élargies à l'autopartage, au covoiturage, aux vélos partagés et à la logistique urbaine. En outre, l'objectif principal serait de dépasser la segmentation territoriale initiale des AOT en mettant en place des politiques réparties et coordonnées sur plusieurs territoires de

154 La planification territoriale du commerce est devenue récemment, avec l'obligation d'intégration des documents d'aménagement commercial (DAC), une nouvelle prérogative des SCOT.

155 La rédaction de Transflash, 2012 : Interview de N. MERLE, chargé de projet planification des déplacements au Certu) : « *Les PDU : où en est-on 30 ans après LOTI ?* », in Certu Transflash, n°377 novembre 2012.

collectivités.



Doc.VI.5 : L'articulation entre les principaux outils de planification
(Source : Transports publics et déplacements dans les SCOT, GART/FNAU, 2005)

Quoiqu'il en soit, le *plan local d'urbanisme* (PLU) doit être compatible avec le SCOT et, entre autres, le PDU. Le Grenelle 2 est amené à le faire évoluer très fortement en faveur d'un urbanisme plus global et d'une intercommunalité renforcée : le futur PLUI tiendra lieu de PLH et de PDU ; il priorisera désormais la gestion économe de l'espace et la densification, programmes qui se rapporteront alors directement aux politiques modales de déplacement et de maîtrise des mobilités.

Alors que les outils de la planification se recomposent par la recherche de territoires de gestion plus larges, de démarches transversales plus nettes et d'actions opérationnelles mieux coordonnées, les politiques de transport semblent peu à peu se transformer en politiques de la mobilité écartant ou minorant les questions de temporalités de déplacement.

2. 2. Limites des expériences issues des politiques publiques de transport actuelles

Parmi les PDU observés, deux types principaux de limites des politiques de transport et de déplacement suivies peuvent être dégagés : le premier a trait aux *scenarii* d'organisation du système de transport adopté dans les espaces urbains et périurbains ; le second à la trop forte sectorisation des politiques menées et à un manque de coordination globale.

Trois principaux types de scénarii se dégagent des PDU étudiés : une offre de transport collectif renouvelée dans les agglomérations mais délaissant les dessertes périurbaines ; une

politique périurbaine et modale de déplacements alternatifs des petits pôles de centralité des aires urbaines peu ou mal connectés à l'agglomération centrale ; un maillage multimodal en étoile irriguant le périurbain et convergeant vers la grande ville centre.

Le premier scénario est le plus courant aujourd'hui en France. Il concerne toutes les villes, grandes et moyennes, qui ont renouvelé et étoffé leur offre de transport collectif depuis plus d'une décennie. Le renouvellement opéré passe par le développement de nouvelles lignes en site propre et l'apparition d'une ou plusieurs voies de tramway qui deviennent l'ossature d'un maillage de lignes de bus redéfini de type radial à l'échelle de l'agglomération, parfois seulement à celle de la ville centre. Jusqu'aux travaux en cours du deuxième couloir de tramway manceau, les deux premières lignes, financées par une communauté urbaine composée de quatorze communes, Le Mans Métropole, n'ont jamais franchi la frontière de la commune centre. Le plus souvent, cette densification de l'offre en transport collectif des cœurs d'agglomération (Angers, Bayonne) demeure insuffisante pour freiner l'étalement urbain, limiter la congestion des centres et des entrées de ville, pour encourager l'utilisation de modes doux encore peu complémentaires les uns aux autres. Cette offre de transport collectif reste donc incomplète territorialement : les quartiers suburbains sont moins bien desservis que les secteurs centraux et péricentraux, et ils bénéficient d'une offre moins cadencée. Ainsi, plus on s'éloigne du centre ancien de l'agglomération, moins la desserte en transport public devient efficace ; l'inégalité de la desserte spatiale s'accroît encore au fur et à mesure que l'utilisateur doit se déplacer au-delà des frontières des grandes agglomérations. C'est aussi le cas de Clermont-Ferrand où une grande part des emplois reste concentrée alors que l'habitat s'est largement dispersé dans le périurbain, à l'échelle du Pays du Grand Clermont. Dans ce cas, la planification d'un réseau de transport public est postérieure à la périurbanisation souvent galopante qu'elle tente désespérément de rattraper et d'irriguer sans représenter un réel intérêt pour des usagers qui continuent massivement à utiliser leur véhicule personnel. Se forme alors un territoire modal de déplacement à deux vitesses : les cœurs d'agglomération de mieux en mieux maillés et le reste du territoire inadapté au rythme quotidien des migrations alternantes et, pour certaines régions, à la saisonnalité du tourisme. Dans ce système, l'étalement des temps de déplacement et la perte du temps en transport collectif ou non restent encore de mise.

En revanche, de nombreuses petites villes-relais à l'échelle des intercommunalités commencent à bénéficier de politiques connectées de transport et d'urbanisme. Le plus souvent, l'urbanisation des cœurs de ville ou de village est maîtrisée et organisée autour de pôles de transport (gare, halte TER, etc.) réalisés ou en projet. La commune de Moncé-en-

Belin, située au sud du Mans, réfléchit actuellement à la manière d'utiliser la future implantation d'une halte TER, à proximité du centre culturel du Val-Rhone et de la mairie, pour restructurer son centre-ville éclaté et coupé en deux par la voie ferrée d'une part, pour constituer un pôle de centralité *in situ* concentrant en un même lieu commerces et services de proximité, d'autre part.

À l'échelle de l'intercommunalité, certaines villes moyennes de second rang ont mis en œuvre les conditions d'un rabattement des villages alentours vers leur centre par un transport à la demande (TAD) ou des navettes. Par exemple, adopté lors du conseil d'agglomération de Saint-Brieuc du 17 décembre 2009, le schéma directeur cyclable a pour objectif d'organiser le développement de l'usage du vélo en tant que mode de déplacement à part entière sur l'agglomération par la réalisation d'un réseau structurant de plus de 60 km d'itinéraires permettant le rabattement de hameaux ou de lotissements non desservis par un transport collectif, vers un arrêt de bus ou de train.

Lund : le cercle vertueux des modes de transport public

« Deuxième centre universitaire de Suède après Stockholm, la ville de Lund compte 110 000 habitants dont environ 85 000 en centre-ville. Malmö est à 20 minutes en train, Copenhague à 40 minutes, avec des liaisons très fréquentes. C'est typiquement une ville « des courtes distances », sans périurbanisation fondée sur la voiture, où tous les services de la vie quotidienne, notamment l'emploi, sont accessibles à tous les résidents et visiteurs (pendulaires par exemple) à pied, à vélo ou en transport public performant et attractif. Ce système est donc vertueux : la qualité est garante de l'attractivité, la clientèle en nombre garantit la fréquence, qui elle-même renforce l'attractivité (...) et on se rend assez facilement dans les petites villes voisines en bus ou en train à toute heure de la journée ».

Paul-Dubois-Taine Olivier (dir.), 2012, *Les nouvelles mobilités dans les territoires urbains et ruraux*, La documentation française, Rapports et documents, n°47, 170 p.

Toutefois, l'offre de transport collectif de périphérie à périphérie tarde à se mettre en marche. De même, les inégalités de développement entre les différentes intercommunalités et les égoïsmes territoriaux demeurent importants et créent des discontinuités réticulaires, ne favorisant pas une intermodalité efficace, rapide et économe en temps.

À l'inverse, les Pays de Brest et du Mans dessinent des territoires de projet fortement fondés sur le rail et l'accessibilité rapide et régulière aux pôles d'emplois et de chalandise : pour Le Mans, les axes de transport ferroviaire irriguent le territoire du SCOT et convergent tous vers la gare de la ville centre. On observe ci-dessous une volonté de rendre accessible, à moyen terme, l'hôpital, deuxième employeur public, la zone industrielle sud (Arnage) et le centre de l'un des plus grands corridors commerciaux français à Saint-Saturnin.

La valorisation des nœuds de multimodalité est certes perceptible mais le développement du réseau en étoile ne permet pas de structurer les liaisons de périphérie à périphérie. L'absence encore lourde de conditions de rabattement des villages alentours vers ces pôles ferroviaires ne freine pas l'utilisation de la voiture, symbole prégnant d'une accessibilité commode, rapide et confortable.



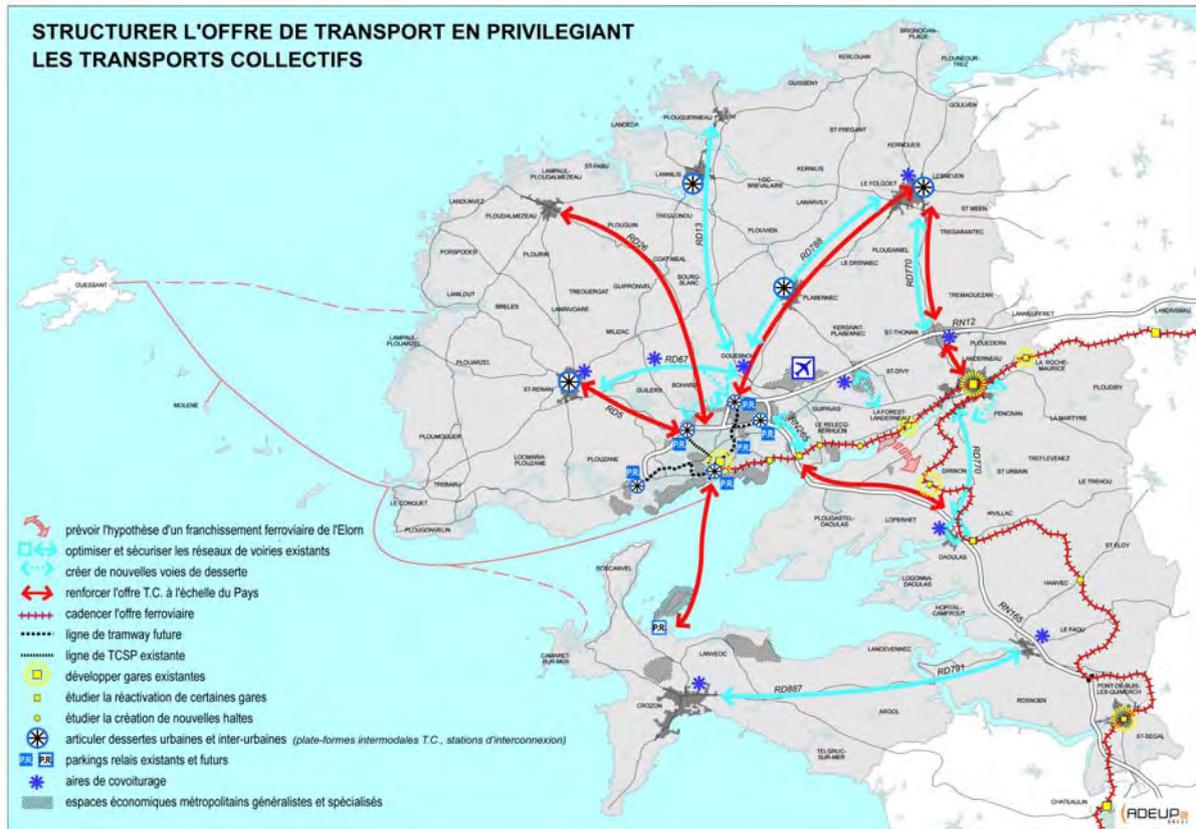
Doc. VI.6 : Le réseau TER dans le Pays du Mans

(Source : Pays du Mans, 2009)

Dans le cas de Toulouse et Angers, le taxi à la demande (TAD) est utilisé pour pallier le manque de lignes tangentielles et la faiblesse de l'offre en bus des Conseils Généraux, en milieu de matinée ou d'après-midi, puis le soir après la fermeture des lignes de transport collectif pour la desserte des secteurs denses ou peu denses. L'adaptation à la demande est donc ici plus fine et plus souple.

En dehors des problèmes de mise en scène des réseaux de transport collectif, de leur articulation et des choix de desserte, on peut dénombrer cinq principales limites à ce système.

La première concerne l'absence criante de réflexion sur le temps (en dehors de la rapidité de l'accessibilité à atteindre) dans le cadre d'un chrono-urbanisme à peine suggéré : le temporaire, la flexibilité des modes de transport censée accompagner celle du travail et l'organisation complexe de la vie familiale, etc., ne sont jamais évoqués.



Doc.VI.7 : Structurer l'offre de transport en privilégiant les transports collectifs dans le Nord-Finistère.

(Source ADEUPA, <http://www.adeupa-brest.fr/>, 15 mars 2012)

De même, l'accessibilité multimodale aux pôles d'emplois commence seulement à devenir un enjeu de plus en plus partagé au sein des collectivités territoriales. En effet, il est vain de densifier des quartiers d'habitat proches d'une ligne de transport collectif si celle-ci ne dessert pas les polarités fonctionnelles suburbaines et périurbaines.

Aussi, résoudre les problèmes de circulation en construisant de nouvelles autoroutes et voies express ne fait qu'aggraver la situation et entretenir l'attrait du tout automobile qui reste encore l'élément majeur du chrono-urbanisme contemporain français. Seule la mutation d'une politique de transport en politique de déplacement permettra de dépasser ces ambivalences et de penser la mobilité transversalement avec la ville.

Par ailleurs, l'impossibilité d'habiter à proximité de son lieu de travail, faute de coordination politique entre le développement de l'emploi et de l'habitat (mécanismes d'accès

au logement), « impacte » l'utilisation du ou des modes de transport et augmente le temps du déplacement migratoire en raison de la congestion des entrées de ville ou d'une intermodalité longue et fatigante.

Enfin, même si la fragmentation institutionnelle des AOT tend petit à petit à s'effacer devant la montée en puissance de nouvelles échelles territoriales de projets (syndicats mixtes à l'échelle des Pays), la concertation, les financements de réseaux de transport, de logements (publics), ceux d'opérations de renouvellement urbain pour, en outre, la constitution de réserves foncières incontournables, et l'expérimentation de nouvelles démarches transversales de coordination et de coopération, nécessitent un véritable changement de culture à la fois politique et urbanistique. Toutefois, ce changement culturel doit s'appuyer sur des services d'ingénierie opérationnels qui font souvent défaut dans les villes petites ou moyennes.

2.3. Prospective et expériences issues des politiques d'urbanisme et de transport innovantes

Compacter, concentrer et fixer les temps de déplacement sont autant de processus vers lesquels les actions aménagistes doivent converger. Quelques villes françaises semblent se démarquer dans la capacité à prendre en compte les temporalités de la mobilité d'une part, dans celle de produire les conditions optimales d'une ville à la fois en mouvement et faite de mouvements, d'autre part. Les SCOT de Grenoble et de Toulouse apparaissent comme les plus avancés sur ces questions de chrono-aménagement (maîtrise de la vitesse de déplacement) et d'organisation urbaine générant moins de besoins de déplacement. Trois actions qui impactent directement ou indirectement les temps de la mobilité, tant dans le rapport à l'offre que dans celui de la demande, sont mises en avant : la maîtrise de l'urbanisation, la polarisation du développement urbain et la couture des territoires.

La maîtrise de l'urbanisation passe généralement par deux types d'actions largement corrélés entre eux. Le premier consiste à dessiner, au sein des agglomérations, des secteurs de densification urbaine qui appartiennent alors à la « ville intense », terme propre érigé comme un principe fondamental dans le SCOT de Toulouse : « *La Ville intense inclut le Coeur d'agglomération (commune centre et première couronne des communes agglomérées) et s'étend au-delà le long des axes forts de transport en commun, intégrant ainsi les communes pôles secondaires. Elle constitue le lieu privilégié d'accueil de la population et de l'emploi dans les zones les mieux desservies et équipées, en veillant à un développement économe en*

ressources, respectant les équilibres habitants/emplois (quartiers mixtes) et favorisant la mixité sociale. Un objectif de densité élevé est défini, en contrepartie du niveau d'équipement offert¹⁵⁶ ». Ces secteurs d'intensification urbaine incluent à la fois le renouvellement des « dents creuses » et l'agrégation de zones en continuité immédiate des quartiers denses existants. La ville des déplacements courts et pedestres est donc en marche ; la volonté de concentrer des déplacements impliquant d'orienter la production de logements au sein des quartiers à densifier.

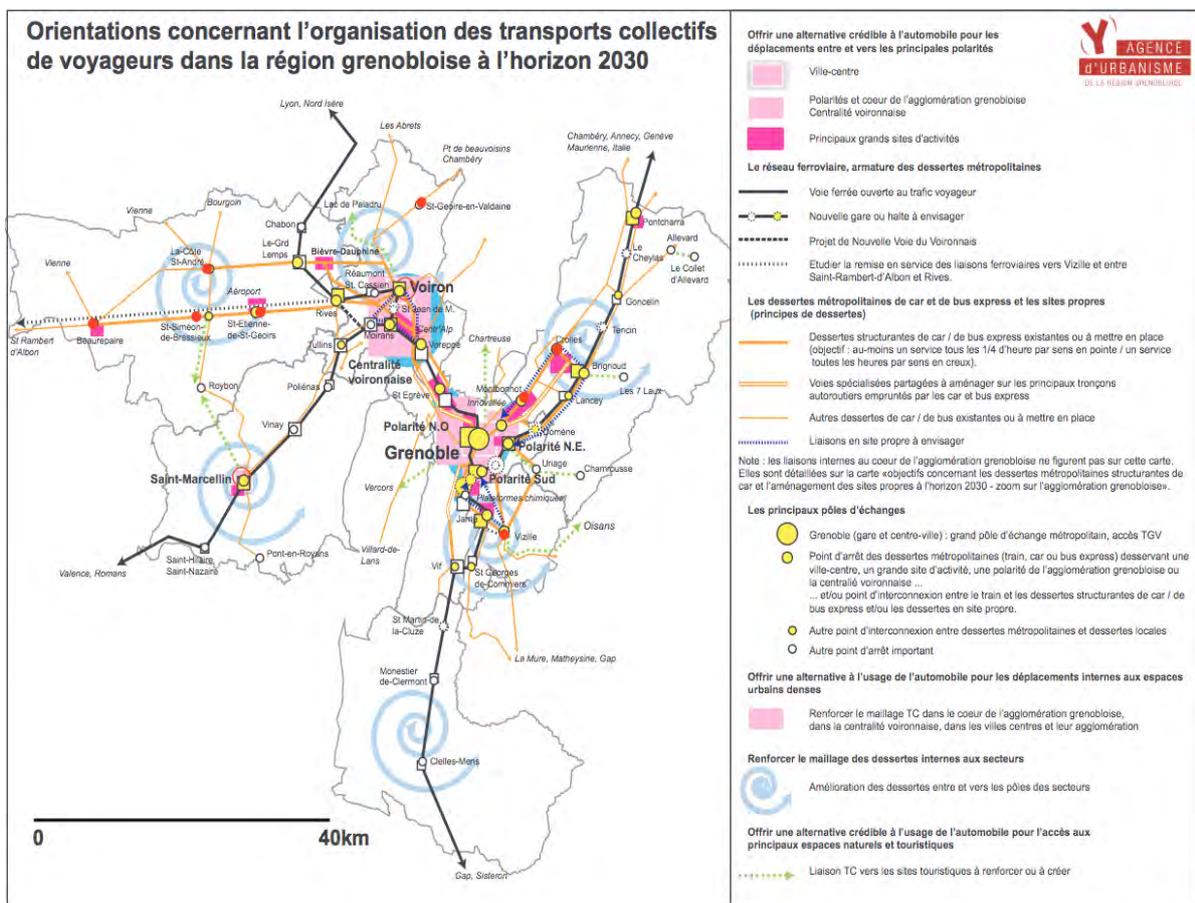
Le deuxième type d'action observé a trait à la mise en cohérence entre urbanisme et transport : irriguer par de nouvelles lignes de transport collectif les secteurs résidentiels denses ; densifier les quartiers traversés et desservis par des axes de circulation douce. Maîtriser l'urbanisation n'est donc pas seulement synonyme de développement urbain compact mais aussi axial et connecté aux réseaux de transport collectif. Rapprocher transport public et habitat est une constante désormais admise au sein de la plupart des collectivités françaises, capable d'optimiser l'usage du bus ou du tramway. Encore est-il nécessaire que cette mise en rapport associe étroitement aussi les pôles d'emplois et de consommation (implantations commerciales dans ou près des ZAE, des quartiers de bureaux, des cités administratives, etc.), ce qui apparaît plus rarement au sein des Documents d'orientation générale (DOG) ou Documents d'orientation et d'objectifs (DOO) français aujourd'hui. Les projets en la matière visent le plus souvent à maintenir et développer une économie agricole périurbaine à des fins logistiques (économiser du transport pour la livraison et du temps de transport pour la consommation d'une agriculture de proximité). Cette place accordée à l'agriculture, au sein de la ville agglomérée, appuie en même temps la volonté politique de conforter le retour de la nature dans la ville, de développer des aménités (coulées vertes, ceintures vertes, parcs urbains, boulevards « nature », etc.) facilement accessibles en empruntant des cheminements et modes de transport doux dans un cadre de vie urbain valorisé.

La maîtrise de l'urbanisation, la capacité à renforcer la compacité et à contenir l'étalement dans une perspective de continuité morphologique urbaine, s'appuient sur la constitution de polarités et de centralités multiscalaires liées entre elles au sein d'un bassin de mobilité clairement défini autour de ces pôles métropolitains d'interconnexion des espaces et des temporalités urbains.

¹⁵⁶ DOG du SCOT de Toulouse approuvé le 15 juin 2012 par le Comité syndical du Syndicat mixte d'études de l'agglomération toulousaine (Smeat).

La polarisation urbaine devient la condition *sine qua non* de la ville en mouvement. La nécessité d'économiser l'énergie, l'espace et le temps (de déplacement, de consommation, d'accès à l'information, etc.) a trouvé une réponse dans l'organisation équilibrée du territoire autour de pôles urbains hiérarchisés, interconnectés et multifonctionnels, destinés à rapprocher les emplois et les services de l'habitat.

Le SCOT de la région urbaine de Grenoble dessine trois ensembles de polarités : tout d'abord, le pôle métropolitain du Sillon Alpin, organisation multipolaire en cours de constitution qui, d'Annemasse à Valence, vise à renforcer un potentiel commun en matière d'économie, d'enseignement supérieur et de recherche, de valorisation touristique et culturelle, etc., notamment en améliorant la liaison ferrée destinée à relier ces centralités régionales. Ensuite, les centres urbains principaux (Echirolles, Grenoble, etc.), autour de grands équipements existants et à créer, de programmes résidentiels et d'activités économiques, polarisent et attirent à l'échelle de l'agglomération et au-delà. Polarités intermédiaires et locales (centres communaux), y compris les pôles de secteurs périurbains (rabattement), organisent les espaces et les temps de la proximité tout en permettant une connexion aux autres pôles urbains et métropolitains.



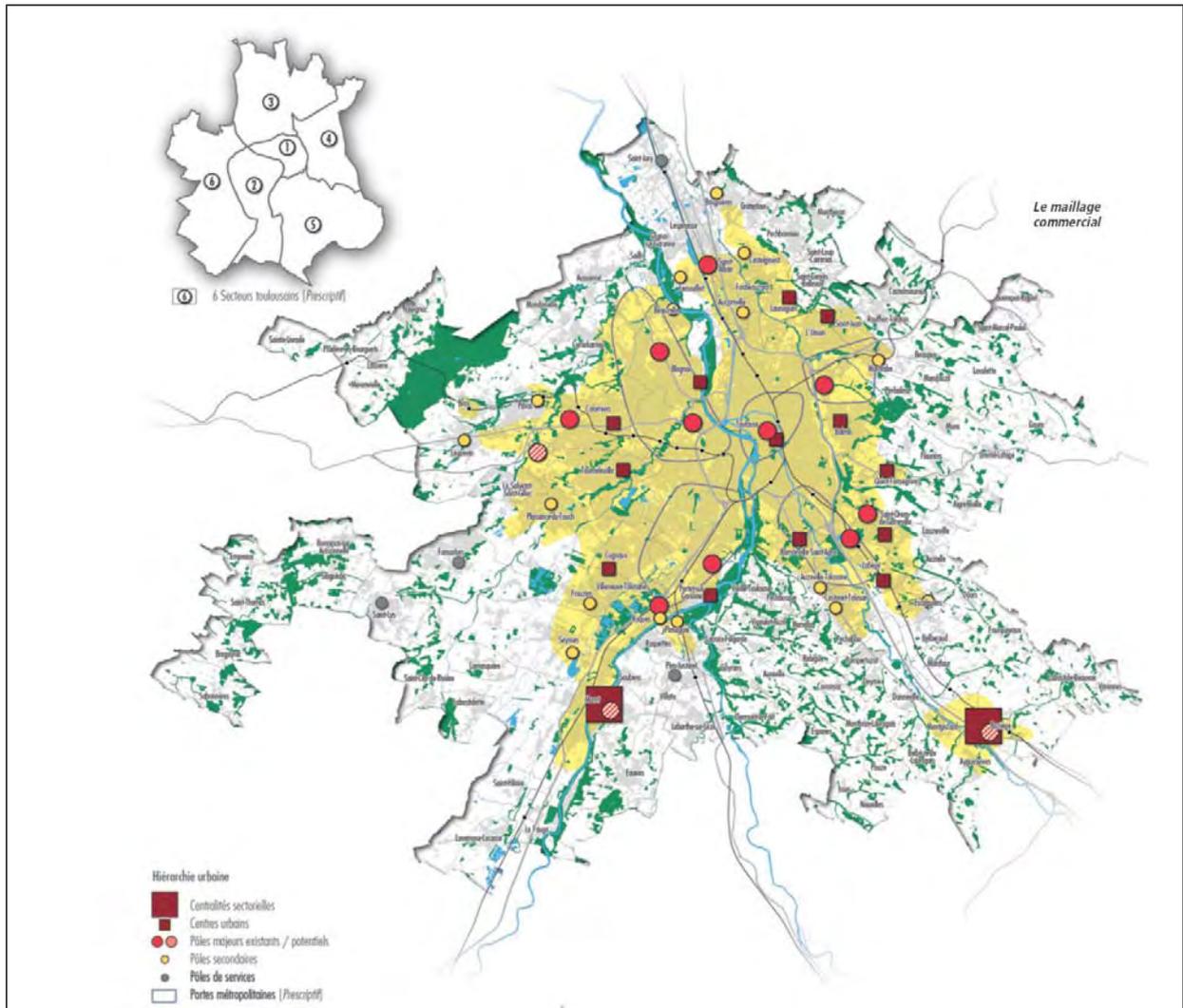
Doc.VI.8 : Orientations concernant l'organisation des transports collectifs de voyageurs dans la région grenobloise à l'horizon 2030.

Source : SCOT de la Région Urbaine de Grenoble approuvé le 21 décembre 2012

Le SCOT de Toulouse adopte à peu près la même organisation multipolaire : les portes métropolitaines se localisent à l'interface entre le cœur d'agglomération et les autres territoires du bassin de mobilité. Elles concentrent les équipements, les emplois et les services de niveau métropolitain et permettent de diffuser les flux de déplacement sur d'autres pôles et quartiers intra-urbains grâce à l'intermodalité de plusieurs modes de transport. Elles sont complétées par des pôles secondaires agglomérés et situés le long des axes de transport en commun qui représentent ici des centralités de quartier.

À côté de ces deux premiers types de pôles, les centralités sectorielles jouent un rôle crucial entre la « ville intense » et les secteurs périurbains en limitant les déplacements vers le cœur de l'agglomération. Enfin, les pôles de services représentent, à partir des bourgs, des relais locaux de l'armature urbaine.

Se met ainsi en place, petit à petit, un réseau multipolaire et multifonctionnel qui permettra d'articuler et de sectoriser les déplacements par une logique de desserte en transports collectifs interreliés et par une méthode de distribution de pôles principaux et secondaires capables de rayonner à l'échelle intra- et interurbaine. Se constitue alors, peu à peu, un zonage multimodal des consommations et usages de la ville en continu à partir d'espaces hiérarchiquement polarisés. En conséquence, l'idée de renforcer la production de logements, de services et d'activités économiques sur ces polarités répond à trois enjeux majeurs : l'enjeu de l'articulation des espaces et des temps de déplacement d'un pôle à un autre (pôles connectés) ; celui de la fluidité de la mise en connexion des pôles entre eux et des temporalités dans lesquelles ils s'inscrivent (rapidité d'accès, limitation des points de rupture de charge) ; celui, enfin, de l'intensification et de l'hybridation temporelles à partir de la constitution de plates-formes fonctionnelles mixant les espaces et leurs temps de fréquentation, d'appropriation et d'usage (optimisation des temps par la multifonctionnalité).



Doc.VI.9 : Polycentrisme commercial à l'échelle du Grand Toulouse.

Source : SCOT de Toulouse approuvé le 15 juin 2012

Le propre de ces polarités – centralités est de renouveler la ville dans la zone d'influence et d'accessibilité des stations de bus ou de tramway et des gares. La conception aménagiste de la ville densifiée et connectée permet également d'articuler les temps du quartiers (multifonction, proximité, temps de déplacement courts et rapides ou, à l'inverse, lents et oisifs) autour des pôles de transport collectif (temps de transit) capables d'optimiser les temps de déplacement vers d'autres secteurs (zones économiques, centres commerciaux, administrations, etc.) ou d'autres plates-formes de connexion multimodales pour atteindre des lieux plus éloignés (échelles régionales, nationales ou internationales) dans des temporalités variables mais dépassant la quotidienneté. La polarité devient alors un concept aménagiste capable de produire des lieux d'interface entre le quartier et l'urbain d'une part, et d'adapter la ville à ces temporalités d'usage successives ou simultanées, produites à la fois par des

résidents du quartier, des étudiants qui y résident temporairement, des actifs qui n'y vivent que le temps du travail tout en déposant chaque jour leur enfant à la crèche de ce même quartier ou encore des jeunes qui n'y viennent qu'une fois par semaine dans le cadre d'une association sportive ou culturelle. Ce qui importe ici relève à la fois des conditions de l'accès *in situ* (rapidité du chaînage spatial et temporel que permet l'aménagement des lieux de transit) aux offres multifonctionnelles présentes et de l'accès au monde vers lequel on souhaite se connecter (organisation des temps urbains réticulaire basée sur une multipolarité de mise en connexion à d'autres lieux et dans d'autres temporalités que celle du quartier).

Aussi, au principe de continuité morphologique urbaine à l'échelle des quartiers et des axes - corridors de développement urbain recherchés, pour éviter les *hiatus*, correspond celui d'une continuité des temps de la ville, entre temps courts et temps longs, rythmes de déplacement rapides et lents ; à celui de densification des espaces correspond également celui d'une recherche de densification des temps : optimisation (crèche ou centre commercial dans ou à proximité des gares), immédiateté (offre de restauration rapide sur les quais de gares), hybridation (espaces de travail, salle de connexion Wi-Fi près des quais d'embarquement ferroviaire), etc.

Enfin, sur un plan économique, la polarisation est de plus en plus pensée à travers la recherche d'équilibre et de rapprochement entre habitants et emplois par secteur en focalisant l'attention sur le développement d'une plus grande mixité d'activités capable de couvrir alors une gamme plus large de qualifications. « *Les règles d'urbanisme du PLU doivent permettre d'intégrer l'activité économique dans les zones à vocation d'habitat existantes (...); l'approche en bâtiments groupés est encouragée* » (SCOT de Toulouse, 2012). Cette prospective, à Toulouse, Grenoble, Lyon ou ailleurs, demeure assez peu expérimentée de nos jours et reste encore majoritairement à l'état de projets. Parmi les plus avancés, nous pouvons citer celui de Montpellier (la Route de la Mer). Quoiqu'il en soit, l'intégration des temporalités des entreprises reste encore marginale dans les documents d'urbanisme. Les PDE et PDIE à venir risquent cependant de changer la donne en intégrant et rapportant les diachronies des temporalités de travail aux temps et rythmes de desserte des transports collectifs (cf. point 2.4).

Enfin, les actions de maîtriser et polariser l'urbanisation ne fonctionnent qu'à partir de la conception politique d'un archipel de développement fonctionnel coordonné et couturé. *La couture des territoires urbains et périurbains* est désormais un principe fondamental de l'urbanisme durable que certains SCOT commencent à appliquer.

De nombreuses opérations de renouvellement urbain françaises renforcent la densité et la mixité urbaines aux abords des lignes de transport en commun ou transport en commun en site propre (TCSP). Comme nous l'avons vu précédemment pour Toulouse, l'organisation du transport public est réalisée à partir des principales portes du territoire du SCOT. Le projet prévoit une desserte toutes les quinze minutes du cœur d'agglomération vers les pôles urbains de connexions multimodale et intermodale accrochés aux portes métropolitaines, puis un cadencement à la demie heure vers les pôles d'échange situés dans les centralités sectorielles et les pôles secondaires de services. Il est bien établi que ces derniers pôles devront faire l'objet d'une convergence de cheminements d'accès en modes doux (vélo, marche à pied).

Outre le réaménagement du pôle d'échange de Matabiau, les projets de densification du maillage de lignes TCSP à haut niveau de service ainsi que ceux visant à renforcer la desserte ferroviaire (nouvelles lignes TER et gares ou haltes), se font jour, comme l'atteste le projet d'échange fer/métro de Gramont-Argoulets, inscrit dans le SCOT. Ces actions visent à dépasser largement le maillage en étoile classique convergeant jusqu'au centre de la ville-centre, vers la gare, le plus souvent. À l'horizon 2030, l'ensemble de la ville dense ou « ville intense » devra être desservie avec un cadencement rapide et régulier des TC.

Alors que la fin du XX^e siècle s'est plutôt tournée vers le développement de transports nationaux et internationaux et leur connexion (autoroutes, RER, TGV, plateforme TGV à l'aéroport Charles de Gaulle de Roissy, etc.), ce début du XXI^e siècle porte une attention plus soutenue à la ville des courtes distances, à l'échelle des agglomérations d'une part, puis à celle des cœurs d'aires urbaines en couturant un archipel urbain en développement (encore totalement non maîtrisé aujourd'hui) et en renouvellement (plus récemment), d'autre part. Grenoble et Toulouse, mais aussi Lyon, Nantes et Bordeaux, cherchent à réguler un étalement urbain encore désordonné par les fondations d'une ville des courtes distances et des temps de déplacement courts : la ville pédestre connectée à un réseau de TCSP dense, intermodal et régulier devient un modèle de la ville durable, le temps du déplacement devenant central aujourd'hui dans la planification urbaine. Ainsi, Toulouse prévoit d'ici 2030 que toute « la ville intense » sera à distance de marche à pied : des liaisons transversales (et non radiales) permettront aux habitants de n'être jamais éloigné de plus de 300 mètres d'un arrêt de bus, 400 m. d'un arrêt de bus en site propre, 500 m. d'une station de tramway et 600 m. d'une station de métro ou d'une gare. Désormais, les boulevards urbains, armatures des cœurs d'agglomération, formeront des axes de circulation « apaisés », supports d'urbanisation et, surtout, d'urbanité retrouvée.

À une échelle urbaine plus macro, le SCOT de Nantes-Saint-Nazaire met en complémentarité des modes de transport dans l'aire métropolitaine : tramway, bus, cars interurbains, trains, tram-trains et gares TER relient désormais les deux aires urbaines et leurs communes multipolarisées.

Toutefois, la couture multipolaire opérée à l'échelle des aires urbaines ou des territoires des SCOT est complétée par de nouvelles formes de projets d'aménagement transversaux pensés étroitement, à plus grande échelle géographique, entre le quartier dense ou à densifier et le couloir de bus ou de tramway créé ou à créer : le contrat d'axe est un outil de mise en œuvre de la cohérence entre les projets d'aménagement et la réalisation d'une ligne de transport en commun en site propre (TCSP). Les actions préconisées par le contrat d'axe visent notamment à accroître la densité et à favoriser la pratique des modes doux à proximité des futures lignes de TCSP tout en garantissant une meilleure offre aux usagers des TC (desserte, qualité du service). Cette démarche s'inscrit également dans une logique de développement durable visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) en diminuant l'usage de la voiture particulière (VP) au profit des transports en commun (TC) et des modes doux. De ce fait, le contrat d'axe est en interaction avec le plan local d'urbanisme (PLU) et peut être considéré comme un outil de mise en œuvre du plan de déplacements urbains (PDU) et du schéma de cohérence territoriale (SCOT) tout en étant le moteur d'un véritable projet de territoire (Montet, 2008).

Ces contrats supposent un accord entre différents maîtres d'ouvrage ainsi qu'une démarche de coproduction de projets de TCSP en cohérence avec des projets d'urbanisme. Cinq territoires¹⁵⁷ ont récemment contractualisé et programmé autour de projets de transport public pour assurer la cohérence entre acteurs de l'urbanisme et des transports. Ces territoires ont réussi, en fédérant des stratégies, des échelles et des acteurs hétérogènes, à mettre en pratique localement l'articulation entre urbanisme et transport pour planifier et construire une ville durable sans création d'une nouvelle structure. Par ailleurs ces cinq expériences ont montré qu'un portage politique fort était nécessaire pour réussir les négociations et gagner l'adhésion des différents partenaires. Ainsi, l'exemple de ces cinq territoires illustre une nouvelle expression de l'aménagement territorial à l'échelle locale, indépendant de la stricte compétence des collectivités locales existantes et basée sur un processus de collaboration.

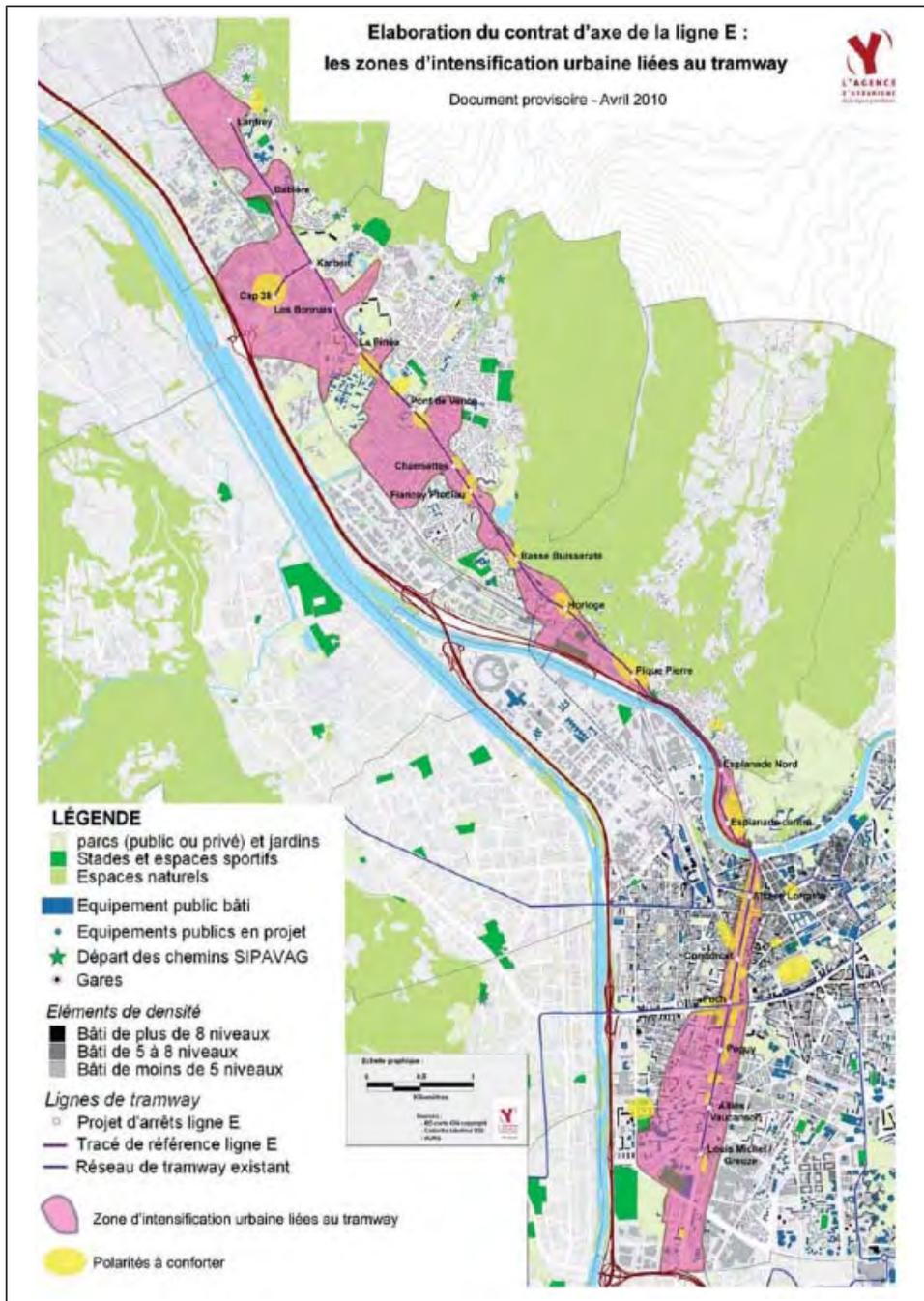
Enfin, les contrats d'axe supposent bien sûr d'améliorer l'offre de transport public (services, confort, cadencement, intermodalité) afin d'inciter à l'usage de ces modes doux de déplacement. Mais, plus que tout, ces contrats obéissent à trois principes majeurs de

157 Lille, Genève, Île-de-France, Toulouse et Grenoble.

planification et d'opérationnalité : le premier vise à favoriser la densification urbaine à proximité des axes de TCSP par des orientations politiques volontaristes inscrites dans le PADD, une révision des PLU et des COS et des opérations d'anticipation foncière (ZAD) propres au renouvellement urbain ; la maîtrise du foncier est nécessaire aussi pour suivre le deuxième principe de planification d'une ligne de transport public dans des secteurs denses de l'agglomération et préserver ainsi la possibilité d'insérer un TCSP *a posteriori* ; l'accessibilité des stations par des modes doux de cheminement, notamment pédestres, constitue le troisième principe fondamental des contrats d'axe. Ce dernier s'appuie sur une continuité de l'espace public capable de pallier d'éventuelles coupures urbaines qui pourraient limiter l'accès au transport collectif.

Cette manière de produire de la ville nécessite d'instaurer un échange étroit, une concertation constructive et réellement collective entre l'AOTU et les communes concernées. À l'inverse, cette démarche opérationnelle ne permet pas encore vraiment de freiner l'étalement urbain en raison d'un périmètre opérationnel encore trop limité aux cœurs d'agglomération. La faible participation des habitants et des entreprises à la démarche constitue une autre limite de cette contractualisation.

Depuis quelques temps, les contrats d'axe sont mieux intégrés dans les documents d'urbanisme de quelques agglomérations françaises. Les SCOT grenoblois et toulousain ont repris cette démarche de contractualisation dans leurs documents d'orientation et préconisent l'articulation des politiques d'urbanisme et des politiques de transport. Dans celui de Toulouse, il est mentionné que l'ouverture de nouveaux territoires à l'urbanisation est conditionnée à cette contractualisation (26 contrats d'axe sont inscrits dans le DOG du SCOT toulousain en 2012). Le PDU reprend les orientations du SCOT en matière de programmation de lignes de transport public et le PLH répond aux objectifs de densification le long des axes de TC en fixant les normes de construction des bâtiments à usage résidentiel implantés autour des pôles de centralité préalablement planifiés.



Doc.VI.10 : Élaboration du contrat d'axe de la ligne E du tramway à Grenoble.
(Source : AURG, 2010)

Enfin, les déclinaisons opérationnelles et opposables aux tiers des engagements pris par les communes dans le cadre du contrat d'axe sont directement intégrées dans le PLU : localisation prioritaire des équipements générateurs de flux à proximité des stations de TC, modification du COS, des seuils de densité minimale et du zonage du PLU pour permettre cette densification, adoption de la procédure de ZAC, etc.

Cependant, ces différents documents d'urbanisme ne font jamais état des temporalités des fonctions composant les polarités et/ou centralités interreliées par une ou plusieurs lignes

de transport collectif, ni de l'adaptation horaire de ces dernières aux pôles qu'elles desservent. Les équipements générateurs de flux ne le sont pas en continu : l'événementiel, l'éphémère, l'occasionnel, l'irrégulier, etc. sont autant de temporalités qui échappent à la planification et à l'aménagement des territoires qui, très majoritairement, répondent aux besoins de déplacement quotidien à partir des secteurs d'habitat, depuis peu, prospectivement, à partir des pôles d'emplois. Les programmes d'opération votés suivent l'objectif incontournable de répondre aux besoins en déplacement du ou des secteurs desservis sans en saisir toutes les natures, ni les temporalités produites.

Enfin, les décalages des temps d'action de ces documents d'urbanisme entre la portée à 10-15 ans du SCOT et celle à 5 ans des PDU et PLH pose le problème de l'adaptation des conditions de circulation et de la gestion des déplacements d'aujourd'hui à la ville et aux besoins d'écomobilité des populations de demain.

Au-delà des documents de planification classique, face à l'approche temporelle manquante jusque-là et au vide concernant la prise en compte dans les politiques d'urbanisme des temporalités de déplacement en phase avec celles des autres fonctions urbaines, la mise en place progressive de démarches de plans de déplacement d'entreprise est susceptible de remédier à ces carences : vers une mobilité urbaine durable « *pour tous, partout et à toute heure* » (Gwiazdzinski, 2002) ?

2. 4. Expériences partenariales : les Plans de Déplacement d'Entreprise

Depuis 2000, la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) impose la mise en place de « conseil en mobilité entreprises » dans les agglomérations, ainsi que la promotion de Plans de Déplacements Entreprises (PDE). Ces derniers constituent l'un des principaux outils d'une mobilité urbaine durable. Ils visent à appréhender de manière globale tous les déplacements liés à une entreprise, en promouvant des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle, mais aussi en limitant les besoins en déplacements des salariés¹⁵⁸. Cela se traduit par des actions en faveur de la marche, du vélo, des transports en

158 Les Plans de Déplacements Entreprise restent de l'ordre de l'incitation, et non de l'obligation comme cela peut être le cas des « pactes de mobilité durable » italiens. Depuis 2006 toutefois, les administrations situées dans une commune de plus de 100 000 habitants sont dans l'obligation de mettre en place un PDE. De plus, est instituée l'obligation de prise en charge par l'employeur de la moitié du coût de l'abonnement aux transports publics des salariés (pour les trajets domicile - travail). Par ailleurs, certaines collectivités ont rendu obligatoires les PDE pour tous les grands générateurs de flux, public comme privés : c'est par exemple le cas de l'Île-de-France, des Bouches-du-Rhône et de la Communauté Urbaine du Grand Lyon pour les entreprises de plus de 250 salariés.

commun, du covoiturage¹⁵⁹, de l'autopartage¹⁶⁰, du télétravail, de la création de services sur site, etc. Ces actions peuvent s'adresser aux salariés comme à tout utilisateur du site (clients, visiteurs, livreurs, etc.). Afin de mutualiser les besoins de plusieurs établissements voisins et de peser davantage sur les décisions des Autorités Organisatrices des Transports, les entreprises peuvent également se regrouper au sein de Plans de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE). Les PDE comprennent généralement plusieurs phases avant le lancement des premières actions, dont une enquête sur les modes de déplacement des employés (et, éventuellement, des autres utilisateurs du site) et un diagnostic (sur l'offre alternative existante, la géolocalisation des domiciles des salariés, etc.).

Les démarches PDE associent de nombreux acteurs aux côtés des entreprises et des salariés, comme les Autorités Organisatrices des Transports, les Directions régionales de l'Agence de l'Environnement et de Maîtrise de l'Énergie (ADEME), les Agences régionales ou locales de l'environnement, les opérateurs de transports, les Chambres de Commerce et d'Industrie, la Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail (CARSAT) ou encore des associations locales de promotion des modes « doux ». Pour les villes qui disposent d'un bureau des temps, celui-ci est bien souvent l'un des initiateurs de ces plans, du moins l'un des partenaires privilégiés. Nous présenterons ici les principales avancées des démarches PDE, en nous appuyant plus particulièrement sur les cas des métropoles toulousaine et lyonnaise et de la ville d'Angers.

Les conseils en mobilité entreprises dans les agglomérations

Depuis 2000, les Autorités Organisatrices des Transports des agglomérations de plus de 100 000 habitants doivent instaurer un conseil en mobilité « à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants »¹⁶¹.

À Toulouse, l'Autorité Organisatrice des Transports de l'agglomération, Tisseo¹⁶², gère ainsi un conseil en mobilité entreprises depuis 2008. Ce dernier s'inscrit dans le prolongement d'une expérimentation lancée en 2006 dans le cadre du programme européen Civitas (*Cleaner and better transport in cities*) : une « maison de la mobilité » est alors créée au sein du pôle d'activités Labège Innopole, au sud-est de l'agglomération, et offre des services à la mobilité

159 Le covoiturage est l'utilisation conjointe et organisée d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun.

160 L'autopartage est un service de location de voiture de courte durée et souvent en libre-service.

161 Article 113 de la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

162 Tisseo regroupe l'ensemble de l'activité transports : la régie d'exploitation commerciale et le Syndicat Mixte des Transports en Commun. Ce dernier rassemble la Communauté Urbaine Toulouse Métropole, la Communauté d'Agglomération du Sicoval, la Communauté d'Agglomération du Muretain et le Syndicat Intercommunal des Transports de la Région Toulousaine.

dans un cadre associatif (site de covoiturage, location de vélo, etc.). Les avancées en matière de mobilité durable résultent de la convergence de diverses initiatives, de la Ville de Toulouse comme de certaines entreprises pionnières comme Thalès Alenia Space, qui ont pu s'appuyer sur les acquis de la Maison de la mobilité. À partir de 2008, la Ville s'engage clairement sur ces questions, à la suite des Assises locales de la mobilité, qui ont permis de favoriser la concertation entre différents acteurs et de faire remonter certaines attentes. Tisseo propose une assistance technique et méthodologique aux projets de PDE, dont un site de covoiturage dédié aux trajets domicile - travail et une plateforme extranet pour les chefs de projet PDE (afin de favoriser leur mise en réseau et les échanges d'expériences). Trente-neuf entreprises sont adhérentes au site de covoiturage (soit un potentiel de plus de 70 000 salariés), ce qui leur permet de bénéficier d'une base de données inter-entreprises et d'une « garantie retour » pour les covoitureurs (en cas de défection du conducteur, le trajet retour est pris en charge)¹⁶³. Un accompagnement plus approfondi est également proposé pour les projets de PDE conventionnés (trente-cinq actuellement en cours). Dans ce cas, le conseil en mobilité réalise le travail de géolocalisation des domiciles des salariés, de diagnostic et de préconisations, ou accorde une subvention si les entreprises font appel à un bureau d'études pour ces tâches. Enfin, depuis 2012, Tisseo a lancé les « trophées écomobilité » pour récompenser les meilleures démarches PDE, sur la base d'une grille d'évaluation établie en collaboration avec les entreprises toulousaines. Ce concours vise à promouvoir les PDE par l'exemplarité, tout en offrant des critères d'évaluation aux porteurs de projet.

À Lyon, c'est la mission « temps et service innovant » de la Communauté Urbaine du Grand Lyon qui anime le conseil en mobilité. Créée en 2002, sous l'appellation « espace des temps », cette mission s'est rapidement donnée comme priorité l'appui aux PDE, et plus particulièrement aux PDIE. Pour cela, elle travaille avec les associations d'entreprises, avec des entreprises qui ont donc déjà des habitudes de collaboration. Si l'association n'existe pas, la mission « temps » essaie de fédérer les entreprises et d'inciter à la création du groupement d'entreprises qui va piloter le PDIE (comme cela a été le cas pour la Vallée de la Chimie). La mission « temps » subventionne les diagnostics, certaines actions ainsi que sept « animateurs mobilité ». Parmi ceux-ci, six sont employés par les associations d'entreprise et un poste est piloté directement par la mission « temps ». Ces animateurs font le lien entre les entreprises, la mission « temps » et l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains. Leur rôle est d'animer les Plans de Déplacements Inter-Entreprises au quotidien et de mener des expérimentations en matière de mobilité durable en partenariat avec la mission « temps ».

¹⁶³ En échange d'une participation modique, de 1 euro par employé par an (avec un plafond de 2000 euros).

Avant de lancer un PDIE, un prédiagnostic est généralement réalisé afin de confirmer qu'il y a bien une demande de la part des salariés, puis la mission « temps » et l'association d'entreprises élaborent un cahier des charges qui est ensuite transmis à un bureau d'études pour le diagnostic et le plan d'actions. La mission « temps » pilote également un portail de covoiturage (avec une partie dédiée aux déplacements pour le travail, et d'autres pour les sorties culturelles et les déplacements occasionnels¹⁶⁴).

À Angers, l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains n'a pas instauré de cellule spécifique dédiée aux PDE – à la différence des métropoles toulousaine et lyonnaise. Cependant, la Chargée de mission à la Direction Transports et Mobilités (de la Communauté d'Agglomération) peut s'appuyer sur les animateurs économiques de la Direction Développement et Innovations Économiques, qui constituent des relais auprès des entreprises. La Communauté d'Agglomération Angers Loire Métropole accompagne les PDE conventionnés, au travers d'une aide financière et technique. L'Autorité Organisatrice des Transports Urbains peut également s'appuyer sur ses partenaires locaux. Un site de covoiturage, piloté par le Conseil général, est ainsi proposé aux entreprises (sur tout le département). De plus, un appui méthodologique aux porteurs de projet est assuré au travers des Co-mobiles : mis en place en 2008, ce dispositif est piloté par la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI), en partenariat avec la Communauté d'Agglomération et l'ADEME notamment. Le dispositif des Co-mobiles consiste en un cycle de formations gratuit sur une année, avec des ateliers méthodologiques et thématiques, et cible en priorité les entreprises de plus de trente salariés. Les ateliers servent également à favoriser les échanges entre les entreprises et les acteurs publics sur la question des mobilités, et peuvent conduire à des adaptations de l'offre (modification d'un trajet ou des horaires par exemple, cf. point 3).

La mobilisation des grands générateurs de flux

Les grandes entreprises, qui avaient déjà des responsables RSE (responsabilité sociale ou sociétale des entreprises¹⁶⁵) ou développement durable, ont pour la plupart lancé des démarches PDE, et sont parfois également engagées dans des PDIE. Diverses actions peuvent être mises en place afin de limiter l'usage de la voiture des salariés, pour les déplacements domicile - travail et les trajets professionnels, comme l'aménagement d'un stationnement sécurisé pour les vélos, d'un local avec des outils et des douches pour les cyclistes, la prise en

164 <http://www.covoiturage-grandlyon.com/>

165 La « responsabilité sociétale des entreprises » renvoie à « la responsabilité d'une organisation vis-à-vis des impacts de ses décisions et activités sur la société et sur l'environnement, se traduisant par un comportement éthique et transparent qui contribue au développement durable, à la santé et au bien-être de la société » (norme ISO 26 000 de 2010).

charge partielle des abonnements aux transports en commun, un service de covoiturage, ou des mesures de restriction du stationnement. Certaines entreprises favorisent également la désynchronisation des horaires de travail, en offrant aux salariés la possibilité d'adapter leur temps de travail sur des tranches horaires de début et fin de journée, afin de limiter la saturation des heures de pointe. Cela apparaît toutefois avoir peu d'incidence, notamment du fait des autres contraintes horaires auxquelles ceux-ci doivent faire face, comme amener les enfants à l'école. Les démarches PDE peuvent être particulièrement avantageuses pour les entreprises, puisqu'elles se substituent parfois à d'autres aménagements plus coûteux (comme l'agrandissement d'un parking) ou répondent à des problèmes d'accès des clients. Les PDE peuvent également permettre d'afficher et de renforcer l'engagement des acteurs économiques en matière de développement durable, dans le cadre d'une certification ISO sur le management environnemental par exemple. Ils peuvent aussi répondre à des enjeux de sécurisation des déplacements des salariés.

Ces initiatives sont facilitées dans les communes centre, et plus particulièrement dans les centres-villes, où l'offre en transport collectif est importante et les places de stationnement limitées. Inversement, dans les zones d'activités périphériques, où l'offre en transport est plus faible et le stationnement sans entrave, de telles démarches s'avèrent plus difficiles à mettre en œuvre. Par ailleurs, la taille de l'agglomération, qui joue sur le niveau de saturation de la circulation et du stationnement, influe inévitablement sur le développement des PDE. À Angers, à l'exception du secteur public et de quelques rares entreprises comme SCANIA, les démarches s'avèrent peu nombreuses. Dans tous les cas, ces dernières reposent beaucoup sur le volontarisme de la direction de l'entreprise et du porteur de projet PDE qui anime le plan de mobilité au quotidien mais aussi sur les échanges qui vont s'instaurer avec les Autorités Organisatrices des Transports. Les personnes qui portent plus particulièrement ces préoccupations dans les entreprises sont souvent également déjà engagées dans des associations liées à la promotion des modes « doux » (Bus cyclistes pour Motorola et Thalès Alenia Space à Toulouse par exemple) ou à la sécurité routière (comme l'Association sécurité routière en entreprise pour SCANIA à Angers).

Toulouse, Airbus et Thalès Alenia Space

Dans l'agglomération toulousaine, 107 projets de PDE étaient lancés en janvier 2012, ce qui représente un potentiel de 172 000 salariés (soit environ 40% des salariés du périmètre de transport urbain de Tisseo). Neuf Plans de Déplacements Inter-Entreprises sont actuellement en cours, dont Toulouse Ouest Partenaires (avec 12 000 salariés) et la Zone aéroportuaire de Blagnac (avec 4000 salariés). Ces démarches reposent sur des partenariats entre entreprises privées pour la plupart, mais aussi publiques (Cité Administrative, 2000 salariés) ou privées et publiques (Zone d'activités du Baluffet, 1700 salariés¹⁶⁶). Sur l'ensemble des PDE toulousains, plus de 88 % portaient sur des actions de sensibilisation du personnel, d'incitation au covoiturage ou de promotion du vélo, 59 % sur la gestion du stationnement, 47 % sur la prise en charge partielle des abonnements aux transports en commun, 41 % sur l'incitation à la marche à pied, 24 % sur la promotion des « véhicules propres », 24 % sur l'incitation à la visioconférence, 12 % sur la désynchronisation des horaires de travail et 6 % sur le télétravail (données Tisseo).

Parmi les entreprises qui se sont engagées dans de telles démarches, on retrouve le principal employeur de l'agglomération, Airbus, qui constitue bien évidemment un cas particulier, avec 17 000 salariés, 3000 sous-traitants et sept sites (répartis sur plusieurs communes), qui génère des flux de déplacements très importants dans tout le Nord-Ouest toulousain. La société a notamment développé son propre réseau de transport, avec des navettes et des lignes Airbus entre les sites d'une part et vers les communes de résidence des salariés d'autre part (Toulouse et Nord-Ouest de l'agglomération).

Thalès Alenia Space fait partie des entreprises toulousaines particulièrement mobilisées sur les démarches PDE et PDIE. Avec 3000 salariés et externes qui fréquentent le site chaque jour, elle a également un poids non négligeable sur les flux de l'agglomération. L'entreprise lance un PDE en 2001, à l'initiative de la commission « transport » du Comité d'entreprise, qui mène alors quelques actions de promotion du vélo et des modes « doux » en général. En 2006, la direction nomme un chef de projet PDE pour coordonner ces actions, leur donner de l'envergure et avoir davantage de poids face aux pouvoirs publics. L'enquête mobilité révèle que 90 % des salariés utilisent leur voiture pour se rendre sur le site, six ans plus tard ils ne sont plus que 80 %, le report s'étant effectué essentiellement sur le vélo et le covoiturage¹⁶⁷. De nombreuses actions ont été menées en interne, en partenariat avec le Comité d'entreprise. Diverses animations et actions de sensibilisation aux « modes doux » sont régulièrement organisées. Thalès Alenia Space étant adhérente au site de covoiturage de Tisseo, les salariés bénéficient d'une « garantie retour ». Des ateliers de réparation vélo, des douches et vestiaires ont été aménagés. Des « bus cyclistes » fonctionnent aux beaux jours, avec un tracé, des arrêts et des horaires définis. Deux vélos électriques et deux véhicules électriques sont mis à disposition du personnel pour les déplacements professionnels, et les salariés et les sous-traitants bénéficient

166 Le PDIE du Baluffet regroupe douze établissements dont : l'agence de communication ICOM (porteur du projet), l'École nationale Vétérinaire de Toulouse, l'Institut Régional de Formation Sanitaire et Sociale, les Laboratoires Merial et Pôle emploi.

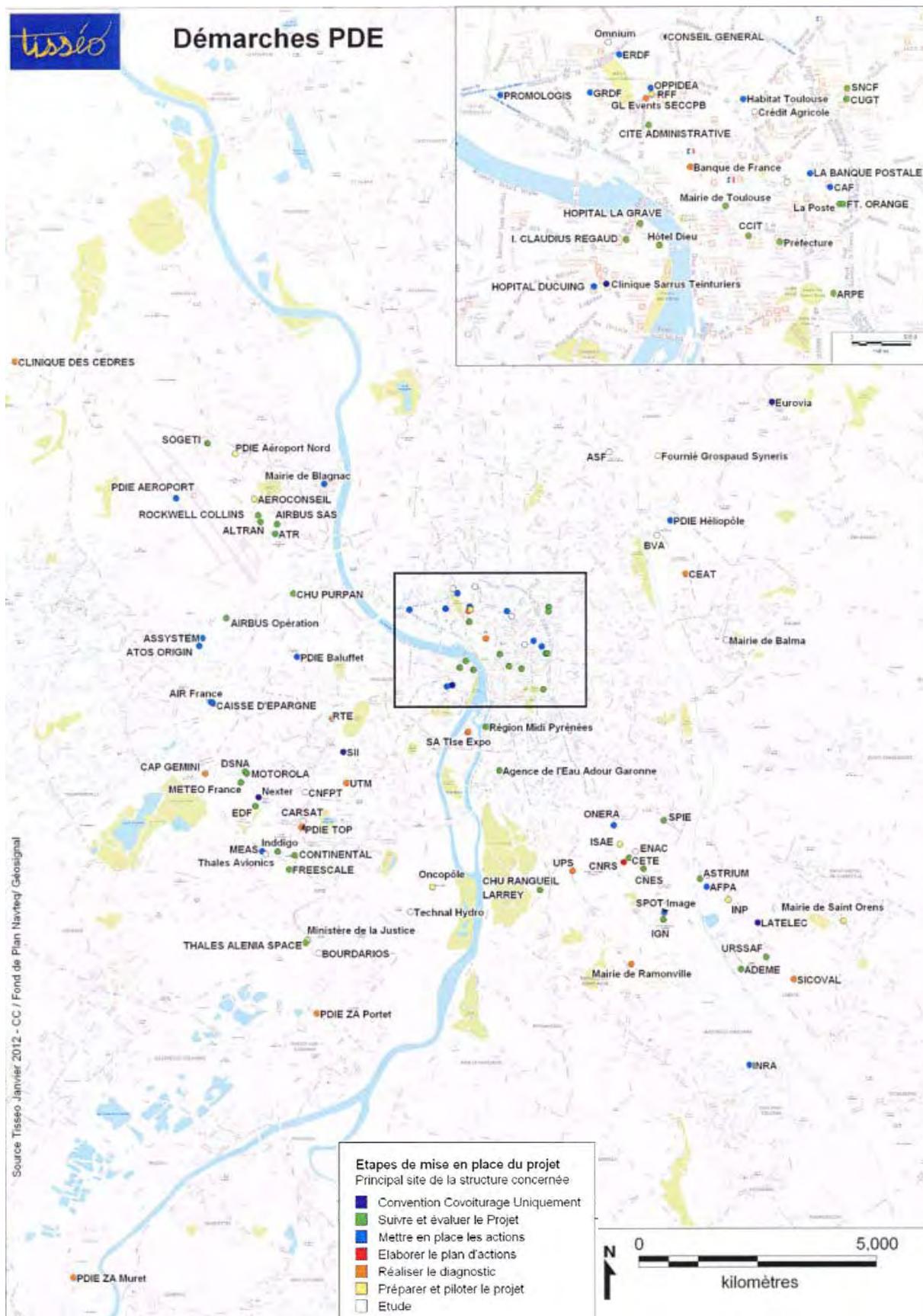
167 Le report sur les transports en commun reste limité du fait d'une offre peu développée dans le secteur : l'entreprise est située à moins de quatre kilomètres d'une station de métro (Basso Cambo) et d'une gare (Portet-Saint-Simon), deux lignes de bus font le lien mais elles sont peu attractives, n'étant pas en site propre et n'ayant qu'une faible fréquence. De plus, les arrêts sont situés à plus de 400 mètres et les horaires ne sont pas toujours coordonnés avec ceux des trains.

de bornes de rechargement gratuites pour les déplacements professionnels, comme domicile-travail en vélo électrique. Plusieurs services sur site sont également proposés aux salariés afin de limiter leurs besoins en déplacements : un restaurant d'entreprise mais aussi des services de coiffure, de massage, d'alimentation biologique, etc.

Afin de mutualiser les besoins et les demandes du Sud-Ouest de l'agglomération, Thalès Alenia Space s'est engagée dans deux PDIE (Toulouse Ouest Partenaires et un autre porté par le Club d'entreprises du Muretain). Elle participe également au Collectif PDE, qui regroupe la plupart des grandes entreprises de l'agglomération (Airbus, Motorola, Astrium, etc.) mais aussi des acteurs publics (comme le Conseil Régional, le Centre National d'Études Spatiales et l'Institut National de Recherche Agronomique). Ce collectif vise à favoriser les échanges entre acteurs de la mobilité et à promouvoir l'écomobilité sur l'agglomération.

Rares sont les PDE ou PDIE menés en zones commerciales périphériques, qui restent peu accessibles en transport en commun et ne connaissent pas de problèmes majeurs de stationnement. L'accès à ces zones commerciales demeure alors essentiellement routier. Un PDIE est tout de même à l'étude dans la périphérie sud-ouest de Toulouse, autour d'un centre commercial Carrefour (à Portet-sur-Garonne). Le projet est porté par le Club d'entreprises du Muretain, qui rassemble des chefs d'entreprises ainsi que la Communauté d'Agglomération du Muretain, au travers de son chargé de mission à la direction du Développement économique. La plupart des entreprises sont de petite taille, la plus importante de la zone commerciale étant Carrefour avec 550 salariés, mais elles peuvent accueillir de nombreux visiteurs. À la suite d'une enquête « mobilités » réalisée par un bureau d'études, les premières actions de sensibilisation auprès des salariés ont été lancées lors de la semaine de la mobilité, en septembre 2013. Le Club des Entreprises du Muretain et ses partenaires (ADEME, Tisseo, Communauté d'Agglomération du Muretain, Région Midi-Pyrénées, Carrefour, Decathlon, CARSAT, etc.) ont organisé une journée mobilité dans le centre commercial Carrefour pour informer et sensibiliser les salariés sur les déplacements alternatifs. D'autres actions de sensibilisation sont prévues pour 2014 directement dans les entreprises¹⁶⁸.

168 À l'initiative du club, trois projets de PDIE sont à l'étude sur des zones d'activités situées entre Portet-sur-Garonne et Muret. L'enquête mobilité des salariés a été lancée en 2012 sur ces trois secteurs. Cinq à six entreprises ont été choisies comme points relais dans chaque zone. La majorité de ces entreprises n'ont pas de PDE, ni de personne déléguée à cette mission (chargé de mission développement durable ou autre). Les interlocuteurs dans les entreprises relais pour le PDIE sont généralement les responsables sécurité, voire les directeurs.



Doc. VI. 11 : Les PDE dans l'agglomération toulousaine

(Source : Tisseo)

À Lyon, plusieurs entreprises et commerces du centre-ville, mais aussi de la première couronne, qui connaissent tous des difficultés de circulation et de stationnement, se sont regroupés dans des PDIE¹⁶⁹. C'est le cas par exemple du PDIE porté par l'Association de développement du Commerce du 7^e arrondissement¹⁷⁰ et du PDIE « Presqu'île » qui rassemble 177 entreprises, commerces et acteurs publics (Grand Lyon, Ville de Lyon, CCI...). Dans le cadre du PDIE « Presqu'île », depuis 2007, ont ainsi été mis en place : un animateur mobilité, un site de covoiturage, ainsi qu'un service de livraison en vélo à domicile des clients de la Presqu'île sur Lyon et la première couronne (Free'Dom). Un PDIE a également été lancé en première couronne : celui du « Plateau Nord » porté par l'Association des entreprises PERICA¹⁷¹, dont le président est le directeur d'Auchan Caluire (depuis 2010). Le PDIE rassemble dix entreprises et collectivités (soit 2000 salariés), dont Auchan, les mairies de Caluire et Rillieux, une polyclinique et Veolia. C'est un secteur qui connaît également des problèmes de circulation et de stationnement (notamment autour du centre commercial Auchan). Ce PDIE a été lancé dans le cadre de la création d'une ligne de bus à service renforcé (ligne C2) afin de peser davantage sur les orientations de l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains.

Les grands générateurs de flux publics, comme les Centres Hospitaliers Universitaires et les instances d'enseignement supérieur et de recherche, sont tous engagés dans de telles démarches. L'Université d'Angers, par exemple, avec 20 192 étudiants et 3 375 salariés, a un fort impact sur les déplacements dans l'agglomération angevine. Elle s'engage à partir de 2008 dans une démarche PDE, nomme un chargé de mission développement durable et participe aux premières Co-mobiles. À la suite d'une enquête mobilité auprès des étudiants et du personnel, diverses actions sont lancées, notamment autour du vélo. Un parking vélo sécurisé de 200 places est aménagé au campus universitaire situé en limite de l'hypercentre (Saint Serge). Pour le campus universitaire Belle-Beille, plus excentré, la saturation des lignes de bus aux heures de pointe amène les instances universitaires à décaler le début des heures de cours entre les facultés¹⁷². L'Autorité Organisatrice des Transports Angers Loire Métropole

169 Treize PDIE sont déjà achevés à Lyon. Ils portent sur 440 établissements pour un potentiel d'environ 30 000 salariés et regroupent des entreprises privées comme publiques.

170 Le PDIE rassemble 30 entreprises et 290 salariés au total.

171 Le sigle correspondait initialement à « Parc d'Entreprises Rillieux Caluire », l'appellation a évolué mais le sigle est resté.

172 Les cours sont décalés de quinze minutes entre chaque faculté : ils commencent à 8h pour les étudiants de l'Institut Universitaire Technologique, à 8h15 en Faculté des sciences et à 8h30 en Faculté des lettres, langues et sciences humaines. Cette désynchronisation des heures de cours a été mise en place dans d'autres villes universitaires, dont la ville pionnière de Poitiers.

procède quant à elle à des aménagements de lignes de bus, avec une plus grande fréquence et des horaires étendus en soirée (jusqu'à minuit). Par ailleurs, l'université participe à un PDIE sur le quartier de Belle-Beille, avec l'Institut National de Recherche Agronomique et AgroCampus, afin de mener diverses actions de sensibilisation en commun et de promouvoir des modes doux adaptés aux activités des sites. Ils se mobilisent plus particulièrement sur l'aménagement de pistes cyclables et le tracé de la prochaine ligne de tramway.

Les Centres Hospitaliers Universitaires se mobilisent également sur ces questions mais doivent faire face à des temporalités bien spécifiques : si pour le personnel administratif (aux horaires de travail fixes et de journée), un report sur les modes « doux » est envisageable, il est par contre plus difficile de répondre aux besoins du personnel médical en horaires atypiques (qui peut travailler le matin très tôt, comme de nuit, le week-end, avec des horaires irréguliers...). Pour les horaires atypiques, les transports en commun sont soit inexistant, soit de moindre fréquence. À l'inverse, il y a moins de difficultés de stationnement ou de circulation aux heures creuses. L'irrégularité des horaires ne permet pas de s'engager dans un covoiturage non plus. On retrouve les mêmes problématiques liées aux horaires atypiques pour les établissements culturels, comme le Théâtre du Quai à Angers qui s'est engagé en 2012 dans un PDE. Inscrit dans un projet d'« éco-théâtre », l'établissement mène toute de même diverses actions de sensibilisation et de promotion des modes « doux » auprès de son personnel comme du public, par exemple par des incitations au covoiturage de manière occasionnelle pour les spectateurs ou plus régulière pour les salariés, par des formations à la conduite vélo en milieu urbain ou par l'achat de deux vélos électriques pour les déplacements professionnels.

L'adaptation des services à la mobilité

À Toulouse, comme à Angers et à Lyon, la promotion des PDE s'appuie sur divers services à la mobilité mis en place par les Autorités Organisatrices des Transports Urbains, notamment à travers le développement des réseaux de transport en commun, des services vélo ou la promotion de l'autopartage. Les services de location de vélo en libre-service se développent depuis quelques années¹⁷³. Des box vélos sécurisés ont également été aménagés au niveau des stations de transports en commun, afin de favoriser l'intermodalité. Est aussi promu l'autopartage, un service de location de voiture en libre-service pour des déplacements

173 VelôToulouse, mis en place en 2007, compte quatre ans plus tard 2 400 vélos répartis sur 253 stations et plus de 10 000 locations journalières. À Lyon, le service Vélo'v, mis en place en 2005, compte 4 000 vélos répartis sur 340 stations. À Angers, une seule station a été aménagée, devant la gare, mais la Ville propose un service gratuit de prêt de vélo aux habitants (pour une semaine, voire plusieurs mois).

courts et occasionnels. Il vise les entreprises, pour les déplacements professionnels, mais aussi les particuliers qui n'ont besoin que ponctuellement d'une voiture. Fondé sur un principe de « voiture usage » et non plus « propriété », l'autopartage est en plein développement dans de nombreuses villes françaises¹⁷⁴.

Ces dispositifs permettent d'assurer un service en continu (24 heures sur 24), tous les jours, mais restent généralement limités à la ville centre – déjà bien dotée en transports en commun. Des projets d'extension aux communes périurbaines sont toutefois à l'étude. Le Grand Lyon mène par ailleurs une expérimentation sur un service de location de vélo de longue durée à partir des gares périurbaines pour rejoindre les pôles d'activités. La mission « temps » projette également l'aménagement de pôles d'interconnexion regroupant plusieurs services au niveau des gares périurbaines, afin de permettre aux habitants d'optimiser leurs déplacements (et donc limiter leur nombre).

Le développement des démarches PDE a permis de renforcer la concertation entre les entreprises, les administrations et les Autorités Organisatrices des Transports. Cela a favorisé des adaptations de l'offre de services de mobilité, notamment au niveau des horaires et des fréquences des lignes de bus. À Angers, sur le campus universitaire Belle-Beille, par exemple, l'offre en soirée a été renforcée, les plages horaires des lignes de bus « journée » et les services de nuit ont été étendus, ce qui a permis de répondre aux besoins de mobilité des étudiants souhaitant réaliser des activités sportives le soir sur le campus. Des améliorations ont également été portées afin de répondre aux besoins des salariés, en horaires « classiques » comme atypiques : baisse du nombre de semaines en fréquence réduite (lors des « petites » vacances scolaires), abonnements professionnels étendus au week-end (alors qu'ils étaient auparavant limités aux déplacements en semaine), etc. Si l'adaptation de l'offre est régulière, la restructuration de plus grande ampleur, comme l'ouverture d'une nouvelle ligne, est moins fréquente. Cela peut être le cas pour les plus grandes entreprises comme Airbus, avec ses 20 000 salariés et sous-traitants, qui a pu bénéficier de la mise en place d'une ligne de bus express (avec peu d'arrêts) entre le centre-ville de Toulouse et l'un de ses principaux sites de production¹⁷⁵. Les entreprises de plus petite taille peuvent, elles, tenter de se regrouper au sein d'un PDIE pour avoir un potentiel d'utilisateurs suffisant.

174 À Toulouse, Mobilib compte 400 abonnés, trente-deux véhicules et quinze stations. À Angers, Autocité+ propose dix-huit véhicules et sept stations dans le centre-ville, le service compte 145 abonnés (dont soixante-dix-sept entreprises et administrations). Autolib' à Lyon dispose de quatre-vingt-sept véhicules répartis sur trente-cinq stations.

175 La ligne 63 compte quatre arrêts à l'usine de Saint-Martin-du-Touch.

Ainsi, les démarches PDE et PDIE favorisent la concertation entre acteurs privés et publics, mais aussi au sein même des entreprises. Les réseaux de proximité constitués dans le cadre de PDIE peuvent également conduire à la mise en place de services collectifs sur site comme des restaurants ou des crèches inter-entreprise. Le développement de ces démarches a permis des avancées vers une mobilité urbaine plus durable. Au travers de ces plans de déplacements, les générateurs de flux sont amenés à prendre en compte l'accessibilité à leur site, non plus uniquement en voiture individuelle, et non plus seulement *a posteriori* mais dans le choix même de leur site d'implantation.

Les projets recouvrent toutefois des réalités très disparates, allant de la simple information sur les modes doux ou de la participation aux frais d'abonnement de transport en commun (obligation de l'employeur), à la mise en place de navettes ou de services sur site. De plus, les projets bénéficient rarement d'un véritable suivi sur le moyen terme, ni de critères d'évaluation partagés. Enfin, les PDE et PDIE tendent à se développer dans des secteurs déjà bien pourvus en transport en commun, et les actions portent avant tout sur les horaires « classiques » de journée. Les projets viennent ici renforcer la promotion des modes « doux » dans des temps et dans des lieux où ceux-ci sont déjà les plus présents. Les secteurs les moins accessibles restent souvent en marge de tels dispositifs. Après une dizaine d'années de consolidation de ces démarches, l'enjeu à l'heure actuelle porte plus particulièrement sur le développement des PDIE pour les petites et moyennes entreprises en zone périphérique. Par ailleurs, il ne s'agit plus seulement de pallier un état de fait, *a posteriori*, mais de tenter de mieux coordonner urbanisme et mobilité durable en mobilisant les acteurs privés.

La réponse aux problématiques d'accessibilité urbaine, de mobilité et de limitation des déplacements demeure globalement peu chronotopique. Cependant, des expériences innovantes en matière de planification des transports et de gestion des déplacements, rapportées étroitement au polycentrisme des régions urbaines, aux opérations de renouvellement urbain et de densification le long des axes de transport en commun, annoncent un tournant urbanistique en marche.

Pourtant, les réflexions aménagistes délaissent encore souvent les fonctions économiques, pourtant principaux moteurs de déplacements urbains. Face à l'intégration obligatoire des documents d'aménagement commercial (DAC) dans les SCOT depuis 2010, cet impensé pose alors l'hypothèse à vérifier d'un urbanisme commercial plus soucieux d'accessibilité alternative et de prise en considération des temps et modes de déplacement que génère l'accès aux pôles de travail, de services et de consommation.

3. TRANSPORT, DÉPLACEMENT ET URBANISME COMMERCIAL

Quels territoires de projet pour quelle articulation temps / espace dans les documents d'aménagement commercial ?

3. 1. Avant 2008, les intentions politiques en matière d'accessibilité et de maîtrise des déplacements de chalandise se révèlent peu appliquées...

Depuis l'entrée en vigueur de la loi SRU du 13 décembre 2000, les commissions (CDEC) sont sensées prendre en compte (article 97) l'impact global du projet sur les flux de voitures particulières et de véhicules de livraison, la qualité de la desserte en transport public ou avec des modes alternatifs et les capacités d'accueil pour le chargement et le déchargement des marchandises. La création d'un poste de « Conseiller en mobilité » est également envisagée par l'article 113 de la loi SRU : « L'autorité compétente pour l'organisation des transports publics dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants met en place des outils d'aide aux décisions publiques et privées. Elle met en place un service de conseil en mobilité à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ». Pour autant, l'essentiel du corps de cette loi reste un vœu pieux alors même que l'accessibilité aux sites à vocation économique demeure une question clé qui concerne à la fois la mobilité des salariés de l'entreprise et celle des clientèles. Dans de nombreuses agglomérations, le problème de l'engorgement de nombreuses zones d'activités se pose d'ailleurs avec une certaine acuité (stationnement anarchique, congestion certains jours et moments de la semaine, mauvaise signalétique).

Pourtant, les zones commerciales françaises sont davantage desservies en transports en commun que ne le sont les autres zones d'activités économiques malgré le fait que les clients proviennent massivement de la périphérie ou du périurbain et donc ne prendront pas, ou ponctuellement, les transports collectifs. Ce sont les agglomérations de moins de 50 000 habitants qui assurent la meilleure couverture en transports en commun de leurs zones commerciales, avec 70 % de zones desservies, contre seulement 30 % pour les agglomérations de plus de 200 000 habitants. Ceci s'explique probablement par le fait que les grandes agglomérations ont un nombre plus important de zones d'activités à gérer sur leur territoire¹⁷⁶. Mais, la plupart des réseaux de transports collectifs sont encore très fortement

¹⁷⁶ GART, 2008, *Urbanisme commercial et politiques de déplacement : jalons pour un aménagement économique durable*, 57 pages.

structurés par les liaisons centre-périphérie qui constituaient, au moment de leur création, la plus grande part des déplacements domicile-travail. 34 % seulement des agglomérations déclarent l'existence de lignes tangentielles sur leur territoire. Cette proportion s'élève à plus de 60 % pour les agglomérations de plus de 200 000 habitants. Par ailleurs, plus de la moitié des Autorités Organisatrices de Transport Urbain (AOTU) concernées ne déclarent l'existence que d'une seule ligne de ce type¹⁷⁷.

Desserte des zones commerciales en transport collectif, incitation à la mise en place de PDE, prise en compte de préconisations en matière de livraison de marchandises ou de mobilité durable dans le cadre des documents de planification de l'urbanisme commercial, rares sont les AOTU capables de jouer sur ces trois registres d'action publique à cause d'une insuffisance générale des moyens, d'approches opérationnelles encore trop segmentées et d'un partenariat long à mettre en œuvre.

Si quelques PDU s'intéressent à la desserte commerciale périphérique au début des années 2000 (Nantes, Strasbourg), cette mise en cohérence des politiques d'urbanisme et de déplacements ne concerne que très rarement les équipements commerciaux à l'échelle nationale. De plus, ce sont les centres-villes qui ont retenu l'attention massive des politiques de transport collectif et d'accessibilité (convergence des lignes de bus et de tramway, requalification de l'espace public, volonté de limiter l'évasion commerciale des consommateurs vers les pôles suburbains, etc.) au détriment des quartiers et des zones périphériques de l'agglomération.

Toutefois, depuis la loi de Modernisation de l'Économie de 2008 et le « Grenelle de l'environnement » (ENE) de 2010, l'intégration progressive, mais encore lente, de l'urbanisme commercial dans l'urbanisme permet de commencer à penser plus étroitement le rapport entre la planification commerciale et la mobilité, au regard des politiques de transport et d'accessibilité aux zones et activités commerciales.

3. 2. ... Jusqu'à l'élaboration des DAC : vers une meilleure intégration des principes de mobilité durable dans les procédures d'urbanisme commercial ?

Le Document d'Aménagement Commercial (DAC) est défini dans la Loi de Modernisation de l'Économie du 4 août 2008. Il devient un instrument de planification territoriale commerciale, le volet commercial du DOO du SCOT, en 2010 avec le Grenelle II. À cet égard, il délimite des zones d'aménagement commercial (ZACOM) devant prendre en

¹⁷⁷ GART, Ibid.

compte les exigences d'aménagement du territoire sur la desserte en transport collectif, les conditions de stationnement, les conditions de livraison des marchandises et le respect des normes environnementales. Les ZACOM sont fondées sur des considérations d'aménagement du territoire à l'exclusion de tout critère économique. Elles se hiérarchisent selon différents niveaux : de la proximité à un pôle métropolitain ou régional (cf. doc.VI.11).

Critères de définition des fonctions commerciales					
Fonction	Zone de chalandise	Population de la zone de chalandise	Accessibilité	Fréquence d'achat	Caractéristiques
Métropolitain	Pays de Brest Bretagne occidentale	400 000 à 1 000 000 hab.	20 à 30 mn 60 à 90 mn	Occasionnelle exceptionnelle	Le rayonnement s'étend à l'échelle de la Bretagne occidentale, grâce à une offre commerciale diversifiée, spécialisée, voire rare.
Structurant	Grands territoires du Pays	50 000 hab. et +	15 à 20 mn	Occasionnelle	Le rayonnement s'étend sur plusieurs cantons. L'offre commerciale est diversifiée dans l'alimentaire et le non alimentaire « courant » (ex : bricolage, jardinage, électroménager, sport, habillement et bazar-solderie) ; elle est complétée en équipement de la personne, de la maison et en culture loisirs.
Semi-proximité	Echelle cantonale	de 10 000 à 40 000 hab.	10 à 15 mn	Hebdomadaire et occasionnelle	Rayonnement de niveau cantonal. L'offre commerciale est diversifiée dans l'alimentaire et le non alimentaire « courant » comme le bricolage, jardinage, électroménager, sport, habillement et bazar-solderie.
Proximité	Plusieurs communes, une grande commune ou grands quartiers	de 3 000 à 10 000 hab.	< 10 mn	Quotidienne	Le rayonnement s'exerce sur la commune, voire quelques communes limitrophes, avec une vocation principale en alimentaire et en services courants (pharmacie, pressing, fleuriste...).
	Commune Quartier	Variable suivant la taille de la commune/du quartier	< 10 mn	Quotidienne	Communes ou quartiers où la vocation principale est de satisfaire les besoins de leurs propres habitants en alimentaire et en services courants (pharmacie, pressing, fleuriste...).

Doc.VI.12 : Hiérarchisation des pôles commerciaux dans le Pays de Brest

Source : DAC de Brest, 2009.

La comparaison des DAC de Brest, Le Mans, Toulouse, Besançon, Saint-Etienne, etc., permet de partir d'un diagnostic partagé de forte consommation de la ressource foncière du fait d'un développement non ou peu maîtrisé des zones commerciales, de l'émergence de secteurs économiques peu qualitatifs sur les plans de l'aménagement de l'espace public, des services aux entreprises ou encore de l'architecture¹⁷⁸, et de l'absence constatée de desserte en transports collectifs de ces zones qui constituent pourtant à la fois des pôles de consommation et d'emploi. Les documents du SCOT (DAC et DOO) mettent en lumière des modes de fabrique de réseaux d'accessibilité altermodale à des polarités économiques de taille et de

¹⁷⁸ Le CERTU est à l'initiative, en 2012 et 2013, de l'organisation de plusieurs séminaires de réflexion sur la requalification des zones d'activités économiques, véritable impensée de l'urbanisme encore aujourd'hui.

dynamiques variées. La baisse du dynamisme commercial dans les centres des villes moyennes (plus que dans les grandes et très grandes villes) appelle à un renforcement de l'accessibilité en TC mais aussi à l'attraction d'enseignes générant des flux occasionnels et exceptionnels de fréquentation, sans oublier les enseignes du commerce et des services de proximité longtemps absentes des quartiers centraux anciens des villes de moins de 200 000 habitants. En dehors des centres-villes, les DAC dessinent une hiérarchisation des pôles commerciaux accrochés aux polarités – centralités urbaines définies dans le SCOT. Ce maillage multipolaire influe alors directement sur les déplacements et leurs temporalités en fonction des distances – temps qui séparent les pôles selon le moyen de transport utilisé, leurs niveaux de spécialisation, de rareté (anomalisation) ou, au contraire, de quotidienneté. Coexistent trois types de pratiques de chalandise nécessitant un ou plusieurs déplacements ; chacun traduit un rapport territorial et temporel :

- Les achats quotidiens expriment le poids des habitudes et l'atout de la proximité. Pour autant, ils ne relatent plus tout à fait la fidélisation à une enseigne ou un établissement dans la mesure où ce type d'achat peut aussi s'effectuer à partir d'autres lieux et d'autres temps de la journée ou de la semaine : pause du déjeuner à partir du lieu de travail, après le travail et sur le chemin du domicile, avant de chercher les enfants à l'école, etc. La proximité renvoie donc aujourd'hui au près (espace-temps immédiat à partir d'un point-lieu de son itinéraire et d'une heure de la journée), mais aussi au proche (espace-temps d'accessibilité moyenne, entre quinze et trente minutes, à une offre de commerce ou de service par un moyen de transport). La multipolarité des offres de proximité doit donc tenir compte de ces deux dimensions : polariser une aire de desserte (bassin de vie) et polariser à partir de flux, de réseaux de transport convergents et interconnectés entre eux dont elles constituent les nœuds.

- Les achats occasionnels concernent l'équipement de la personne, l'équipement de la maison, le bricolage, la jardinerie et les loisirs. Ces achats « plaisirs » prennent une place de plus en plus importante dans la chalandise puisque les consommateurs sont de plus en plus nombreux à vouloir acheter spontanément ces produits quels que soient l'endroit et l'heure où ils se trouvent. Ces pôles commerciaux de fréquentation occasionnelle devraient donc bénéficier d'une accessibilité rapide en transport public et se localiser géométriquement aux coeurs et portes des agglomérations, ainsi que dans certains pôles intermédiaires ou secondaires structurant le périurbain.

- Enfin, les achats exceptionnels (voiture, cuisine, électroménager, informatique, téléphonie, etc.), peu fréquents, nécessitent des déplacements longs et soutenus car de nombreux consommateurs prennent le temps de comparer des produits, parfois volumineux et

pondéreux, d'un pôle spécialisé à un autre, *via internet*. L'accessibilité multimodale à ces pôles est donc nécessaire, comme leur spécialisation qui permet une comparaison aisée et rapide *in situ*, et leur localisation, en dehors du centre-ville de la ville centre, sur les plateformes d'échanges multimodales à l'interface entre l'urbain et le périurbain. L'accès automobile à ces pôles d'achat exceptionnel n'est pas toujours pleinement justifié, sans qu'il soit nécessaire de l'écarter, dans le cas d'un achat de téléphone portable ou dans celui d'une livraison à domicile. Ces pôles commerciaux majeurs correspondent le plus souvent aux quelques grandes polarités d'agglomération et/ou métropolitaines éloignées les unes des autres. Face au *zapping* territorial des consommateurs, aux envies multiples de tout comparer et de tout visiter, les liaisons tangentielles multimodales de périphérie à périphérie sont ici particulièrement cruciales. Elles répondent à des pratiques de consommateurs périurbains qui fréquentent massivement les portes commerciales des agglomérations pour satisfaire leurs achats occasionnels et exceptionnels. À de rares exceptions, ces clientèles ne pénètrent plus dans les cœurs d'agglomération sauf si l'un des membres du ménage y travaille ou y scolarise ses enfants.

Très globalement, les pratiques commerciales des périurbains (Gasnier, 2012) présentent trois caractéristiques majeures : l'automobilité largement dominante permettant d'affirmer son choix d'hypermobilité pour les uns, de sortir de l'isolement et de la relégation pour les autres ; la périphéricité des déplacements externes aux petites et grandes agglomérations écartant très massivement la fréquentation des centres villes anciens des agglomérations ; l'équilibre spatial partagé entre les polarités suburbaines des plus ou moins grandes agglomérations les plus proches et les polarités de proximité résidentielle.

Ainsi, plus que la mesure des temps de chalandise, c'est celle des capacités de connexion intermodale qui importe aujourd'hui. À cet égard, l'ensemble des DAC étudiés nous renseignent assez précisément sur les solutions décidées et avancées pour répondre aux besoins croissants de déplacements infléchis par des démarches expérimentées ou en projet de mobilité douce. De cette étude comparative résultent trois démarches aménagistes relativement homogènes d'un DAC à un autre : renforcer la proximité de chalandise, la centralité - polarité commerciale et l'accessibilité des espaces marchands.

Avant tout, la recherche d'une plus grande *proximité de chalandise* entre lieux de vie des habitants et offre commerciale de première nécessité est unanimement recherchée. Toulouse différencie les offres commerciales de proximité (achats quotidiens à l'échelle d'une commune), intermédiaires (échelle intercommunale et rythmes hebdomadaires de fréquentation) et organisées en pôles majeurs d'agglomération ou métropolitains (offre

diversifiée et enseignes spécialisées ayant besoin d'une zone de chalandise large pour des achats ponctuels, occasionnels ou exceptionnels). Brest définit hiérarchiquement les offres commerciales de proximité, de semi-proximité, de pôles structurant capables d'assurer une offre de service plus complète pour un territoire et une population plus importants, principalement localisés à la périphérie de l'agglomération, et enfin celles des pôles métropolitains aux implantations d'enseignes rares mais aussi banales (hypermarché). Ce dernier type peut donc concentrer les différents niveaux fonctionnels précités, à l'exemple du centre-ville brestois et de la zone de Kergaradec - L'Hermitage. Seul le Froutven, autour d'Ikea, ne constitue pas un pôle de proximité (absence de la distribution alimentaire, par exemple). Principe également retenu dans le DAC de Saint-Etienne, cet empilement ou chevauchement de niveaux de centralité commerciale est donc capable d'économiser et d'optimiser des déplacements par la concentration monopolaire d'offres aux rayonnements multiples vers lequel convergent les lignes de TC.

Le DAC de Besançon définit de nouveaux lieux de commerce à partir de la proximité des lieux de travail. Il mentionne l'importance qu'existent des commerces et des services de proximité pour les personnels des établissements du pôle ou de la zone (si la taille de celle-ci le permet). Peu de DAC formulent cette idée et certains s'y opposent. En effet, Toulouse affirme la volonté de contenir la mutation des zones d'activités économiques en zones commerciales par un règlement adapté, afin de privilégier un développement commercial proche de l'habitat et de ne pas concurrencer les pôles de proximité existants. Apparaît ainsi une divergence sur cette question de la proximité des pôles d'emploi : hormis si les ZAE sont classées SEVESO, en raison de risques technologiques et chimiques sur et autour du site, ce problème laisse entrevoir une vision encore très fragmentée de l'aménagement urbain partagée, zonée, entre secteurs économiques (marchands, artisanaux, tertiaires) et secteurs d'habitat. À partir de démarches transversales en cours depuis peu, ce problème ne se pose plus lorsque les programmes d'aménagement ou de réaménagement urbain appliquent la multifonctionnalité sur site et/ou le couturage entre des sites connexes jusque-là étanches. Du coup, sur un même quartier ou une même zone, une ligne de transport collectif peut desservir en même temps un pôle de production de services, de consommation marchande, d'emplois et d'habitat.

De fait, le processus de requalification de ZAE est en marche depuis peu (restructuration interne, densification, requalification architecturale, ouverture sur les espaces urbains voisins, etc.). Cependant, peu de ZAE font l'objet de considérations d'accès multimodal, surtout celles localisées à la périphérie de l'agglomération et au-delà.

C'est pourquoi la *centralité - polarité commerciale* devient une démarche active de renouvellement de l'organisation urbaine et périurbaine au sein de territoires métropolitains à interconnecter. Face à une offre de commerces massivement concentrée au sein des pôles majeurs, le Syndicat mixte d'étude de l'agglomération toulousaine (Sméat) privilégie les développements commerciaux dans les nouveaux lieux de densité en pôle de proximité ou intermédiaire. Quoiqu'il en soit, l'objectif est de polariser la fonction commerciale au sein de centralités existantes à renforcer ou à créer sous maîtrise publique. Le DAC de Besançon précise que l'objectif est d'assurer une complémentarité et une mixité sur un même lieu des activités commerciales, de l'habitat, de l'emploi et des services publics. Au niveau marchand, l'élargissement de gammes est préféré à l'accroissement de surfaces de vente existantes. À l'expression d'intensification urbaine correspond alors celle d'intensification de l'offre commerciale fondée sur la diversification des produits, des coûts et des valeurs qui y sont associées pour une mixité sociale et générationnelle des consommateurs « nomades », pressés ou oisifs. Ailleurs, dans les centres de quartier, les centres-bourgs et les centres des petites villes du périurbain proche de la grande agglomération, l'objectif est dorénavant de diversifier en gamme et en produits des branches commerciales d'achat courant et occasionnel afin d'étoffer les cœurs des bassins de vie et d'étendre leur rayonnement en évitant leur chevauchement. Dans le domaine du recentrage de l'urbanisation commerciale sur les pôles urbains, les DAC brestois et stéphanois apparaissent assez coercitifs, priorisant le commerce de centre-ville et de centre-bourg dont les limites seront précisées dans le PLU. De même, dans les communes de la Grande Agglomération Toulousaine, le développement commercial ne pourra se faire qu'au sein ou en continuité de l'espace urbanisé existant. On limite ainsi l'éclatement spatial des implantations d'établissements économiques et, du même coup, on économise du temps de déplacement sous condition d'une intermodalité efficiente. À une échelle plus micro géographique, la centralité – polarité nécessite, en terme d'aménagement, de repenser la convergence multimodale vers le pôle commercial en question : liaisons piétonnes, stationnement sur parc relais, halte ferroviaire ou stations de bus, lignes de TCSP.

Enfin, le développement d'une *accessibilité aux espaces marchands alternative* à l'automobile est globalement fondé sur deux types d'action : il s'agit d'abord d'organiser et d'orienter le développement commercial sur des réseaux de transport multimodaux avec priorisation des modes doux de déplacement. À Besançon, l'objectif est clairement de favoriser les achats et les déplacements des salariés du commerce en transports en commun. En filigrane, apparaît une volonté forte de mutualiser les parkings-relais afin de mobiliser la capacité de stationnement non utilisé par les usagers des transports publics pour les clientèles

des centres commerciaux qui persisteraient à accéder au site avec son véhicule personnel. Ce même DAC inscrit volontairement le principe de mettre en place un PDIE pour les activités commerciales, action encore très rare de nos jours.

Dans le Grand Toulouse, si un pôle commercial dispose d'une desserte en transport en commun en site propre, les seuils de développement seront bonifiés de + 20 %.

Raccourcir les circuits de distribution et d'approvisionnement constitue le second type d'action observé à travers ces documents d'urbanisme. On joue à la fois, ici, sur la contraction des temps d'accès au produit du producteur au distributeur (création de partenariats formalisés entre distributeurs et producteurs pour l'approvisionnement, dans le DAC toulousain) et du distributeur au consommateur : confortement des réseaux de vente en direct : marchés, AMAP, vente directe sur le lieu de production, accompagnement à la création de lieux de commercialisation groupés pour les producteurs, etc. Si bien que le DAC manœuvre incite, au niveau des haltes TER programmées sur le territoire du SCOT, à mettre en place de la vente directe de proximité sur ces polarités connectées voire interconnectées sur les flux de transport collectif doux.

	Périmètre et population en 2006 du SCOT	Grands principes d'aménagement du territoire du DAC	Contenu du DAC Hiérarchisation des pôles commerciaux ?	Applications du DAC
Pays de Brest	89 communes 7 intercommunalités 375 000 habitants	Le commerce est une fonction urbaine ; participe à la vie urbaine et périurbaine ; service essentiel à la population ; affirmation d'un maillage équilibré de l'offre commerciale ; équité de services ; principes de développement durable dont transports collectifs.	Élaboration d'une carte des zones d'aménagement commercial, déclinées en pôles métropolitains, structurants, de semi-proximité et, de proximité ; Deux grands objectifs : conforter l'organisation commerciale multipolaire, recentrer l'urbanisation commerciale sur les pôles urbains.	Le DAC est approuvé et applicable en 2011. Toute décision d'implantation commerciale rompant avec le DAC appelle une décision modificatrice du SCOT. Par ailleurs, la Communauté Urbaine de Brest a inscrit ces grands principes dans son PLU comme l'interdiction des moins de 300 m ² dans les pôles périphériques.
Grande agglomération toulousaine	117 communes 900 000 habitants	Tenir compte des objectifs d'aménagement et d'urbanisme durable, et le respect de la libre-entreprise.	Quatre niveaux d'offre commerciale : la proximité, l'offre intermédiaire, l'offre en pôle majeur d'agglomération, l'offre en pôle majeur métropolitain (centre-ville toulousain et portes d'agglomération).	Premier DAC français en 2009 Document d'urbanisme de référence pour tout projet de plus de 1000 m ² . Toute décision d'implantation commerciale rompant avec le DAC appelle une décision modificatrice du SCOT.
Syndicat d'Etudes du Schéma	3 intercommu	Revitalisation des centres-villes ; desserte en transports collectifs,	Élaboration d'une carte des polarités commerciales	SCOT et DAC en préparation en 2012. Projet de délimiter des

Directeur de la Région d'Arras	nalités et 41 communes 103 000 habitants	maîtrise des flux de marchandise ; consommation de l'espace	déclinées en pôles métropolitains, structurants, secondaires, de quartiers et ruraux.	centralités urbaines où le commerce serait incité à s'implanter ; et des pôles périphériques et autres où le DAC serait le document d'urbanisme de référence pour tout projet de plus de 1000 m ² .
Grand Besançon	59 communes 180 000 habitants	Accentuer le processus de métropolisation ; structurer l'agglomération en territoires solidaires ; assurer l'excellence environnementale. Objectifs spécifiques d'urbanisme commercial : renforcer l'attractivité globale ; conforter une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre ; rapprocher les lieux de résidence des lieux de consommation.	Le DAC ne propose pas de cartographie des pôles commerciaux.	Dac approuvé en 2010 Aucune recommandation à caractère opérationnel, ni de seuil d'autorisation d'ouverture.
Saint-Etienne SCoT du Sud Loire	117 communes 516 000 habitants	Objectifs de préservation de l'environnement (limitation de consommation d'espaces agricoles et de l'imperméabilisation des sols). Objectifs d'aménagement : renforcer l'organisation multipolaire des centralités commerciales existantes, y compris dans les centres-villes. Objectifs d'un aménagement plus qualitatif dans les zones commerciales existantes	Le DAC propose des Zones d'Aménagement Commercial ou ZACO qui sont hiérarchisées entre elles en quatre niveaux : Niveau de proximité, Niveau de centralité 2 dont petits centres-villes et supermarchés, Niveau départemental dont hypermarchés, Niveau régional (Centre-ville de Saint-Etienne et deux grandes zones périphériques de l'agglomération).	L'approbation du SCoT du Sud Loire qui intègre le DAC est approuvé et applicable en 2010. Depuis, ce schéma fait l'objet de nombreuses procédures juridiques de recours, reflets de logiques économiques divergentes dans un ensemble disparate. Aucune recommandation à caractère opérationnel, ni de seuil d'autorisation d'ouverture.
Le Mans Syndicat mixte du SCoT du Pays du Mans	48 communes 262 000 habitants	Tenir compte des objectifs d'aménagement et d'urbanisme durable ; Donner l'avantage aux transports collectifs ; Revitaliser les centres-villes ; Limiter le nombre des pôles périphériques ; Développer le commerce de proximité.	Le DAC propose une cartographie des pôles commerciaux en quatre types : pôles majeurs, pôles d'agglomération, pôles intermédiaires et de proximité.	DAC à l'étude (approbation prévue en 2013) Sans doute une inscription au PLU pour les Zones d'Aménagement Commercial ou ZACOM mais pas pour les centres-villes et les centres-bourgs.

Doc.VI.13 : Comparaison de six Documents d'Aménagement Commercial

(Source : R-P. Desse, 2013)

La mise en rapport étroite entre Transport et Urbanisme, dépassant un principe fondamental quasi unanimement partagé, est érigée peu à peu comme une doctrine d'aménagement durable. Au niveau des DAC, la corrélation entre transport et urbanisme commercial transparait peu à peu dans quelques SCOT les plus avancés sur le plan de la multifonctionnalité et de la mixité fonctionnelle. Il est nécessaire pour cela d'élargir l'interconnexion habitat / transport aux autres fonctions urbaines, y compris l'activité commerciale située au barycentre de flux logistiques de marchandises, d'actifs et de

consommateurs. Il convient également de poursuivre les programmes de densification amorcés dans les SCOT non seulement le long des lignes de TC mais aussi dans ou à proximité immédiate des zones d'activités économiques, notamment commerciales.

Sans approche transversale claire, approfondie et volontariste de l'urbanisme, il est à craindre que les extensions du réseau de tramway, de métro ou de bus soient vite avortées. Une lecture prospective de la ville sous l'angle des temporalités de pratiques urbaines, dont celle du déplacement, permettrait indubitablement de construire et d'aménager une accessibilité multipolaire cohérente, maîtrisée et réellement alternative à l'automobile. Cette lecture fait globalement défaut dans les documents d'urbanisme de la planification.

L'aménagement des temps porté indirectement par les DAC reste circonscrit à une volonté politique forte de caler la multipolarité commerciale au maillage multipolaire urbain et interurbain connecté par des modes de transport public, dans un souci d'accessibilité la plus continue et la plus rapide possible. S'ajoute à cela l'intention de faire centralité pour optimiser les temps de pratique en diminuant ceux voués aux déplacements. Toutefois, le consommateur « zappeur » d'aujourd'hui revendique la mobilité de chalandise et attend de pouvoir accéder à tous les pôles commerciaux (d'achat occasionnel principalement) en un minimum de temps, aujourd'hui massivement en voiture. Ce changement de culture de chalandise se produira lorsque les polarités urbaines des bassins de vie seront réellement connectées par des modes de transport réguliers répondant parfaitement aux temps et motivations de déplacement des usagers.

Sous l'effet de ces prescriptions plus ou moins avancées selon les cas, des opérations d'aménagement urbain, encore emblématiques, mettent en pratique localement l'articulation entre urbanisme, urbanisme commercial et transport au sein de programmes de renouvellement urbain et périurbain.

3.3. Opérations associant Urbanisme et Transport en cours ou en projet

Entre 2010 et 2013, la majorité des DAC s'appuie sur au moins une des trois actions suivantes :

Favoriser un urbanisme commercial orienté vers les TCSP et le rail (Nantes, Montpellier, Le Mans, Brest) symbolise la première action où Tramway et Train représentent les moyens de renforcer l'*accessibilité* aux pôles de chalandise.

Avant l'émergence des DAC, Nantes, Bordeaux et Strasbourg étaient déjà des villes françaises précurseurs en matière de tramway. Le centre commercial d'Atlantis à Saint-

Herblain ou encore le pôle ludo-marchand d'Odysseum à Montpellier ont été pensés en amont comme des sites devant être accessibles par un TCSP.

Dans un autre contexte, le projet « De Montpellier à la Mer » s'étend sur huit kilomètres, le long de la route historique qui relie le cœur de l'agglomération montpelliéraine à la Méditerranée. L'enjeu consiste à requalifier la route commerciale actuelle, sujette à l'implantation anarchique des grands commerces de périphérie, en s'appuyant sur l'arrivée de la ligne 3 du tramway. L'arrivée prochaine du tramway constitue une réelle opportunité de réaménagement du secteur et devient le support d'un projet urbain ambitieux. Sur la partie montpelliéraine du projet (l'avenue de la Mer), une politique de maîtrise foncière volontariste a été engagée depuis près de vingt ans. Tous les secteurs périphériques à la ville ont ainsi fait l'objet d'une inscription en ZAD. Cette politique d'acquisition foncière au fil de l'eau sur vingt ans se concrétise aujourd'hui par des opérations d'urbanisme de grande ampleur : l'avenue de la Mer est bordée par cinq ZAC en cours de réalisation ou en projet, qui totaliseront près de 7 000 logements.

Sur les communes de Lattes et Pérols (route de la Mer), une action foncière conjointe entre les communes et Montpellier Agglomération (transfert du droit de préemption urbain à l'agglomération, gestion coordonnée et partagée des déclarations d'intention d'aliéner) permet de préparer la mise en oeuvre opérationnelle du projet urbain actuellement en cours de définition. Certains secteurs stratégiques ont d'ores et déjà fait l'objet de création de ZAD, pour contrôler les prix, et de mesures de sauvegarde (périmètres d'études préalables au projet au sens de l'article L.123-2 du CU). Une concertation active a lieu avec les grandes et petites enseignes des zones commerciales qui jalonnent la route afin d'amorcer leur requalification : les centres commerciaux Auchan et Carrefour se sont engagés aux côtés de l'Agglomération pour conduire un projet de modernisation de leurs surfaces commerciales.¹⁷⁹

Dans la zone Nord du Mans, à dominante commerciale, le DAC inscrit la volonté d'optimiser la desserte en transport en commun : analyser la faisabilité d'une gare TER près du centre commercial Auchan, améliorer les fréquences du transport urbain (aujourd'hui limitées à un bus toutes les 25 à 40 minutes), développer des liaisons douces internes à la zone et en lien avec les quartiers environnants (« boulevard nature » piétonnier), améliorer la gestion du stationnement en lien avec le développement des transports en commun (mutualisation de parking, stationnement vélo), développer des liaisons douces internes et en

179 Source : Agence d'Urbanisme et de Développement des Régions Nîmoise et Alésienne

lien avec les quartiers environnants, favoriser les Plan de Déplacements d'Entreprises ou Interentreprises, etc.

Aussi, le deuxième type d'action observé a trait aux opérations de renouvellement urbain en entrée de ville fondées sur les principes de mixité fonctionnelle et d'accessibilité par du TCSP (Saint-Etienne, Besançon). Il s'agit ici de reconstruire de la *centralité* à la fois de quartier, articulée sur des déplacements de proximité, et d'agglomération voire au-delà, sur du ou des réseaux de transport plus larges.

Principale entrée de Saint-Etienne depuis Lyon, le site de Pont de l'Ane-Monthieu est sur le point d'être totalement repensé et réaménagé, avec l'ambition d'y créer un pôle commercial de dernière génération, exemplaire sur les plans architectural et environnemental. Sur 130 hectares, le projet mené par l'Établissement public d'aménagement de Saint-Étienne (EPASE) vise à transformer une zone commerciale aujourd'hui hétérogène, fragmentée, dominée par la voiture, en un quartier plus urbain, durable et attractif. La première phase de réaménagement de ce secteur prévoit de bâtir sur 66 ha un nouveau « faubourg commercial », la Cité des échanges. Un pôle commercial sera créé d'ici 2016, sur un grand plateau piéton de quarante hectares. Ce pôle de 75 000 m² de surfaces de vente viendra remplacer l'actuel hypermarché Géant et permettra de regrouper les enseignes aujourd'hui dispersées, dans un espace compact, simple d'accès et convivial, en relation avec le paysage commercial existant. Le pôle disposera de parkings mutualisés et sera desservi par les transports en commun (station de tram-train). Dans un souci d'équilibre avec les commerces du centre-ville, plutôt spécialisés dans l'équipement de la personne et la culture, ce futur pôle commercial sera dédié à l'équipement de la maison et à l'alimentaire. Dans une deuxième phase de projet, une offre de locaux pour les artisans et les PME-PMI sera également créée sur une surface de 24 000 m², ainsi que 540 logements implantés sur 53 000 m².

Enfin, la troisième action politique consiste à favoriser la *multipolarisation* commerciale à l'échelle métropolitaine et locale (Le Mans, Grenoble, Besançon).

Les pôles urbains intermédiaires sont en pleine maturité dans la région mancelle. Ils ont trouvé leur place dans un maillage commercial pourtant très serré à l'échelle du Pays. Des implantations d'enseigne (pour achats banaux et occasionnels) sont demandées et plébiscitées par des consommateurs périurbains soucieux de voir se créer une desserte de chalandise à proximité de leur domicile, à l'intérieur de leur bassin de vie. La problématique est donc ici moins économique qu'urbanistique. En effet, ces pôles commerciaux insulaires et zonés sont

souvent aménagés à l'entrée des bourgs et sans réelle articulation avec le centre de la ville ou du village. Ces offres commerciales en développement dans les espaces périurbains s'accompagnent d'une forte volonté politique de développer des liaisons douces entre les nouveaux quartiers et les centralités initiales pour faciliter les échanges à l'intérieur des communes et pérenniser ces commerces de proximité. En outre, le couturage entre les petits pôles de proximité, puis entre ceux-ci et les autres pôles de chalandise du Pays déterminent un enjeu de premier ordre car ces derniers sont aussi des pôles d'emploi. L'ouverture et la réouverture de gares périurbaines devraient répondre à cet enjeu.

Pour Grenoble, le DAC dessine une région urbaine à deux niveaux d'organisation : une région unitaire est circonscrite à un grand bassin de vie pour les activités commerciales exceptionnelles de forte attraction. En matière de déplacement, ce territoire doit mettre en place un maillage multimodal convergent sur Grenoble.

Pour les activités plus ordinaires et quotidiennes, la région s'organise alors en bassins et sous-bassins de vie, autour de territoires de proximité plus équilibrés et « autonomes » (emplois, services, commerces, loisirs) devant se donner les moyens (notamment en matière de déplacement) de privilégier les fonctionnements internes à chacun de ces secteurs. Ce modèle en archipels périurbains est très proche de celui adopté dans l'aire urbaine de Rennes.

Une nouvelle culture urbanistique est en train de se construire peu à peu au sein de territoires de solidarité et, surtout, de territoires de projet exploratoires localement. La démarche est empirique et prendra du temps, celui d'un portage politique volontariste, d'un urbanisme de la négociation et de la concertation pour rassembler des partenaires multiples, publics et privés, qui devront apprendre à travailler ensemble.

Pour autant, le croisement des temps de chalandise, de travail, de loisirs, de la famille, etc. appelle un urbanisme de la synchronisation ou resynchronisation qui consiste à rapprocher ou superposer ces temporalités par l'intensification des réseaux de déplacement et leur mise en connexion multipolaire et urbaine. Reste encore à couturer finement des pôles commerciaux en archipels isolés, seulement accessibles en automobile, à la périphérie des agglomérations et en première couronne périurbaine et à défragmenter, « dézoner » des fonctions urbaines éclatées et non contiguës. Ces démarches sont inscrites dans bon nombre de SCOT et de premières expériences aménagistes en la matière sont testées dans quelques villes françaises.

Elles constituent sans doute la première étape d'aménagement et de renouvellement urbain opérée. La seconde étape, devra être celle d'un chrono-aménagement ou d'un chrono-

urbanisme capable de corréler les temps du travail, du loisir, etc., et de la consommation à ceux des modes de transport collectif, en déterminant des polarités accessibles 24 h/24 (gare, aéroport, hôpitaux, entreprises de nuit, articulées sur les 3x8), d'autres joignables plutôt aux horaires classiques du travail, d'autres plutôt le week-end (équipements culturels, commerce occasionnel), la nuit (quartiers festifs) ou en début de soirée (commerce de proximité pouvant être fréquenté par des actifs au retour de leur travail).

CONCLUSION : urbanisme des transports, synchronicité et synchoricité

Les collectivités locales françaises, sous l'impulsion du Ministère de l'égalité des territoires et du logement, cherchent à construire des territoires de planification plus larges et moins sectorisés à travers une gouvernance métropolitaine capable de coordonner les territoires, à l'exemple de la constitution de syndicats mixtes de transport regroupant plusieurs anciennes AOT. Certaines d'entre elles parviennent à ériger et appliquer les principes d'une recomposition territoriale à partir d'un urbanisme des transports collectifs aux méthodes plus infrastructurelles et spatiales que temporelles.

Ces problématiques nouvelles d'aménagement du territoire urbain émanant d'une démarche de planification et d'urbanisme transversale, impensée jusqu'ici, auront assurément des incidences remarquables sur les temporalités des pratiques de déplacement urbain : freiner la consommation d'espace permettra à terme de réduire et d'économiser du temps de déplacement ; favoriser la mixité des fonctions agira nécessairement sur l'optimisation des temps sociaux et l'accroissement des temps d'échange au sein d'un même quartier ; enfin, développer les modes doux de transport en site propre reviendra à fluidifier et réguler plus finement les temps de trajet à condition d'intégrer les échelles spatiales et temporelles plus larges dans lesquelles fonctionnent les individus et les groupes (multipolarisation urbaine et périurbaine interconnectée).

Toutefois, en l'état actuel, le chrono-urbanisme demeure peu investigué ; les pistes explorées demeurent celles de l'aménagement des espaces de centralité réticulaire en voie de couture plus que celles de l'aménagement des temps.

Pourtant, à travers les documents d'urbanisme étudiés de certaines villes innovantes, des processus directs et indirects de régulation des temps de l'urbain sont en marche. Comme pour l'espace, les temps sociaux de la ville peuvent être régulés par des processus actifs opérés par des choix d'aménagement favorisant le compactage et la concentration des temps de pratique urbaine pour des temps courts et rapides de déplacement urbain.

En effet, face à l'étalement des espaces urbanisés, les SCOT préconisent de mettre en œuvre des outils capables de freiner ce mouvement, de limiter et de mieux accompagner l'expansion géographique des villes par la compacité et la densification, tant dans l'urbain que dans le périurbain. À l'étalement des espaces correspond l'étalement des temps sociaux et leur désynchronisation : selon L. Gwiazdzinski (2012), « la ville qui dort, travaille et s'amuse, s'entremêle ». Travail de nuit, activités festives et culturelles nocturnes (nuit des musées), trains de nuit, ouverture de centres commerciaux le dimanche, évènements marketing et lancement des ventes du dernier *Iphone 5* d'*Apple* à minuit dans son *show room* parisien, cours du soir, etc. représentent quelques exemples formels d'étalement des temps de socialisation et de sociabilité.

Compacter le temps permet alors de limiter les conditions mêmes de son étalement : par exemple, dans le domaine de la mobilité, nous avons vu que le compactage des temps de déplacement pouvait être assuré en ciblant précisément les temps d'utilisation des transports par une offre individualisée et souple, comme le transport à la demande (TAD) dans certaines villes. L'hybridation est un autre moyen d'y parvenir : gares et aéroports se transforment en centres commerciaux, les aires autoroutières se muent en boutiques touristiques et *food court*, les galeries marchandes deviennent des lieux événementiels, les universités ouvrent leurs laboratoires le week-end lors de la fête de la science. Cette mixité éphémère ou durable des fonctions compacte les temps d'usage en proposant dans un même lieu et lors d'un même créneau horaire une multiplicité d'activités à consommer et à pratiquer selon les choix des individus. Les dernières initiatives de la grande distribution en matière de *drive*, de livraison à domicile ou à un point relais, de renforcement des *conveniences stores* (Carrefour city) dans les centralités de quartiers, renforcent cette optimisation des temps de chalandise.

Compacter les temps de mobilité revient donc à les réduire en les optimisant dans la mesure où faire ses courses dans les lieux de transport (commerce de transit), faire réparer son véhicule sur son lieu de travail et travailler dans les trains ou dans les gares, etc. permet, au final, d'économiser du temps pour mieux profiter des moments qui vont suivre, en famille ou entre amis.

Par ailleurs, face à la dilatation, à la fragmentation et à l'éclatement de l'urbanisation dans les aires urbaines, les temps, eux aussi, éclatent et se fragmentent. Les « consommateurs zappeurs » articulent successivement les temps de la famille, de l'approvisionnement, du travail, du loisir, etc., sans qu'ils soient nécessairement linéaires. À la concentration des fonctions dans l'espace, capable de construire alors de la polarité voire de la centralité, correspond aussi la possibilité d'une *concentration des temps* sur des pôles de centralité

multifonctionnels (travail, achat, loisir, logement). Le propre de la multifonctionnalité est ainsi de limiter les déplacements intra et interpoles, et de réduire fortement les temps de transport. Encore est-il nécessaire que ceux-ci soient pensés aux échelles de mobilité des usagers.

Dans le modèle de la ville archipel qui se dessine, la concentration des fonctions sur un même pôle constitue autant de plates-formes d'accès et de connexion à la ville mobile et rapide. Les projets de densification urbaine autour des nouvelles implantations de gares TER dans les petites villes des aires urbaines et métropolitaines, les implantations de *Drive* sur les roades et les entrées de ville, incarnent ces aménagements concentrationnaires à partir desquels il est possible de se brancher pour, en un minimum de temps, pratiquer la ville polytopique et polychronique. Réseaux physiques de circulation et réseaux numériques de connexion se complètent alors ; leur mise en complémentarité permet d'accéder à la « vie en ville à la carte » dans une logique d'individuation des pratiques revendiquée.

De même, le logement constitue aussi un territoire de concentration temporelle : vivre, travailler, acheter à domicile, étudier chez soi via une plate-forme d'enseignement à distance ou encore regarder un film ou une émission télévisée en *replay*, sont autant d'usages consommés successivement ou parallèlement en écartant ici tout rapport à la mobilité. De ce fait, la fixité représente une alternative radicale à la mobilité. Elle est susceptible de symboliser une des solutions à la congestion des voies de circulation à certains moments de la journée et de la semaine, comme le télétravail. Au sens large, elle rejoint l'idée de favoriser la lenteur et l'oisiveté au sein des villes. La *slow city* représenterait une des principales solutions pour retrouver le temps de vivre dans une ville au cadre de vie régénéré.

En définitive, les politiques de transport et d'urbanisme essaient d'adapter la ville à une société en mouvement par une vision très synchronique de l'aménagement urbain. La *synchronicité* implique ici de chercher à accorder les temps fonctionnels, sociaux et de déplacement des usagers majoritairement diachroniques aujourd'hui. Les voies expérimentées par les acteurs publics participent à juxtaposer les temps fonctionnels et de déplacement (centralité, opérations multifonctionnelles) et à emboîter les temps de mobilité (coutures multipolaires hiérarchisées). La superposition des temps de pratique en un même lieu relève davantage de stratégies d'insertion urbaine des acteurs privés et de la sphère entrepreneuriale (espaces urbains hybrides). Quoiqu'il en soit, on agit sur l'infrastructure matérielle et spatiale de l'urbain au sein de nouvelles constructions territoriales de projet et de nouveaux modes d'organisation urbaine polaires et réticulaires, tant dans le champ de l'urbanisme de la planification que de l'opérationnel.

Or, l'objectif final n'est-il pas, au contraire, de désynchroniser les temps de fonctionnement des transports collectifs afin qu'ils puissent s'adapter plus finement à l'éventail des temps et des rythmes de mobilité ?

En effet, les possibilités d'aménager les temps de la ville et de ses habitants sont souvent écartées ou ignorées. Il faudrait alors penser la désynchronisation des horaires et des cadencements des transports collectifs, souvent mécaniques, aux échelles quotidienne et hebdomadaire, pour mieux répondre à la demande de déplacement des usagers. Il conviendrait aussi d'adapter les temps d'ouverture / fermeture des offres fonctionnelles (marché nocturne une fois par semaine, fermeture tardive d'un hypermarché les vendredi et samedi soirs, etc.) à la demande sociale des consommateurs par un accompagnement temporel adéquat de lignes de transport public spécifiques. La solution consisterait alors à trouver les conditions de la synchronicité, celles d'une cohérence des temps de la ville et du transport, celles encore du groupement collectif de flux de déplacements initialement individuels mais convergeant dans le temps et l'espace simultanément (mobilités intelligentes à l'exemple du covoiturage), dans le mouvement de désynchronisation prégnant qui affecte notre société.

Par ailleurs, les visions aménagistes de la prospective urbaine apparaissent trop ancrées dans le maillage d'une multipolarisation de proximité pensée pour favoriser la ville des courtes distances. Cette recherche de proximité reste encore trop idéalisée à l'échelle des quartiers et à partir du logement. C'est oublier que les espaces de vie des urbains et périurbains dépassent allégrement ce cadre, que la proximité peut également se penser à partir des pôles d'emploi et que toutes les polarités ne figurent pas nécessairement des centralités. Le quartier est une échelle de vie et de temps qui n'est plus unanimement partagée : les enfants des familles recomposées, les étudiants, les actifs travaillant dans une autre aire urbaine que celle où ils résident, représentent des « navigants » aux territorialités et temporalités différentes de celles des populations enracinées.

Au-delà de ce constat, la ville polycentrique s'est longtemps construite de manière fragmentée et sectorisée. Elle commence à être pensée à des échelles territoriales plus larges, à travers de nouvelles formes de gouvernance et dans un souci de connexions multiscalaires qui s'inscrivent sur un temps long de planification et d'opérationnalité (horizon 2030) mais qui demeurent encore incomplètes. À l'opposé, en dehors de Paris, Grenoble et Toulouse font figure de villes pionnières.

Les temporalités de la ville sont également multiscalaires. Le temps quotidien est déterminant mais d'autres temporalités le sont tout autant : les transports collectifs devraient

s'adapter dorénavant aux temps saisonniers du tourisme et aux temps extraordinaires des manifestations culturelles ou bien réguliers et prévus chaque année, ou bien spontanés.

Plus qu'à une gestion temporelle des services de transport, il convient plutôt de maximiser la création d'un urbanisme temporel des mobilités d'usage au plus près des besoins de déplacements multiscalaires des individus et des groupes. Certes, des services souples à la mobilité, dont certains ont déjà été expérimentés, permettent d'améliorer l'accès aux pôles urbains de connexion par une offre en porte à porte (TAD, navette, modes intermédiaires entre le TC et le taxi) ou par la possibilité de gagner rapidement son lieu de travail sans utiliser sa voiture (PDIE, TC multi-entreprises, participation de l'entreprise aux frais de transport doux). Ils donnent la possibilité, encore, d'aider à accroître la flexibilité des transports publics : à Hambourg, le *Nightcruiser*, un bus de nuit qui relie les principaux bars et discothèques de la ville toutes les quinze à trente minutes le week-end, constitue une alternative sécuritaire à l'usage individuel de la voiture. Mais services de mobilité et politiques d'aménagement public et privé, doivent trouver les complémentarités d'action nécessaires à la finalisation d'une mobilité individualisée : par exemple, les points de retrait automatique des colis proposent une alternative à la livraison à domicile et permettent une accessibilité au produit en dehors des horaires réguliers d'ouverture des boutiques.

Au final, pour parvenir à un système efficace de mobilité durable et à côté de la synchronicité à construire entre temps de l'urbain et temps de la mobilité, il est nécessaire de pallier le manque actuel de *synchoricité* aussi bien à l'échelle intra-urbaine qu'interurbaine.

Dans l'intra-urbain, les hiatus intermodaux, les discontinuités de réseaux, le manque de multimodalité, les isolats fonctionnels accessibles seulement en automobile, les cadencements faibles et rédhibitoires des bus ou des tramways, etc., représentent ce manque de synchronicité de la ville aujourd'hui. Cependant, la densification et l'extension des maillages de lignes de transport collectif à l'échelle des agglomérations se poursuivent ; la densification urbaine des stations de bus ou de métro également. Certes, ce mouvement est lent et inégal mais grandit petit à petit.

C'est à l'échelle interurbaine que le problème de synchronicité est le plus délicat. En 2013, quatre *scenarii* de couturage coexistent, chacun d'eux traduisant des faiblesses dans le dessin réticulaire adopté :

La politique du laisser faire périurbain laisse, tout d'abord, le « tout automobile » organiser l'espace et le temps du déplacement. Le transport collectif, irrégulier, peu cadencé, est souvent pensé tardivement et *a posteriori* de formes d'urbanisation éclatées qui le rendent inefficace. Faute de réforme foncière efficace, l'étalement urbain continue et s'accroît.

Dans le cas de l'agglomération autocentrée (Le Mans), le réseau de TC renouvelé sur ce territoire ne suffit pas encore à réduire la place de la voiture. La congestion des entrées de ville demeure car le réseau de modes doux est incomplet et surtout interrompu avec les communes du périurbain au sein desquelles l'étalement de l'urbanisation continue à croître.

Le système en archipel (Toulouse), quant à lui, montre que les petits noyaux périurbains, plus ou moins compacts, ont organisé, à l'échelle des communautés de communes, les conditions d'un rabattement modal sur le pôle intermédiaire principal à l'urbanisation du cœur de ville ou de village maîtrisée autour d'un point de desserte et d'un axe de TC ; ces petites villes étant elles-mêmes raccordées à la grande agglomération proche. Ce dispositif pose néanmoins le problème du risque d'inégalité de développement entre les EPCI (certaines AOT ne pouvant pas financer du transport public à elles seules) et d'une articulation souvent faible ou ponctuelle avec l'agglomération centrale.

Enfin, l'organisation d'un système de transport en doigts de gant (Rennes), en étroite convergence vers l'agglomération centrale, dessine une structure en étoile qui ne permet pas encore d'assurer les liaisons de périphérie à périphérie.

L'harmonie des territoires couturés est recherchée dans le cadre des SCOT. Outre les fondements d'une nouvelle gouvernance et de nouveaux territoires de projets urbains, plus difficilement, dans l'aire de rayonnement des grandes agglomérations, la synchronicité appelle à connaître les modes et les temporalités de l'habiter périurbain aux pérégrinations distendues et généralement soutenues.

En termes de bilan prospectif, la prise en compte de la dimension temporelle de l'accessibilité, la mise en rapport urbanisme et transport (plus que urbanisme et mobilité) et l'orientation de l'aménagement du territoire vers un polycentrisme maillé et hiérarchisé autour de la métropole, représentent des démarches de plus en plus admises aujourd'hui au sein des collectivités territoriales. Le bilan est plus négatif concernant l'état des réflexions sur les conditions de rapprochement des lieux de travail de ceux de l'habitat, sur la synchronisation générale des services (sauf pour les villes où existent des bureaux des temps), des commerces et des loisirs devenus, depuis le début des années 2000, les premiers moteurs de mobilité avant le travail, en France. Il est également très incomplet, du fait de l'amélioration progressive des systèmes de transport, sur les méthodes de régulation des inégalités sociales à venir entre les espaces urbains ou périurbains connectés et ceux qui ne le seront pas ou mal.

CONCLUSION

Les six chapitres successifs présentés dans ce rapport de recherche ont tous approché la ville à travers ses dimensions temporelles. Au travers de focus très variés, les temporalités de l'urbain ont été tour à tour étudiées à partir des politiques institutionnelles, des fonctions économiques, des usages des espaces publics, des pratiques de sociabilité et de mobilité. La traduction temporelle de ces processus de planification, d'action, d'expérimentation ou d'usage recentre inextricablement la question de l'habiter sur la capacité de la *polis* à répondre aux demandes socio-économiques, aux usages et aux modes de vie de populations urbaines et périurbaines de plus en plus asynchrones. Aménager l'espace ne peut plus se penser sans prise en considération des temporalités auxquelles il renvoie ou dont il reste le support : temps d'usage, temps d'ouverture des commerces et des services, temps des déplacements, temps de rencontre, de la fête ou du travail, etc., impliquent d'être gérés et intégrés thématiquement et transversalement dans la sphère de l'urbanisme. L'avènement progressif d'un chrono-urbanisme capable de corrélérer aux enjeux de l'espace, ceux du temps, devra nécessairement trouver les réponses aux questions de synchronisation - désynchronisation de l'offre à la demande ainsi qu'aux équilibres à trouver entre « synchronie » et « synchorie ». Il devra également veiller aux conditions de l'adaptation des espaces publics aux nouvelles temporalités de la ville (notamment celles de l'information et de la communication numériques), aux modes de conciliation entre rythmes socio-économiques diurnes et nocturnes, puis, enfin, à la manière de gérer plus globalement des mobilités multiscales et polychrones.

Des politiques temporelles trop fragmentées ? Comment synchroniser et désynchroniser rythmes urbains et rythmes sociaux ?

À la suite des collectivités pionnières des *tempi della città*, plusieurs villes françaises se sont emparées des questions temporelles. La progression de ces préoccupations au sein des politiques urbaines s'est traduite par des réadaptations d'horaires des services, le développement de l'accueil des jeunes enfants (notamment en horaires élargis et irréguliers), la mutualisation de certains équipements et services (avec l'essor des « tiers-lieux »), la désynchronisation d'autres, etc. Si ces avancées sont manifestes, elles restent fragmentées, se

limitant bien souvent à quelques actions isolées et dépassant difficilement le stade des expérimentations. La volonté d'une prise en compte du temps plus global, d'injecter du temps dans toute politique urbaine, ou de mettre les temporalités au cœur de l'action urbaine, est encore loin de se concrétiser. Par ailleurs, la promotion de l'accessibilité des services et des commerces est souvent réduite, au niveau temporel, à l'élargissement de l'amplitude horaire, et, au niveau spatial, aux accès routiers (plus exceptionnellement aux « modes doux »). Et surtout, rares sont les actions qui intègrent les deux dimensions, spatiale et temporelle. Des tentatives d'approche plus globale des temporalités urbaines voient tout de même le jour, avec par exemple le réaménagement du centre-ville de Saint-Denis ou le Schéma Directeur Temps et Territoire de Montpellier.

Dans un tel contexte, les quelques expériences de garde d'enfants en horaires élargis restent des dispositifs partiels et temporaires. Elles constituent une réponse, parmi d'autres, aux difficultés liées à l'articulation des temps pour des familles, toujours plus nombreuses, qui vivent en marge des rythmes collectifs. Mais elles posent aussi plusieurs questions, notamment en matière de conditions de travail des employés, de maillage territorial et de sortie du dispositif. Profiter de la ville aux heures creuses, à un autre rythme que la majorité des citoyens, peut avoir ses avantages ; ces vies à contretemps limitent tout de même les possibilités de sociabilités en dehors du noyau familial, voire en son sein même lorsque les enfants sont soumis aux rythmes scolaires. Le temps scolaire impose une resynchronisation – au moins partielle – sur les rythmes collectifs. Et c'est bien souvent aux mères que revient cette tâche, en diminuant leur temps de travail, en changeant d'activités professionnelles, voire en y renonçant.

Face à une demande sociétale contradictoire, face à des individus tiraillés entre leurs refus des horaires atypiques comme salariés et leurs désirs de ville en 24/24 comme consommateurs, coexistent des tendances elles-mêmes divergentes : des commerces et surtout des services avec une amplitude horaire limitée, qui sont ouverts lorsque la plupart des actifs ne peuvent s'y rendre (9-12 h / 14-17 h du lundi au vendredi) ; et d'autres qui ont élargi leurs horaires sur la soirée, la nuit (jusqu'à 22 h, minuit, voire en 24/24), le samedi, ou encore le dimanche, ce qui rend d'autant plus difficile l'articulation des temps de vie de leurs salariés. Quoi qu'il en soit, les heures creuses le deviennent de moins en moins, les temps d'usage de la ville tendent à se niveler et demandent parfois à être étendus pour synchronisation ou désynchronisation, tôt le matin ou tard le soir, à l'échelle de la journée ou de la semaine, sans adopter pour autant le principe d'une ville « non stop ». Parallèlement, certaines tâches peuvent demander une resynchronisation sur les temps normatifs de la ville. Reste ici posé

l'enjeu d'une régulation publique afin de coordonner ces logiques parfois contradictoires et d'intégrer la multiplicité des temps sociaux dans la ville.

Entre offre économique « servicielle » et demande sociale individuelle : quels équilibres trouver entre articulations synchroniques et synchoriques de la ville ?

Les villes françaises ont longtemps obéi à des normes nationales de fonctionnement de leur appareil de commerces et de services. Moyennant quelques variantes locales et des branches particulières, les magasins étaient généralement fermés le dimanche et, sauf pour des villes du Sud, le lundi. Cet « équilibre » des jours de la semaine et celui des horaires – le classique 9 h-19 h avec une fermeture d'une à deux heures en milieu de journée - apparaissaient immuables dans le paysage urbain national. N'y échappaient que des catégories marchandes orientées vers les produits frais, les cafés et restaurants, certains services.

A la simplicité rimant avec la régularité a succédé le désordre et la complexité. Les dérogations aux règles communes se sont multipliées. Au-delà des seules entorses encadrées liées à des événements ponctuels (foires, périodes de solde, veilles de jours de fête), des autorisations nouvelles ont concerné des branches commerciales ou des zones spécifiques ; avec les années 2000, des périmètres nouveaux ont été définis par l'administration : zones de tourisme ou encore zones de consommation exceptionnelle. De plus, débordant de ces normes nouvelles, des entreprises ont multiplié les ouvertures « sauvages », hors normes, c'est-à-dire illégales, souvent avec l'appui inégalement spontané de leurs salariés. Un jeu d'acteurs compliqué, de lobbying et d'ententes, a visé à forcer le passage en faveur d'une libéralisation complète des temporalités commerciales ; pressions sur l'Etat et les parlementaires, pressions sur les municipalités, effets d'entraînement des grandes firmes sur les moyennes, voire les petites, balancement entre attitudes des fédérations syndicales nationales et des groupes locaux de salariés, etc. ; tout un enchevêtrement s'est fait jour qui a abouti à un panorama d'une grande confusion. D'aucuns ont utilisé l'expression de « millefeuille » pour désigner la jungle actuelle des temporalités du commerce.

Face à cette situation confuse, l'on doit s'interroger sur les enjeux de la désynchronisation commerciale en distinguant ses acteurs et ses échelles.

- Les partisans d'une désynchronisation absolue des magasins vantent les mérites d'une offre disponible en journée continue et en soirée, concurrençant efficacement le commerce en ligne, et, pour la vie marchande centrale, les compétiteurs des périphéries, évitant les encombrements, facilitant le recours par les chalandes aux interstices temporels pour faire leurs

courses, permettant de soutenir la compétition entre métropoles européennes. Naturellement, se trouvent négligés les conséquences sociales de l'ouverture élargie en semaine et le dimanche : la vie familiale perturbée, l'artificialisation de la vie quotidienne des employés du commerce, l'impossibilité de plages communes de loisirs et de rencontres, etc.

- Les tenants du *statu quo* soulignent les bénéfices de rythmes réguliers pour le fonctionnement des très petites entreprises, l'intérêt de conserver les liens sociaux le dimanche, et contredisent les arguments économiques voire sociaux des « novateurs », insistant sur la non-extensibilité des ressources dépensables des ménages, sauf à amplifier gravement leur endettement ;

- Entre ces deux pôles d'opinion se placent les adeptes d'une remise à plat du dispositif réglementaire actuel ; ils souhaitent une clarification selon les branches et les sections de territoires permettant des ouvertures tardives raisonnables et une amplification modérée des ouvertures dominicales. C'est dans ce sens que va le récent « rapport Bailly » (3 décembre 2013) remis au Premier ministre ; il prône la fusion des périmètres spéciaux (touristiques et PUCE), une augmentation de cinq à douze dimanches par an des ouvertures possibles, certains par autorisations municipales, d'autres au gré des entreprises après concertation avec les salariés, le maintien des dérogations offertes à certaines branches (alimentaire, fleuristes, jardinerie, magasins de meubles).

Face aux conflits, aux connivences et aux perspectives nouvelles, on est conduit à s'interroger sur la pertinence de propositions fondées sur le maillage communal sachant que les enjeux ne sont pas les mêmes pour les petites villes du « rural profond » de la « France des périphéries », pour la mégapole francilienne, pour les villes des littoraux touristiques, les métropoles régionales, les cités du périurbain, celles des frontières, etc.

Il est clair que la prise en compte de la diversité des territoires - urbains, suburbains, périurbains - devrait se combiner avec celle des régions. C'est par la connaissance fine des bassins de chalandise du commerce, des loisirs, des services que devrait être opérée une remise en ordre de marche du temporel. Il s'agirait alors d'intégrer, certes, les données de la concurrence des entreprises proches ou moins proches mais aussi de prendre en considération les habitudes sociales, les traditions et les aspirations à la diversité d'usage des temps sociaux. Synchronisation et désynchronisation sont en fait à cet égard les deux faces d'un même jeu des temporalités où un juste équilibre est nécessaire de manière à ne pas amplifier davantage le travail de nuit – a-biologique par nature –, ou celui du dimanche – antisocial par essence –.

Si des exceptions apparaissent techniquement nécessaires pour les « non-lieux » internationaux (grands aéroports, gares principales, pôles frontaliers, aires autoroutières), une grande partie des territoires n'ont pas besoin d'une amplification massive des ouvertures ; hormis la journée continue et des soirées commerciales plus tardives une ou deux fois par semaine, seul l'été peut représenter un réel enjeu d'ouvertures élargies en raison du poids de la fonction touristique.

Prendre en compte les temporalités dans l'espace urbain ne peut consister dans un « laisser faire » stérile, à la remorque des opinions et des pratiques individuelles changeantes. Au nom du lien social, tout chrono-urbanisme devrait se fonder sur des cadres adaptés aux réalités locales, à la protection du tissu social, et, si possible, simples et cohérents.

Comment adapter les espaces publics aux nouvelles temporalités d'usage de la ville ?

Le rôle de l'espace public « physique » dans la politique, la citoyenneté, l'économique, la sociabilité, la rencontre et la fête, ne cesse de décliner, plus ou moins radicalement, depuis plusieurs siècles (l'agora, le marché sur la place publique) ou seulement depuis quelques décennies (interdiction de manifestations spontanées et d'appropriations spatiales trop marquées, etc.).

Avec l'urbanisme moderne, l'espace public est devenu secondaire et n'a plus joué qu'un rôle d'accompagnement de l'architecture au service d'une circulation motorisée en forte augmentation. Il se fonctionnalise peu à peu et se « théâtralise » au gré de la montée en puissance des préoccupations esthétiques et touristiques de et dans la ville. Cette artificialisation grandissante de l'espace public, sans l'annihiler complètement, concourt bientôt à un réel déplacement et changement des lieux de rencontre, de fréquentation, de flânerie et de shopping. La sphère privée parvient alors à remplir et offrir ces fonctions sociales dans des espaces devenus hybrides sur les plans juridique (public/privé), morphologique (ouvert/fermé), économique (marchand/non marchand, loisirs-culture-commerce) et temporel (ouverture/fermeture successives ou synchrones - centre commercial-cinéma-restauration, journées continues), etc.

Enfin, l'espace public, pensé aujourd'hui quasi exclusivement à l'échelle du quartier pour des relations de proximité, doit plus que jamais répondre à des articulations spatiales et temporelles d'usages produits à d'autres échelles du chronotope urbain. Il doit correspondre aux cheminements parcourus dans les réseaux et nœuds de circulation et d'échange d'une aire urbaine et d'une agglomération ; il doit également pouvoir répondre à des demandes d'usage

hybride ou de plus en plus multifonctionnels mêlant flânerie, accès rapide au travail, « temps des courses et course des temps ». A la fois réseau de circulation douce et « oasis d'urbanité », lieu de distraction et lieu de travail, la conception aménagiste de l'espace public de demain doit indéniablement prendre en compte les temporalités de déplacement (ou de fixité) des usagers en même temps que les possibilités de se connecter à d'autres lieux intra- et interurbains, publics et privés. Le téléphone mobile et l'Internet vont sans aucun doute redessiner l'espace public et la ville à travers les vitesses de déplacement et d'accès à l'information d'une part, les moyens de rencontre, l'interaction et l'altérité d'autre part. Si les réseaux sociaux et la toile du *net* tendent à devenir de nouveaux espaces publics de partage, il n'en demeure pas moins que le mobilier urbain informationnel, les bornes de connexion aux plans de ville ou aux réseaux de modes de transport à louer, les applications de géolocalisation des *smartphones* deviennent les outils d'une ville numérique de moins en moins déconnectée de la cité matérialisée par des pleins et des vides. Ces vides que peuvent symboliser parfois les espaces publics apparaissent de plus en plus comme des réseaux denses interconnectés, aux temporalités riches ; cette interconnexion contribuant alors à organiser des manifestations imprévisibles (« apéro géant ») et non institutionnelles.

Les principaux enjeux de l'espace public sont alors de devenir asynchrones, polyvalents et hybrides (complémentarité des réseaux matériels et immatériels d'information et de circulation).

Usages de la ville diurne et de la ville nocturne : quelle conciliation et remédiation pour une approche chrono-urbanistique efficace ?

Le retour au centre-ville de nouvelles populations souvent jeunes a été annoncé comme une renaissance de ces quartiers centraux après des décennies de recul démographique important. Ce renouveau résidentiel, qui est lié à des politiques publiques et surtout à un intérêt croissant du marché immobilier pour ces quartiers, s'est amorcé dans la décennie 1990 et s'est accéléré depuis. Il est très variable d'une ville à l'autre, plus évident dans une grande métropole comme Toulouse que dans des villes moyennes comme Angers, Brest et Le Mans.

La coexistence entre ces populations jeunes et plus âgées, aux temporalités très différentes, n'est pas sans susciter des tensions. Qu'ils soient jeunes actifs ou jeunes en formation, leurs gestions du temps libre leur permettent une certaine liberté, notamment en soirée. Seuls ou en couple mais la plupart du temps sans charge de famille, ils sont à la recherche d'espaces publics ou de lieux de convivialité comme les bars ou les restaurants.

Leurs concentrations sur tel ou tel espace suscitent de nouveaux flux, avec des temporalités différentes selon les saisons, les jours de la semaine et les heures de la soirée. Leurs présences et leurs visibilitées sont aussi des atouts touristiques pour la ville. Ainsi, les rues de Toulouse, de Grenoble ou de Montpellier sont bien animées par des populations étudiantes très nombreuses.

Pourtant à certaines heures de la nuit, ces concentrations de noctambules dans des périmètres relativement limités suscitent un débat de plus en plus passionné. La coexistence entre riverains et noctambules qui déambulent parfois jusqu'aux premières lueurs de l'aube, entraîne des crispations puis des interpellations des pouvoirs publics.

A ce stade de la réflexion, nous avons focalisé l'étude sur la population étudiante qui, dans sa grande majorité, a un rapport au temps différent, avec des contraintes moins importantes que la population en général. L'enquête auprès des étudiants de l'université de Brest a permis de réfléchir aux temporalités de la nuit et à ses débordements dans de bonnes conditions d'expérience. Avec une population qui peut se permettre de ne pas travailler le lendemain, qui aime la nuit et qui a de fortes tendances à confondre soirées festives et alcoolisation, nous avons les bons ingrédients d'observation des débordements nocturnes sur l'espace public.

Ce phénomène de *binge drinking* qui s'est diffusé dans la plupart des villes européennes semble atteindre des niveaux inégalés dans des villes comme Rennes ou Brest.

A ce stade de la réflexion, la perception du phénomène et de ses désagréments est fortement liée à la morphologie de l'espace festif. Ainsi, la concentration du phénomène sur une rue ou deux à Rennes suscite des critiques et des tentatives de remédiation très précoces. Ce n'est pas le cas dans les autres villes étudiées où le phénomène est plus dilué.

Quant aux remédiations, elles ont varié dans le temps et selon les villes concernées. Dans les années 1990 et 2000, au moment où les collectivités locales découvraient le phénomène, la tendance était à la répression. Rennes en est alors l'archétype avec un déploiement des forces de l'ordre qui, en final, se transforme en spectacle et renforce l'attractivité de certains espaces à certaines heures de la nuit. Au plus fort moment de la mise en place d'une politique « énergique » de contrôle de l'espace public, les soirées festives se sont poursuivies, avec au mieux un déplacement des débordements aux marges du périmètre contrôlé par les forces de l'ordre.

Depuis quelques années, l'époque est à la médiation sur le terrain lui-même avec des patrouilles de police aux effectifs réduits, la présence de la Croix-Rouge ou des médiateurs municipaux.

Un deuxième niveau de médiation est en pleine expérimentation actuellement sans que l'on sache trop son efficacité : il s'agit de l'élaboration et de la mise en pratique des chartes de la vie nocturne. Celles-ci se multiplient dans les années 2010-2013, mais ne sont que des *gentlemen's agreements* qui engagent peu leurs signataires. Des différences existent entre collectivités locales. Il semble que les grandes métropoles comme Paris, Toulouse ou Lyon en fassent de véritables outils de la *synchronicité* (l'harmonie des temporalités) et de la *synchoricité* (l'harmonie des spatialités). Sans doute, ces grandes agglomérations ont compris que la qualité de la vie nocturne faisait partie de leur attractivité pour les touristes et les jeunes populations de cadres susceptibles de venir s'installer dans leurs cités.

Quant aux réponses urbanistiques, elles ne sont envisageables que sur le long terme. Des dispositifs réglementaires existent qui permettraient de constituer des quartiers de nuit mais elles demandent du temps et des financements. Prolonger la tendance actuelle de concentrations de bars dans certains quartiers peu résidentiels et élaborer ainsi des quartiers festifs ne semblent pas constituer des pistes retenues par les élus de nos villes étudiées. Pourtant, au vu des débordements et des nuisances sonores suscités par ces soirées, la prise en compte des temporalités dans l'urbanisme est incontournable. Elle ne peut passer que par l'émergence d'espaces spécialisés dans l'activité nocturne.

In fine, demeurent les seules véritables questions du pourquoi de ces conduites à risques chez les jeunes et de la raison de cette accélération du phénomène depuis une quinzaine d'années. Les soirées festives et leurs répétitions sont d'abord un problème de santé publique avant d'être un problème d'urbanisme et de régulation de l'espace public. Et à ce niveau, les différents acteurs sont biens démunis.

Vers une prise en compte globale des temporalités dans la ville mobile ?

Dans ce domaine, en l'état actuel, le chrono-urbanisme demeure peu investigué. Les pistes explorées demeurent celles de l'aménagement des espaces de centralité réticulaire en voie de couturage plus que celles de l'aménagement des temps de la mobilité. Mais, le plus souvent, de manière indirecte, le fait de renouveler la ville, de la couturer, de la compacter voire de la densifier, détient une incidence réelle sur les temporalités des déplacements : ville des courtes distances, ville pédestre, trajets en étoile à partir du logement, itinéraires de pérégrination continue à partir de plusieurs nœuds de transport, etc. Ces actions impactent également les rythmes de pratiques urbaines (*slow/fast city*, fréquentations quotidiennes de transit, de proximité résidentielle, de pratiques occasionnelles à partir du lieu de travail, etc.).

L'objectif politique est de trouver les conditions de la synchronicité, celles, en cours, d'une cohérence des temps de la ville et du transport, celles d'un compromis (encore inexistant et non maîtrisé) entre lieux d'habitation et d'emploi, celles encore du groupement collectif de flux de déplacements initialement individuels mais convergeant dans le temps et l'espace simultanément (mobilités intelligentes à l'exemple du covoiturage), dans le mouvement de désynchronisation prégnant qui affecte notre société.

En matière de synchronicité, l'état des SCOT actuels montre que tout reste à construire, y compris parmi les schémas les plus avancés. Pôles d'échange et de centralité couturés apparaissent consensuellement comme les piliers du chrono-urbanisme à venir.

La prospective à l'échelle d'une aire urbaine maillée et connectée (aujourd'hui très massivement par le réseau routier), la multipolarité fonctionnelle, plus que temporelle (accès itératifs aux services de proximité, aux pôles de travail, aux équipements de loisirs, etc.) semblent engagées dans la ville agglomérée, moins envisagées dans les couronnes périurbaines. Dans ces dernières, le défi à relever est plus compliqué ; il appelle à construire de nouveaux territoires de projet et une nouvelle gouvernance dans laquelle les entreprises doivent prendre place. La poursuite de la croissance du périurbain (communes périurbaines et communes multipolarisées) de la dernière décennie s'est d'ailleurs traduite par une augmentation des distances parcourues et de l'usage de la voiture.

Parmi les difficultés à résoudre, parvenir à construire un urbanisme temporel implique d'abord d'ajuster les échelles de temps depuis celle, à court terme, du mandat politique municipal jusqu'à celle, à moyen ou long terme, du projet urbain. Il suppose également de penser la mutabilité et la réversibilité des espaces urbains. La ville renouvelée doit devenir facilement mutable, réutilisable, recyclable face à des temps d'usage de plus en plus courts et labiles (attentes d'innovation commerciale et de surprise permanente d'un consommateur volatil et zappeur, changements d'emploi de plus en plus nombreux au cours de la vie active, mobilité résidentielle, friches d'activités peu malléables, etc.).

Pourtant, l'examen prospectif des documents d'urbanisme du chapitre VI met en lumière les prémices de réflexions et d'actions de politiques publiques et entrepreneuriales débouchant vers une prise en considération d'une mobilité mieux temporisée. Cette temporisation progressive de la gestion des mobilités montre trois évolutions majeures.

Tout d'abord, la vitesse est certes à maximiser mais n'est plus le critère unique à considérer en matière de chrono-urbanisme. En effet, les finalités aménagistes des responsables urbains semblent passer de la « ville rapide » à l'appréhension d'une mobilité optimisée. Cette optimisation des temps de déplacement s'appuie sur deux principes

couramment adoptés : développer un éventail de modes de transport (automobile réinventée - covoiturage, voiture électrique, taxi automatique, voiture à louer), navettes financées par les EPCI, transport collectif intermodal, renouvellement et création de gares TER ; puis regrouper les fonctions, densifier, désynchroniser les horaires au sein de pôles de centralité pour limiter les déplacements ou les recalibrer dans des espaces publics rééquilibrés et apaisés par une multimodalité et une polyvalence spatio-temporelle plus fortes.

Aussi, annonçant le passage et la complémentarité de la ville physique à la cité virtuelle, la mobilité devient peu à peu intelligente sous l'effet de l'aménagement et de la technicité permettant une connexion informationnelle. En 2002, le *Bryant park* est devenu le premier *wirelesspark* de la ville de New York, autorisant l'accès libre à Internet par la *Wi-Fi*. Ville physique et cité virtuelle s'entremêlent ici dans la mobilité et la fixité. Les mobilités deviennent alors synchroniquement lentes et rapides : lentes dans les lieux de transit et d'accessibilité lointaine (commerce d'aéroport) ; rapides dans l'accès aux pôles de centralité de la *slow city* (flânerie, shopping, loisirs, sorties familiales, oisiveté), et inversement. Les lieux hybrides réceptionnent des formes de mobilité et de fixité hybrides elles aussi.

Dès lors, la programmation et la mutation ascensionnelle du réseau de circulation en nœud d'échange urbain font de la mobilité un mode de fabrication d'urbanité multi-temporelle. La ville émerge au cœur des lieux d'échanges à l'image d'aérovilles (Roissy) ou du projet de gare intermodale d'EuroRennes.

L'accélération du vieillissement de la population française, la croissance faible de la population urbaine, à l'inverse de celle du périurbain, et l'accès généralisé à l'automobile alors que le coût des carburants augmente, appellent une planification urbaine plus globale, plus transversale, sur des territoires plus larges et dans une approche multiscale. Celle-ci émane davantage d'objectifs d'urbanisme peu à peu chronotopiques que de la seule optimisation de l'offre en transports.

BIBLIOGRAPHIE

- ADRÉNALINE (Association pour une meilleure gestion publique de la fête), 2008, *Fête(s) et horaires nocturnes* », Actes du premier colloque d'Adrénaline, Rennes, 30 p. www.adrenaline.asso.fr
- , 2009, *Pour une meilleure gestion publique de la fête en Bretagne*, Synthèse des séminaires d'Adrénaline, séminaire 1 *Présence adulte en milieu festif*, Séminaire 2 *les bars et discothèques*, Séminaire 3 *ivresse et santé*, Rennes, 63 p. www.adrenaline.asso.fr
- , 2010, *La fête réussie et les rassemblements festifs dans l'espace public. Résultats et analyse de l'enquête sur la fête réussie*, Actes du second colloque d'Adrénaline, Rennes, 52 p. www.adrenaline.asso.fr
- Agence d'Urbanisme de Lyon / Mission Temps et services innovants du Grand Lyon, 2010, *Le travail de nuit. Diagnostic et représentations*, Prospective, 65 p.
- ALIAGA Christel, 2006 « Comment se répartit le temps des Européennes et des Européens ? », *Statistiques en bref, Population et conditions sociales*, 4/2006, Eurostat, 12 p.
- ALLAIN Jean-Marie, 2007, « La mixité sociale à l'épreuve des nouvelles temporalités », *Espace populations sociétés*, n°2-3, p. 299-304.
- ALLEMAND Sylvain, ASCHER François et LÉVY Jacques (dir.), 2004, *Les sens du mouvement : modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin, 336 p.
- Alternatives économiques*, dossier « Le temps des femmes », Poche n°51, septembre 2011, 159 p.
- AMAR Georges, 2010, *Homo mobilis. Le nouvel âge de la mobilité, éloge de la reliance*, Paris, FYP Édition, 228 p.
- AMARCANDE-CERTU, 2005, *Déplacements et commerces. Impacts du tramway sur le commerce dans différentes agglomérations françaises*, CERTU, 47 p.
- Annales de la Recherche Urbaine*, dossier « Emplois du temps », n°77, mars 1997, 192 p.
- Annales de la Recherche Urbaine*, dossier « Nuits et lumière », n°87, septembre 2000.
- ASCHER François, 1995, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Éditions Odile Jacob, 346 p.
- , 1997, « Du vivre en juste à temps au chrono-urbanisme », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°77, p. 113-123.
- , 1998, *La République contre la ville. Essai sur l'avenir de la France urbaine*, La Tour-d'Aigues, Éd. de l'Aube, 203 p.
- , 2002, « Le transport à la demande : individualisation des mobilités urbaines et personnalisation des services publics », *Annals of Telecommunications*, vol. 57, n° 3-4, p. 277-288.
- ASCHER François et GODARD Francis, 2003, *Modernité. La nouvelle carte du temps*, Colloque de Cerisy, La Tour-d'Aigues, Éditions de l'Aube-DATAR, 261 p.
- AUBERT Nicole, 2003, *Le culte de l'urgence. La société malade du temps*, Paris, Flammarion, 375 p.
- BAILLY Jean-Paul, 2002, *Le temps des villes. Pour une concordance des temps dans la cité*, Avis et Rapports du Conseil Economique et Social. Éd. Journaux Officiels, 89 p.
- , 2007, *Les mutations de la société et les activités dominicales*, Avis et Rapports du Conseil Economique et Social. Éd. Journaux Officiels, 86 p.

- BAILLY Jean-Paul et HEURGON Edith, 2001, *Nouveaux rythmes urbains et organisation des transports*, Rapport Conseil National des Transports, 136 p.
- Banlieues d'Europe, 2006, *La place et rôle de la fête dans l'espace public. Nouvelles fêtes urbaines et nouvelles convivialités en Europe*, CERTU, 180 p.
- BANOS Arnaud, 2001, *Le lieu, le moment, le mouvement : pour une exploration spatio-temporelle désagrégée de la demande de transport en commun en milieu urbain*, thèse de doctorat en géographie, Université Franche-Comté, Besançon, 355 p.
- BARRÈRE-MAURISSON Marie-Agnès, TREMBLAY Diane-Gabrielle, 2010, *Conciliation travail-famille : le rôle des acteurs. Leçons d'une comparaison entre la France et le Québec*, Documents de Travail du Centre d'Économie de la Sorbonne, 20 p.
- BEAUCIRE Francis, 1996, *Les transports publics et la ville*, Toulouse, Milan Éditions, 63 p.
- BECK François, LEGLEYE Stéphane, LE NEZET Olivier, SPILKA Stanislas, 2008, *Atlas régional des consommations d'alcool 2005. Données INPES/OFDT*, Éditions INPES.
- BECK François, GUIGNARD Romain, LEON Christophe, RICHARD Jean-Baptiste, 2010, *Atlas des usages de substances psychoactives 2010*, Analyses régionales du Baromètre santé de l'INPES, 44 p.
- BELLANGER François et MARZLOFF Bruno, 1996, *Transit, les lieux et les temps de la mobilité*, La Tour-d'Aigues, Éd. de l'Aube, 312 p.
- BELLANGER François, 2001, *Escale (s), temps et lieux de la consommation*, Paris, Éditions Transit-city, 182 p.
- BELLONI Maria Carmen, 1984, *Il tempo della Città*, Milan, Franco Angeli.
- , 1996, « Les politiques du temps des villes en Italie », *Les cahiers du Mage*, Employabilité, qualifications et flexibilité, n°2/96, p. 61-76.
- , 1998, « Tempi delle Città, Italy's Urban Time Plans and Policies », *Time & Society*, vol. 7, 2-3, p. 249-263.
- BENOIT Jean-Marc, BENOIT Philippe et PUCCI Daniel (dir.), 2002, *La France à 20 minutes. La révolution de la proximité*, Paris, Belin, 270 p.
- BLOY D. et BUISSON M.-A., 1994, « La mobilité des étudiants lyonnais », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 69, n°69-2, p. 161-166.
- BOQUET Yves et DESSE René-Paul (dir.), 2010, *Commerce et mobilités*, Dijon, Presses Universitaires de Dijon, 293 p.
- BONDUE Jean-Pierre (dir.), 2004, *Temps des courses, Course des temps*, Lille, Publication de l'Université de Lille, 340 p.
- BONDUE Jean-Pierre et ROYOUX Dominique (coord.), 2007, « Temps et temporalités des populations », *Espace populations sociétés*, n°2-3, 327 p.
- BONFIGLIOLI Sandra, 1990, *L'architettura del tempo : la città multimediale*, Naples, Liguori, 410 p.
- , 1997a, « Les politiques des temps urbains en Italie », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 77, p. 22-30.

- , 1997b, « Politiques sur les temps urbains : le panorama des villes italiennes », in Obadia A. (dir.), *Entreprendre la ville : Nouvelles temporalités - Nouveaux services*, La Tour-d'Aigues, Éd. de l'Aube, p.144-159.
- , 1999, « Ville et temporalités urbaines », *Urbanisme*, n°304, p. 23-25.
- , 2001, « Les politiques du temps urbain en Italie », *Les temps de la ville et les modes de vie*, Collection du CERTU, p. 110-136.
- BONNET Michel, 1997, « Temporalités étudiantes : des mobilités sans qualités », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°77, p. 66-72.
- BONNET Michel et AUBERTEL Patrice (dir.), 2006, *La ville aux limites de la mobilité*, Paris, PUF, 316 p.
- BONNET Michel et DESJEUX Dominique (dir.), 2000, *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, 225 p.
- BONNY Yves, 2010, « Marquages légitimes et indésirables des espaces publics urbains : le cas des pratiques festives », *ESO Travaux et documents*, n°30, p. 79-90.
- , 2011, « Mobilisations dans les espaces urbains centraux : le cas des pratiques festives de Rennes », In Bonny Y., Ollitrault S., Keerle R., Le Caro Y., *Espaces de vie, espaces enjeux : entre investissements ordinaires et mobilisations politiques*, Presses Universitaires de Rennes, p. 335-355.
- BORDREUIL Jean-Samuel, 1997, « Insociable mobilité ? », in Obadia A. (dir.), *Entreprendre la ville : Nouvelles temporalités - Nouveaux services*, La Tour-d'Aigues, Éd. de l'Aube, p. 215-228.
- BOUGEARD Jocelyne, REEVES Evelyne et ROYOUX Dominique (coord.), 2012, « Les bureaux des temps, dix ans déjà. Et demain ? », actes du colloque *Temporelles 2011*, organisé les 29-30 septembre à Rennes par Tempo territorial, 83 p.
- BOULC'H Ronan, 2012, *Les étudiants de l'Université de Bretagne Occidentale et le tourisme*. Enquête réalisée par les étudiants de Licence professionnelle Hébergement et environnement touristique, sous la direction de Ronan Boulc'h, Pôle universitaire de Quimper, Université de Bretagne Occidentale, 52 p.
- BOULIN Jean-Yves, 1997, « Une ville à temps négociés », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 77, p.15-21.
- , 2001, « Le temps du travail dicte-t-il l'emploi du temps des citoyens ? », in Paquot Th. (dir.), *Le quotidien urbain. Essais sur les temps des villes*, Paris, La Découverte, p. 33-50.
- , 2008, *Villes et politiques temporelles*, Paris, La Documentation française, 244 p.
- , 2011, « Des écoles ouvertes sur le quartier », *Territoires*, n°516, p. 40-43.
- BOULIN Jean-Yves, DOMMARGUES Pierre et GODARD Francis (dir.), 2002, *La nouvelle aire du temps. Réflexions et expériences de politiques temporelles en France*, La Tour-d'Aigues, Éd. de l'Aube - Datar, 278 p.
- BOULIN Jean-Yves et MÜCKENBERGER Ulrich, 2002, *La ville à mille temps. Les politiques des temps de la ville en France et en Europe*, La Tour-d'Aigues, Éd. de l'Aube - DATAR, 222 p.
- BOULIN Jean-Yves et ROYOUX Dominique, 2010, *L'urbanisme temporel*, Rouen, Tempo Territorial, 71 p.
- BOUTINET Jean-Pierre, 2004, *Vers une société des agendas. Une mutation de temporalités*, Paris, PUF, 224 p.

- BUFFIER-MOREL Martine, 2007, *L'emploi du temps au féminin. Entre liberté et égalité*, Paris, L'Harmattan, 212 p.
- BUREAU Luc, 1996, « Géographie de la nuit », *Liberté*, vol. 38, n° 4, (226), p. 75-92.
- Cahier Espaces*, « Nuit urbaine et tourisme », n°103, novembre 2009, 140 p.
- CASTEX Élodie et JOSSELIN Didier, 2007, « Temporalités éclatées : la réponse des transports à la demande aux nouvelles formes de mobilité », *Espace Populations Sociétés*, n°2-3, p. 433-447.
- CEBOLLADA Àngel, 2005, « Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre territorio y movilidad cotidiana », *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, Universitat Autònoma de Barcelona, n° 48.
- CERTEAU (de) Michel, 1980, *L'invention du quotidien, 1. Arts de faire*, Paris, Gallimard, 379 p.
- CERTU, 2001, *Les temps de la ville et les modes de vie. Quelles perspectives d'actions ?*, Paris, CERTU, 299 p.
- CERTU-ARAVIS, 2002, *Nouveaux rythmes de travail et ville de demain*, Paris, CERTU, 164 p.
- CERTU, 2006, *Le transport à la demande. État de l'art, éléments d'analyse et repères pour l'action*, Rapport de recherche, Lyon, CERTU, 94 p.
- , 2007, *Le covoiturage en France et en Europe : état des lieux et perspectives*, Rapport de recherche, Lyon, CERTU, 85 p.
- CHALAS Yves et DUBOIS-TAINE Geneviève, 1997, *La ville émergente*, La Tour-d'Aigues, Éd. de l'Aube, 285 p.
- CHALAS Yves, PAULHIAC Florence, 2008, *La mobilité qui fait la ville - Actes des 3^{es} rencontres internationales en Urbanisme de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble*, éditions du CERTU, 326 p.
- CHALLÉAT Sébastien, 2010, « *Sauver la Nuit* ». *Empreinte lumineuse, urbanisme et gouvernance des territoires*, Thèse de doctorat de géographie, Université de Bourgogne, Dijon, 540 p.
- CHANIER Audrey, KORDOVA Ben, LOUBATON Fanny, MERET Anne-Claire, 2009, *Rapport sur la compétitivité nocturne de Paris*, Mairie de Paris et Chambre syndicale des cabrets artistiques et des discothèques, 110 p.
- CHAPELLE Sophie, 2011, « Cittàslow : des villes où il fait bon vivre », *Urbanisme*, n°381, p. 25-32.
- CHARDONNEL Sonia, 1999, *Emplois du temps et de l'espace. Pratiques des populations d'une station touristique de montagne*, Thèse de doctorat en géographie, Université Grenoble I, 267 p.
- , 2003, « Une géographie dans l'aire du temps... Regards sur l'école suédoise de la Time-geography », in Boulin J.-Y., Dommergues P., Godard F. (dir.), *La nouvelle aire du temps*, La Tour-d'Aigues, Éd. de l'Aube, p. 91-100.
- CHAUDOIR Philippe (coord.), 2007, « La ville événementielle », *Géocarrefour*, vol. 82/3.
- CHENU Alain, 2003, « Les usages du temps en France », *Futuribles*, n° 285, p. 21-31
- CHESNEAUX Jean, 1996, *Habiter le temps*, Paris, Bayard, 344 p.
- CHEVALIER S., 2007, « "Shopping" à la française: approvisionnement alimentaire et sociabilité ». *Horiz. antropol.*, vol. 13, n°28, Porto Alegre.

- COLLECTIF, 2013, « Urbanisme temporaire et projet : la ville malléable, solution ou mirage ? », *Vues sur la ville*, Université de Lausanne, n°30, mai 2013, 8 p.
- Conseil National du Bruit, 2013, *Vie nocturne et bruit : éléments constitutifs d'un projet de charte*, juin 2013, Les Guides du CNB, n°3, 28 p. (en ligne)
- COUTRAS Jacqueline, 1993, « La mobilité des femmes au quotidien : un enjeu des rapports sociaux de sexes ? », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60, p. 162-169.
- , 1996, *Crise urbaine et espaces sexués*, Paris, Armand Colin, 156 p.
- , 2005, « Les inégalités sexuées entre déplacements et mobilité », in Capron G., Cortés G., Guétat-Bernard H. (dir.), *Liens et lieux de la mobilité. Ces autres territoires*, Paris, Belin, p. 95-110.
- CRANG M., 2001, « Rhythms of the City », in May & Thrift (éd.), *Timespace*, Londres et New York, Routledge, p. 187-207.
- CROZAT Dominique, 2008, « Scène, musique et espaces hyper réels », *Géocarrefour*, vol. 83, p.15-23.
- DARES, 2009, « Horaires atypiques et contraintes dans le travail », *Premières synthèses*, n°22.2, 7 p.
- , 2011, « Le travail de nuit des salariés en 2009 », *DARES Analyses*, n°9, 9 p.
- DAUMER Jean, 1983, « La piste en Bretagne ou la course poursuite vers le père idéal », *Revue de neuropsychiatrie de l'Ouest*, n°76.
- DAVOINE Lucie et MÉDA Dominique, 2009, « Quelle place le travail occupe-t-il dans la vie des Français par rapport aux Européens ? », *Informations sociales* 3/2009 (n° 153), p. 48-55.
- DENÈFLE Sylvette (dir.), 2004, *Femmes et villes*, Tours, Presses Universitaires François-Rabelais, Maison des Sciences de l'Homme, 540 p.
- DÉROFF Marie-Laure, 2007, *Les jeunes et la fête : rites d'alcoolisation*, Brest, Université Bretagne Occidentale.
- DESSE René-Paul, 1999, « La mobilité des consommateurs et les nouveaux espaces commerciaux », *Espace Populations Sociétés*, n° 2, p. 281-289.
- , 2001, *Le nouveau commerce urbain : dynamiques spatiales et stratégies des acteurs*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 198 p.
- , 2002, « Les centres commerciaux français, futurs pôles de loisirs ? », *Revue Flux, Cahiers scientifiques internationaux réseaux et territoires*, École Nationale des Ponts et Chaussées, Marne-La-Vallée, n°48, p. 6-19.
- , 2013, « La fin de l'urbanisme commercial à la française », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°108, p. 4-15.
- DESSE René-Paul, FOURNIÉ Anne, GASNIER Arnaud, LEMARCHAND Nathalie, METTON Alain, SOUMAGNE Jean, 2008, *Dictionnaire du commerce et de l'aménagement*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 370 p. Dont les définitions suivantes : *Documents d'urbanisme et planification commerciale, Consommateur-client, Mobilités des consommateurs, Temps du commerce, Transports en Commun en Site Propre (TCSP)*.
- DI MÉO Guy, 2011, *Les murs invisibles. Femmes, genre et géographie sociale*, Paris, Armand Colin, 344 p.
- , 2012, « Les femmes et la ville. Pour une géographie sociale du genre », *Annales de Géographie*, n°684, p. 107-127.

- DODIER Rodolphe (dir.), 2012, *Habiter les espaces périurbains*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 219 p.
- DUGOT Philippe et POUZENC Michaël (dir.), 2010, *Territoires du commerce et développement durable*, Paris, L'Harmattan, 244 p.
- DUPUY Gabriel, 1995, *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos/Economica, 216 p.
 —, 2000, « Automobilités : quelles relations à l'espace ? », in Bonnet M. et Desjeux D. (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, p. 37-52.
 —, 2006, *La dépendance à l'égard de l'automobile*, Paris, La Documentation Française, 93 p.
- Économie et statistiques*, dossier « Temps sociaux et temps professionnels au travers des enquêtes Emploi du temps », n°352-3, septembre 2002, 244 p.
- EDENSOR Tim (éd.), 2010, *Geographies of Rhythm*, Farnham, Ashgate, 254 p.
- ESPAD (European School Survey on Alcohol and Others Drugs), 2011, *Substance use among students in 36 european countries*, 394 p.
- FILLAUT Thierry, 2013, *Tous en piste ? Les jeunes bretons et l'alcool de 1950 à nos jours*, Presses EHESP, Collection Contrechamp, 131 p.
- FLEURY Antoine, 2009, « Espaces publics et environnement dans les politiques urbaines à Paris et à Berlin », *Annales de géographie*, 5/2009, n° 669, p. 522-542.
- FOL Sylvie, 2008, *La mobilité des pauvres*, Paris, Belin, 261 p.
- Futuribles*, 2003, « L'emploi du temps », n°285, 104 p.
- GALTIER Bénédicte, 2011, « L'arbitrage entre emploi et inactivité des mères de jeunes enfants : le poids des contraintes familiales, professionnelles et sociétales sur les modes d'accueil des enfants », *Économie et statistique*, n°447, p. 33-56.
- GASNIER Arnaud, 2000-1, « La fin des espaces publics urbains ? De nouveaux enjeux environnementaux », *Norois*, n°185, p. 63-75.
 —, 2007, « Les temps de mobilité des consommateurs au cœur des nouvelles logiques d'implantation de l'offre commerciale », *Espace Populations et Sociétés*, n°2-3, p. 243-254.
 — (dir.), 2010, *Commerce et ville ou commerce sans la ville ?*, Rennes, PUR, 298 p.
 —, 2012, « Géographie de la consommation et pratiques de chalandise des périurbains », in Dodier R. (dir.), *Habiter les espaces périurbains*, Rennes, PUR, 219 p.
- GHORRA-GOBIN Cynthia, (dir.), *Réinventer le sens de la ville. Les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, 265 p.
- GODARD Francis, 1997a, « À propos des nouvelles temporalités urbaines », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°77, p. 7-14.
 —, 1997b, « Gérer les temporalités : du travail à la ville », in Obadia A. (dir.), *Entreprendre la ville : Nouvelles temporalités - Nouveaux services*, La Tour-d'Aigues, Éd. de l'Aube, p. 400-408.
 —, 2001, *La ville en mouvement*, Paris, Gallimard, 127 p.
 —, 2003, « Une éthique du temps : à la recherche du bon tempo », in Ascher F. et Godard F. (dir.), *Modernité. La nouvelle carte du temps*, La Tour-d'Aigues, Éd. de l'Aube - DATAR, p. 29-39.
 —, 2006, « Les mobilités du "vivre libres ensemble" », *Informations sociales*, n°130, p. 60-70.

- GRAVARI-BARBAS Maria et JACQUOT Sébastien, 2007, « L'événement, outil de légitimation de projets urbains : l'instrumentalisation des espaces et des temporalités événementiels à Lille et Gênes », *Géocarrefour*, vol. 82/3.
- GUEZ Alain, 2002, « La chronocartographie dans le développement d'un urbanisme des temps et de la mobilité », in Boulin J.-Y., Dommergues P. et Godard F. (dir.), *La nouvelle aire du temps*, La Tour-d'Aigues, Éd. de l'Aube, p. 101-106.
- GUILLEMOT Lionel et SOUMAGNE Jean, 2007, « Temporalités et services en milieu urbain : le cas d'Angers », *Espaces, Populations et Sociétés*, n°2-3, p. 255-272.
- GUIONNET Christine et NEVEU Érik, 2004, *Féminins/Masculins. Sociologie du genre*, Paris, Colin, 288 p.
- GUY Catherine, 1994, « Rennes, ville universitaire », in Séchet R. (dir), *Université, droit de cité*, PUR, Rennes, p. 15-30.
- , 2006, « Jeunesse et urbanité. Le centre-ville rennais aux prises avec son succès », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°100, p. 145-151.
- , 2008, « Des habitants si (peu) présents : temps étudiants et temps urbains », in Séchet R., Garat I. et Zeneidi D. (dir), *Espaces en transactions*, Rennes, PUR, p. 253-267.
- GWIAZDZINSKI Luc, 2000, « La Nuit, dernière frontière », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°87, p. 81-89.
- (dir.), 2002a, *La ville 24 heures sur 24. Regards croisés sur la société en continu*, La Tour-d'Aigues, Éd. de l'Aube-DATAR, 254 p.
- , 2002b, « Vers une nouvelle société urbaine », in Gwiazdzinski L. (dir.), *La ville 24 heures sur 24*, La Tour-d'Aigues, Éd. de l'Aube - Datar, p. 19-42.
- , 2002c, « La nuit, frontière temporelle de la ville », in Boulin J.-Y., Dommergues P. et Godard F. (dir.), *La nouvelle aire du temps. Réflexions et expériences de politiques temporelles en France*, La Tour-d'Aigues, Éd. de l'Aube - Datar, p. 39-62.
- , 2005, *La nuit, dernière frontière de la ville*, La Tour-d'Aigues, Éd. de l'Aube, 245 p.
- , 2007, « Redistribution des cartes dans la ville malléable », *Espace, Populations et Sociétés*, n°2-3, p. 397-410.
- , 2009a, « Chronotopies. L'événementiel et l'éphémère dans la ville des 24 heures », *BAGF*, n°3, p. 345-357.
- , 2009b, « Pour une mise en tourisme des nuits urbaines », *Cahier Espaces*, n°103, p. 44-56.
- , 2012, « Temps et territoires : les pistes de l'hyperchronie », *Territoires 2040*, n°6, DATAR, La Documentation française, p. 75-97.
- , 2013, « Quel temps est-il ? Éloge du chrono-urbanisme », *Vues sur la ville*, Université de Lausanne, n°30, mai 2013, p. 2.
- HÄGERSTRAND Torsten, 1970, "What about people in regional science?", *Papers of the Regional Science Association*, n°24, p. 7-21.
- , 1981, « L'interdépendance dans l'utilisation du temps », *Temps libre*, n° 3, p. 53-68.
- HAICAULT Monique, 2003, « Temps sociaux et temporalités urbaines dans la politique de la ville », *Revue Interventions économiques* [En ligne], 31, <http://interventionseconomiques.revues.org/916>
- HERVÉ Edmond, 2001, *Temps des villes*, rapport parlementaire à la demande de Claude Bartolone, Ministre délégué à la Ville, et de Nicole Perry, Secrétaire d'État aux Droits des femmes et à la formation professionnelle, 73 p.
- HUGUENIN-RICHARD Florence, 2010, « Les mobilités urbaines. De l'automobilisme à l'écomobilité. Un long chemin... », in Moriniaux C. et al., *Les mobilités*, SEDES, p. 109-137.

- Informations sociales*, dossier « Temps sociaux : concordances et discordances », n°153, 2009/3, 152 p.
- JOUFFES Yves, 2007, *Précaires mais mobiles, Tactiques de mobilité des précaires flexibles et nouveaux services de mobilité*, thèse de doctorat en sociologie, École Nationale des Ponts et Chaussées, 736 p.
- JUNTER Annie, « Le temps des villes à Rennes : retour sur une expérience », *Informations sociales*, 2009/3, n° 153, p. 88-96.
- KÄRRHOLM Mattias, 2009, “To the rhythm of shopping - on synchronisation in urban landscapes of consumption”, *Social & Cultural Geography*, vol. 10, n°4, p. 421-440.
- , 2012, *Retailising Space. Architecture, Retail and the Territorialisation of Public Space*, Farnham, Ashgate, 161 p.
- KAUFMANN Vincent, 2000, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines*, Lausanne, Presse Polytechniques et Universitaires Romandes, 242 p.
- KAUFMANN Vincent, BERGMAN Manfred M. et JOYE Dominique, 2004, « Motility: Mobility as Capital », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 28, n°4, p. 745-756.
- KERGOAT Michelle et TOUCHARD Danièle, 2007, « La ville et le temps des femmes : l'exemple de la ville de Rennes », *Espace populations sociétés*, n°2-3, p. 411-420.
- KLAUSER F., 2004, « La vidéosurveillance comme mécanisme de production disciplinaire de l'espace public. Une analyse empirique et théorique : l'exemple de la ville de Genève », *BAGF*, vol. 81, n°4, p. 631-646.
- KNAFOU Rémy (dir.), 1998, *La planète « nomade » : les mobilités géographiques d'aujourd'hui*, Paris, Belin, 247 p.
- KOENIG Sophie, TROUWBORST Chantal, ROYOUX Dominique (coord.), 2011, « Les aménagements urbains temporels : plaidoyer pour un urbanisme sensible », actes du colloque *Temporelles 2010*, organisé les 14-15 octobre à Dijon par Tempo territorial, 33 p.
- LAFAYE DE MICHAUX Elsa, 2012, « Faire la sourde oreille. Sociologie d'un conflit politique autour du bruit en ville », *Communications*, 1/2012 (n° 90), p. 109-129.
- LALLEMENT Emmanuelle, 2007, « Événements en ville, événements de ville : vers de nouvelles ritualités urbaines ? », *Communication et organisation* [En ligne], 32 | 2007, mis en ligne le 01 décembre 2010, URL : <http://communicationorganisation.revues.org/275>
- LANDIER Hubert (dir.), 1991, *À propos du travail le dimanche : l'organisation du temps d'activité dans les entreprises de service en contact avec le public*, Paris, Institut du Commerce et de la Consommation, 271 p.
- LE BIHAN Blanche, MARTIN Claude et CHARBONNEAU Johanne (dir.), 2005, « Temporalités. Le temps : un enjeu social et politique », *Lien social et politiques*, n°54, 193 p.
- LE BRETON Éric, 2004, « Mobilité, exclusion et marginalité », in Allemand S., Ascher F. et Lévy J. (dir.), *Les sens du mouvement*, Paris, Belin, p. 117-123, 336 p.
- , 2006, « Homo mobilis », in Bonnet M. et Aubertel P. (dir.), *La ville aux limites de la mobilité*, Paris, PUF, p. 23-31.
- LEFEBVRE Henri, 1947, *Critique de la vie quotidienne*, Paris, Grasset, 248 p.

- , 1992, *Éléments de rythmanalyse. Introduction à la connaissance des rythmes*, Paris, Syllepse, 116 p.
- LE GALLO Yves, 1992, *Les Bretons et leur corps*, In Pecker J., Avril J.-L. et Faivre J., *La santé en Bretagne*, Éditions Hervas, p. 41.
- LE GUERN Philippe, 2012, « L'oreille cassée. Construction administrative et technique du bruit urbain à Angers », *Communications*, 2012/1 n° 90, p. 131-153.
- LEPETIT Bernard et PUMAIN Denise (coord.), 1993, *Temporalités urbaines*, Paris, Anthropos-Economica, 316 p.
- LÉPINARD Éléonore, 2002, « Une occasion perdue : l'exemple français des politiques publiques des "bureaux des temps" », *Cahiers du genre*, n° 33, p. 113-135.
- LESNARD Laurent, 2009, *La famille désarticulée : les nouvelles contraintes de l'emploi du temps*, Paris, PUF, 213 p.
- LONCLE Patricia, « Des préoccupations sociales à la santé publique : la prise en charge locale des jeunes. L'exemple rennais », *Histoire@Politique. Politique, culture, société*, N°4, janvier-avril 2008, www.histoire-politique.fr
- , « La jeunesse au local : sociologie des systèmes locaux d'action publique », *Sociologie*, 2011/2 Vol. 2, p. 129-147.
- MALLET Sandra, 2009, *Des plans-lumière nocturnes à la chronotopie. Vers un urbanisme temporel*, Thèse de doctorat en urbanisme, Institut d'Urbanisme de Paris, Université Paris Est-Paris 12 Val-de-Marne, sous la dir. de Thierry Paquot, 474 p.
- , 2011, « Paysage-lumière et environnement urbain nocturne », *Espaces et sociétés*, 2011/3 n° 146, p. 35-52.
- , 2013, « Aménager les rythmes : politiques temporelles et urbanisme », *EspacesTemps.net*, 15.04.2013 [en ligne], <http://www.espacestemp.net/articles/amenager-les-rythmes-politiques-temporelles-et-urbanisme/>
- MAREGGI Marco, 2002, "Multipartner Table of Co-design to Manage City Actions: Italian Experiences in Urban Time Policies" Paper presented at the Danish Building and Urban Research/EURA Conference in Copenhagen, 17-19 May 2001.
- , 2002, "Innovation in Urban Policy: The Experience of Italian Urban Time Policy", *Planning, Theory & Practice*, 3:2, p. 173-194.
- MARTÍNEZ i RIGOL S., 2000, *El retorn al centre de la ciutat : la reestructuració del Raval entre la renovació i la gentrificació*, thèse de géographie sous la direction de Carles Carreras, Universitat de Barcelona, 709 p.
- MARZLOFF Bruno, « Chronomobilité, organisation des courses et nouveaux formats », in Bondue J.-P. (dir.), *Temps des courses, Course des temps*, Lille, Publication de l'Université de Lille, p. 49-53.
- MASBOUNGI Ariella (dir.), 2008, *La ville passante. David Mangin, Grand Prix de l'urbanisme 2008*. Coll. Grand Prix de l'urbanisme, MEEDDAT, Marseille, Parenthèses, 123 p.
- MÉDA Dominique, 2001, *Le temps des femmes : pour un nouveau partage des rôles*, Paris, Flammarion, 199 p.
- , 2008, « Préface à l'édition 2008 », in Méda D., *Le temps des femmes : pour un nouveau partage des rôles*, Paris, Flammarion, 233 p.

- MERENNE Émile, 2003, *Géographie des transports. Contraintes et enjeux*, Presses Universitaires de Rennes, 280p.
- METTON Alain, 2001, « Les temps du commerce sont-ils adaptés aux consommateurs ? », in Paquot Th. (dir.), *Le quotidien urbain. Essais sur les temps des villes*, Paris, La Découverte, p. 67-83.
- , 2004, « Temps commerciaux et temps urbains », in Bondue J.-P. (dir.), *Temps des courses, Course des temps*, Lille, Publication de l'Université de Lille, p. 39-47.
- MILLET Bernard, 2002, « L'homme dans la ville en continu », in Gwiazdzinski L. (dir.), *La ville 24 heures sur 24*, La Tour-d'Aigues, Éd. de l'Aube-Datar, p. 87-94.
- MOATI Philippe et POUQUET Laurent, 1998, *Stratégies de localisation de la grande distribution et impact sur la mobilité des consommateurs*, CRÉDOC, 115 p.
- MOATI Philippe et POUQUET Laurent, 2008, *L'ouverture des commerces le dimanche : opinions des Français, simulation des effets*, Cahier de recherche, n°246, CRÉDOC, 87 p.
- MONNET Jérôme, 2000, « Les dimensions symboliques de la centralité », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 44, n° 123, p. 399-418.
- MONTET Julien, 2008, *Le contrat d'axe de Grenoble et Toulouse : un outil de cohérence entre urbanisme et transport en commun en site propre*, Rapport d'étude de l'Institut d'urbanisme de Lyon, CERTU, 126 p.
- MONTULET Bertrand, HUBERT Michel, JEMELIN Christophe, SCHMITZ Serge, 2005, *Mobilités et temporalités*, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 226 p.
- MOREAU Christophe, 2010, « Jeunesses urbaines et défonce tranquilles, évolution anthropologique de la fête et quête d'identité chez nos jeunes contemporains », *Revue Pensée Plurielle*, n° 23, p. 77-91.
- MORINIAUX Vincent, CHAPUIS Amandine, et al., 2010, *Les mobilités*, SEDES, 233 p.
- MÜCKENBERGER Ulrich, 2010, « Les apports des politiques temporelles », communication présentée au colloque *Temporelles 2010*, organisé les 14-15 octobre à Dijon par Tempo territorial.
- , 2011, « Local time policies in Europe », *Time and Society*, n°20(2), p. 241-273.
- NARBONI Roger, 2013, « Temporalités et lumière urbaine durable », intervention au séminaire *Quelles temporalités(s) prendre en compte dans un projet urbain durable ?*, organisé le 10 juin par le PUCA.
- NOËL N., 2003, *Formes urbaines, aménagements routiers et usage de la bicyclette*, Thèse de philosophie (Ph.D.), Département d'Aménagement, Université de Laval, Québec, 141 p.
- NORDIN Christina, 1993, « Halles, marchés et foires. Importance, évolution socio-professionnelle et perspectives d'avenir », *Culture Technique*, n°27, p. 90-99.
- OBADIA Alain (dir.), 1997, *Entreprendre la ville : Nouvelles temporalités - Nouveaux services*, La Tour-d'Aigues, Éd. de l'Aube, 463 p.
- Observatoire de la vie universitaire, 2010, *Les conditions de vie des étudiants dans le Finistère inscrits à l'Université de Bretagne Occidentale et à l'École nationale d'ingénieurs de Brest d'après les résultats d'une enquête réalisée auprès des étudiants d'Octobre à Décembre 2009*, ADEUPa de Brest, Université de Bretagne Occidentale, 48 pages.

- OBSERVATOIRE RÉGIONAL de SANTÉ de BRETAGNE, 2011, *La consommation d'alcool des jeunes de 16 ans et plus à travers les enquêtes en Bretagne et en France*, 8 p.
- O'CONNOR Justin, 1997, « Donner de l'espace public à la nuit. Le cas des centres urbains en Grande-Bretagne », *Annales de la Recherche Urbaine*, n°77, p. 40-46.
- OFFNER Jean-Marc, 2006, *Les plans de déplacements urbains*, Paris, La Documentation Française, 92 p.
- ORFEUIL Jean-Pierre, 1997, « Les usages du temps à partir des études de mobilité : points de repère », in Obadia A. (dir.), *Entreprendre la ville : Nouvelles temporalités - Nouveaux services*, La Tour-d'Aigues, Éd. de l'Aube, p. 105-116.
- , 2000, *Stratégies de localisation. Ménages et services dans l'espace urbain*, La Documentation Française, Collection Le Point sur, 75 p.
- , 2008, *Mobilités urbaines : l'âge des possibles*, Paris, Éd. Les carnets de l'info, 192 p.
- PAILHÉ Ariane et SOLAZ Anne, 2010, « Concilier, organiser, renoncer : quel genre d'arrangements ? », *Travail, genre et sociétés*, 2010/2, n° 24, p. 29-46.
- PAQUOT Thierry (dir.), 2001, *Le quotidien urbain. Essais sur les temps des villes*, Paris, La Découverte, 194 p.
- , 2009, « Pour un urbanisme chronotopique », *Urbanisme*, n°365, p. 64-68.
- , 2009, *L'espace public*, Paris, La Découverte, 126 p.
- , 2010, *L'urbanisme c'est notre affaire !*, Nantes, L'Atalante, 174 p.
- PAUL-DUBOIS-TAINE Olivier (dir.), 2012, *Les nouvelles mobilités dans les territoires urbains et ruraux*, La documentation française, Rapports et documents, n°47, 170 p.
- PIRENNE H., 1898, « Villes, marchés et marchands au Moyen-Âge », *Revue Historique*.
- PRADEL Benjamin, 2010, *Rendez-vous en ville ! Urbanisme temporaire et urbanité événementielle : les nouveaux rythmes collectifs*, Thèse de doctorat en sociologie, Université Paris-Est, sous la dir. de F. Godard et M.-H. Massot, 549 p.
- PÉRON René, 1997, « La fréquentation des espaces marchands : regroupements et dispersions », in Obadia A. (dir.), *Entreprendre la ville : Nouvelles temporalités - Nouveaux services*, La Tour-d'Aigues, Éd. de l'Aube, p. 117-137.
- PÉRON René, DESSE René-Paul, GASNIER Arnaud, 2002, *L'organisation spatiale du commerce de détail : facteurs locaux de différenciation politique de régulation*, Ministère de l'Équipement, des transports et du logement, rapport DGUHC/PUCA, Paris, 1^{er} tome : 221 pages, 2^{ème} tome : atlas de 45 planches.
- PIOLLE Xavier, 1990, « Mobilités, identités, territoires », *Revue de Géographie de Lyon*, vol.65, n°3, p. 149-154.
- PRATS M., GARCIA RAMON M.D., CANOVES G., 1995, « El uso del tiempo en la ciudad. Un enfoque cualitativo y de género », *Anales de geografía de la Universidad Complutense*, vol.14, p. 63-78
- PRATS-FERRET Maria et GARCIA RAMON Maria Dolors, 2004, « Emploi du temps et vie quotidienne des femmes adultes à Barcelone », *Espace populations sociétés*, 2004/1, p.71-79.
- PUMAIN Denise, 1997, « Pour une théorie évolutive des villes », *Espace géographique*, tome 26, n°2, p. 119-134.

- RÉMY Jean, 1996, « Mobilités et ancrages : vers une autre définition de la ville », in Hirshhorn M. et Berthelot J.-M. (dir.), *Mobilités et ancrages : vers un nouveau mode de spatialisation*, Paris, L'Harmattan, p.135-153.
- RÉMY Jean et VOYÉ Liliane, 1992, *La ville : vers une nouvelle définition ?*, Paris, L'Harmattan, 174 p.
- REVOL Claire, 2012, « Rythmes et urbanisme. Pour une approche esthétique du dynamisme urbain » ? *Rhuthmos*, 18 janvier 2012 [en ligne]. <http://rhuthmos.eu/spip.php?article493>
- RICROCH Layla et ROUMIER Benoît, 2011, « Depuis 11 ans, moins de tâches ménagères, plus d'Internet », *INSEE Première*, n°1377, novembre 2011.
- RICROCH Layla, 2012, « En 25 ans, moins de tâches domestiques pour les femmes, l'écart de situation avec les hommes se réduit », *Insee Références*, 15 p.
- RIFKIN Jeremy, 2000, *L'âge de l'accès : la révolution de la nouvelle économie*, Paris, La Découverte, 395 p.
- ROBERTS Marion, 2004, *Good Practice in Managing the Evening and Late Night Economy: A Literature Review from an Environmental Perspective*, Londres, Central Cities Institute, University of Westminster, Office of the Deputy Prime Minister, 52 p.
- ROCHMAN Juliette et TREMBLAY Diane-Gabrielle, 2011, *Politiques temporelles et bureaux des temps : des clés de compréhension*, Note de recherche de l'ARUC sur la gestion des âges et des temps sociaux, n° 2011-3.
- ROLLIER Yann et WIEL Marc, 1993, « La pérégrination au sein de l'agglomération brestoise », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60, p. 152-162.
- ROUGÉ Lionel, 2005, *Accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain toulousain : les « captifs » du périurbain ?*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Toulouse 2, 381 p.
- ROY J.-M., 1998, « Les marchés alimentaires parisiens et l'espace urbain du XVII^e au XIX^e siècle », *Histoire, économie et société*, vol. 17, n°17-4, p. 693-710.
- ROYOUX Dominique, « Temporalités urbaines et politiques publiques », *Espace populations sociétés* [En ligne], 2007/2-3, mis en ligne le 01 décembre 2009, URL : <http://eps.revues.org/2305>
- SABATIER Bruno, 2004, « Les complexes commerciaux récréatifs en France et au Mexique : une (ré)intégration du temps de loisir au temps des achats », in Bondue J.-P. (dir.), *Temps des courses, Course des temps*, Lille, Publication de l'Université de Lille, p. 199-209.
- SAUTORY Olivia, BIAUSQUE Vincent et VIDALENC Joëlle, 2011, « Le temps périscolaire et les contraintes professionnelles des parents », *INSEE Première*, n°1370.
- Sénat, Rapport d'information du Sénat au nom de la mission d'information de la Commission des lois sur les rassemblements festifs et l'ordre public par André REICHARDT et Corinne BOUCHOUX, sénateurs, rapport n° 95 du 31 octobre 2012.
- SOU MAGNE Jean, 2004, « Les courses et la vitesse », in Bondue J.-P. (dir.), *Temps des courses, Course des temps*, Lille, Publication de l'Université de Lille, p. 29-38.

- , 2007, « Commerce et développement durable », in Veyret Y., *Géographie du développement durable*, Colin-SEDES, p. 156-177, 432 p.
- SOUMAGNE Jean, GASNIER Arnaud, POUZENC Michaël, 2004, « Commerce et développement durable », in Miossec A., Arnould P., Veyret Y. (coord.), *Vers une géographie du développement durable*, Historiens Géographes et UGI-CNFG, n° 387, p. 131-143.
- SOUMAGNE Jean (dir.), DESSE René-Paul, GASNIER Arnaud, GUILLEMOT Lionel et GRELLIER Armelle, 2009, *REPLACIS « Retail planning for cities sustainability »*, Rapport 1^{ère} année au MEEDDAT, DGALN/Plan Urbanisme Construction Architecture, 222 p.
- SOUMAGNE Jean (dir.), DESSE René-Paul, GASNIER Arnaud, GUILLEMOT Lionel et GRELLIER Armelle, 2010, *REPLACIS « Retail planning for cities sustainability »*, Rapport final au MEEDDAT, DGALN/Plan Urbanisme Construction Architecture, 454 p.
- STIEGLER Bernard, 2002, « Les guerres du temps », in Gwiazdzinski L. (dir.), *La ville 24 heures sur 24*, La Tour-d'Aigues, Éd. de l'Aube-Datar, p. 69-85.
- STOCK Mathis, 2004, « L'habiter comme pratique des lieux géographiques », *EspacesTemps.net*, <http://espacestems.net/document1138.html>
- SUE Roger, 1994, *Temps et ordre social*, Paris, PUF, 313 p.
- TER MINASSIAN Hovig, 2010, « La récupération du centre ancien de Barcelone depuis le début des années 1980. Enjeux, processus, contradictions », *Norois*, 217, 2010/4, p. 13-27.
- TERRIER Elisa, « De la prise en compte du temps familial », in Gwiazdzinski L. (dir.), *La ville 24 heures sur 24*, La Tour-d'Aigues, Éd. de l'Aube - Datar, p. 185-192.
- THÉVENIN Thomas, CHARDONNEL Sonia et COCHEY Élodie, 2007, « Explorer les temporalités urbaines de l'agglomération de Dijon. Une analyse de l'Enquête-Ménage-Déplacement par les programmes d'activités », *Espace, Populations et Sociétés*, n°2-3, p. 179-190.
- TOMAS François, 2004, « Les temporalités du patrimoine et de l'aménagement urbain », *Géocarrefour*, vol. 79/3, p. 197-212.
- TREMBLAY Diane-Gabrielle (dir.), 2003, « Temps sociaux, temps de travail », *Interventions économiques*, n°31.
- TROIN J.-F., 1982, « Les marchés forains : un domaine géographique à explorer et exploiter », *Annales de Géographie*, vol. 91, n°506, p. 490-498.
- Urbanisme*, dossier « Temps et territoires », n°320, sept-oct 2001.
- URRY John, 2005, *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Paris, Armand Colin, 256 p. [1^{ère} édition : 2000, *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*, London, Routledge].
- VAN DE WALLE Isabelle et RIVOIRE Léonor, 2005, *Commerce et mobilité. L'activité commerciale face aux nouvelles politiques publiques de déplacements urbains*, Cahier de recherche, n°216, CRÉDOC, novembre 2005, 91 p.
- VANIER Martin, 2008, *Le pouvoir des territoires. Essai sur l'interterritorialité*, Economica - Anthropos, Paris, 159 p.

- VANIER Martin, BEHAR Daniel et ESTEBE Philippe, « Pôles métropolitains: du "faire territoire" au "faire politique", où la nouvelle bataille de l'interterritorialité », *Métropolitiques*, 18 mai 2011.
URL:<http://www.metropolitiques.eu/Poles-metropolitains-du-faire.html>
- VASSALLO Patrick, 2005, « Ville et politiques temporelles », *Mouvements*, 3/2005, n^{os}39-40, p. 112-120.
- VIARD Jean, 2002, *Le Sacre du temps libre. La société des 35 heures*, La Tour-d'Aigues, Éditions de l'aube, 213 p.
- , 2006, *Éloge de la mobilité : essai sur le capital temps libre et la valeur travail*, La Tour-d'Aigues, Éditions de l'Aube, 205 p.
- VINCENT Stéphanie, 2008, *Les « altermobilités » : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?*, Thèse de doctorat en sociologie, sous la dir. de D. Desjeux, Université René Descartes - Paris V, 417 p.
- VINCENT-GESLIN Stéphanie, 2010, *Altermobilités, mode d'emploi. Déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture*, CERTU, 172 p.
- WIEL Marc, 1999, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Sprimont, Éditions Mardaga, 149 p.
- , 2002, *Villes et automobile*, Descartes et Cie, coll. Les urbanités, 140 p.
- , 2007, *Pour planifier les villes autrement*, Paris, L'Harmattan, 242 p.
- , 2010, *Étalement urbain et mobilité*. Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres, PREDIT, La documentation française, 80 p.
- YONNET Paul, 1999, *Travail, loisir : temps libre et lien social*, Paris, Gallimard, 324 p.
- ZAHAVI Yacob, 1974, *Traveltime budgets and mobility in urban areas*, report prepared for the U.S Department of transportation, Washington, D.C.

Sites Internet

- Agence des Temps de la Communauté d'Agglomération de Poitiers :
http://www.grandpoitiers.fr/c__211_574__Presentation.html
- Bureau des temps de la Ville de Paris :
<http://www.paris.fr/politiques/citoyennete/bureau-des-temps/p8161>
- Bureau des temps de la Ville de Rennes : <http://www.site.rennes.fr/temps/page.php?rub=2>
- Chronos : <http://www.groupechronos.org/>
- Mission « temps et services innovants » de la Communauté urbaine du Grand Lyon :
<http://www.espacedestemps.grandlyon.com/>
- Mission de gestion des temps de la Communauté d'Agglomération de Montpellier
<http://www.tma.montpellier-agglo.com/vivre/gestion-des-temps/>
- Plan de déplacements – ADEME : <http://www.plan-deplacements.fr/>
- Tempo territorial : <http://tempoterritorial.free.fr/>
- Veille sur les temps de la ville du Centre Ressources Prospective du Grand Lyon :
<http://www.scoop.it/t/les-temps-de-la-ville>

TABLE DES DOCUMENTS

CHAPITRE I

Doc. I.1 : Fête des Lumières de Lyon.....	27
Doc. I.2 : Commerce de proximité, ouvert 365 jours par an, 18 heures par jour, de 8 h à 2 h, à Gijon, en Espagne.....	28
Doc. I.3 : Publicité incitant les noctambules à se rendre au McDrive de 2 h à 7 h du matin à Avilés, en Espagne.....	28

CHAPITRE II

Doc. II.1. Structure catégorielle du commerce dans l'hypercentre de Toulouse.....	53
Doc. II.2. Centre et hypercentre brestois.....	55
Doc. II.3. Catégories de commerces et de services recensés dans le centre-ville de Brest.....	56
Doc. II.4. Structure catégorielle du commerce dans l'hypercentre du Mans.....	58
Doc. II.5. L'hypercentre commerçant d'Angers au sein du quadrilatère du centre historique.....	60
Doc II.6 Catégories des établissements avec horaires recensés dans l'hypercentre de Toulouse.....	63
Doc. II. 7. Taux de commerces et services ouverts le jeudi et le samedi par tranche horaire dans l'hypercentre toulousain	64
Doc. II. 8. Commerces et services ouverts le jeudi par tranche horaire et par catégorie dans l'hypercentre toulousain.....	65
Doc. II. 9. Commerces et services ouverts le samedi par tranche horaire et par catégorie dans l'hypercentre toulousain	66-67
Doc. II. 10. Commerces et services ouverts le dimanche par tranche horaire et par catégorie dans l'hypercentre toulousain.....	67-68
Doc II.11 Temps d'ouverture des commerces et services dans le centre de Toulouse.....	68
Doc. II. 12. Ouverture des commerces et des services dans le centre-ville de Brest le jeudi et le samedi.....	69-70
Doc. II. 13. Ouverture des commerces et des services dans le centre-ville de Brest le dimanche...70-71	70-71
Doc. II. 14. Ouverture des commerces et des services dans les secteurs Jaurès et Siam (Brest) le jeudi.....	71
Doc. II. 15. Commerces et services ouverts le jeudi par tranche horaire et par catégorie dans le centre-ville de Brest	72
Doc II.16 Temps d'ouverture des commerces et services dans le centre-ville de Brest	73
Doc II.17 Part de commerces ouverts en continu dans le centre-ville de Brest	73
Doc. II.18. Commerces et services ouverts le jeudi et le samedi dans l'hypercentre manceau	74
Doc II.19 Commerces et services ouverts le dimanche dans l'hypercentre du Mans.....	75
Doc. II.20. Heure d'ouverture des établissements le samedi et le dimanche dans l'hypercentre du Mans.....	75
Doc. II.21. Etablissements alimentaires et magasins à rayons multiples ouverts le jeudi dans l'hypercentre du Mans.....	76
Doc. II.22. HORECA ouverts le jeudi dans l'hypercentre du Mans.....	76
Doc. II.23. Commerces d'équipement de la personne et de la maison ouverts le jeudi dans l'hypercentre du Mans	77
Doc. II. 24. Commerces d'entretien de la personne et de sport-loisirs-culture ouverts le jeudi dans l'hypercentre du Mans	77
Doc. II. 25. Services ouverts le jeudi dans l'hypercentre du Mans.....	78
Doc. II.26 Etablissements alimentaires et magasins à rayons multiples ouverts le samedi dans l'hypercentre du Mans.....	78
Doc. II.27. Catégories des commerces et services ouverts le samedi dans l'hypercentre du Mans	79
Doc. II.28. Catégories des commerces et services ouverts le dimanche dans l'hypercentre du Mans.....	80-81

Doc. II.29 Temps d'ouverture des commerces et services dans le centre du Mans.....	81
Doc II.30 Catégories des établissements avec horaires recensés dans l'hypercentre d'Angers	83
Doc. II.31 Commerces et services ouverts le jeudi et le samedi dans l'hypercentre d'Angers	83
Doc II.32 Horaires d'ouverture des établissements le jeudi par tranche horaire dans le centre d'Angers	84
Doc.II.33 Taux d'ouverture des établissements alimentaires le jeudi par tranche horaire dans l'hypercentre d'Angers	84
Doc II.34 Taux d'ouverture des commerces d'entretien de la personne le jeudi par tranche horaire dans l'hypercentre d'Angers	84
Doc II.35 Taux d'ouverture des commerces d'équipement de la personne le jeudi par tranche horaire dans l'hypercentre d'Angers	85
Doc II.36 Taux d'ouverture des HORECA le jeudi par tranche horaire dans l'hypercentre d'Angers	85
Doc II.37 Taux d'ouverture des services à caractère commercial le jeudi par tranche horaire dans l'hypercentre d'Angers	85
Doc II.38 Horaires d'ouverture des établissements le samedi par tranche horaire dans le centre d'Angers.....	86
Doc.II.39 Taux d'ouverture des commerces d'équipement de la personne le samedi par tranche horaire dans l'hypercentre d'Angers	86
Doc II.40 Taux d'ouverture des HORECA le samedi par tranche horaire dans l'hypercentre d'Angers	87
Doc II.41 Taux d'ouverture des services à caractère commercial le samedi par tranche horaire dans l'hypercentre d'Angers	87
Doc II.42 Horaires d'ouverture des établissements le dimanche par tranche horaire dans le centre d'Angers	87
Doc II.43 Taux de commerces et services ouverts le dimanche dans l'hypercentre d'Angers	88
Doc II.44 Temps d'ouverture des commerces et services dans le centre d'Angers	88
Doc. II.45 Ouverture commerciale et flux piétonniers le jeudi dans l'hypercentre d'Angers	92
Doc. II.46 Ouverture commerciale et flux piétonniers le dimanche dans l'hypercentre d'Angers	93
Doc. II.47 Ouverture commerciale et flux piétonniers le samedi dans l'hypercentre du Mans	94
Doc.II.48. Retail/service units on Miguel Bombarda & lower Aliados areas (Porto)	98
Doc.II.49 : Ouverture commerciale et flux piétonniers à Porto le jeudi	100
Doc.II.50: Le secteur d'étude du Chiado à Lisbonne	100-102
Doc. II.51 Transports, monuments et mobilier urbain du Chiado (Lisbonne)	104
Doc. II.52 Catégories des commerces et des services du Chiado (Lisbonne).....	107
Doc II. 53 Ouverture commerciale et flux piétonniers à Lisbonne le mercredi.....	108-109

CHAPITRE III

Doc. III. 1 et 2 : La place Jean-Jaurès, avant et après le réaménagement du centre-ville de Saint-Denis.....	120-121
Doc. III. 3 : Pique-nique sur l'un des principaux ponts (routiers) du centre-ville angevin, dans le cadre du festival des Accroche-cœurs.....	122
Doc. III. 4 : Aires piétonnes, zones de rencontre et zones 30 dans le centre-ville de Toulouse.....	122
Doc. III. 5 : Ouverture des crèches d'Angers et places disponibles selon les heures (en semaine).....	127
Doc. III. 6 : Les usages du temps pour les femmes et les hommes actifs en emploi sur une journée moyenne en 1999 et en 2010.....	135
Doc. III.7 Les usages du temps des femmes et des hommes actifs en emploi, sur une journée moyenne en 2010.....	135
Doc III.8 L'articulation des temps comme stratégie de marketing.....	138

CHAPITRE IV

Doc. IV.1. : Variations de la perception de la fréquentation de la place du Ralliement à Angers le jeudi 17 novembre 2010 à 17 heures.....	148
---	-----

Doc IV.2 : Flux piétons rue Carmo à Lisbonne, samedi à 17 heures.....	151
Doc. IV.3 : Localisation des rues étudiées dans le quartier El Raval à Barcelone.....	152
Doc. IV.4 : Extraits de l'enquête photographique à Angers, place du Ralliement.....	153
Doc. IV.5. Ouverture commerciale et flux piétonniers dans l'hypercentre de Toulouse le jeudi.....	156
Doc. IV. 6. Ouverture commerciale et flux piétonniers dans l'hypercentre de Toulouse le samedi...	157
Doc. IV.7. Ouverture commerciale et flux piétonniers dans l'hypercentre de Toulouse le dimanche.	158
Doc. IV.8. : Les heures de fréquentation selon l'âge des enquêtés à Angers.....	159
Doc. IV.9. : Comptage piétons dans le centre-ville d'Angers en novembre 2011.....	160
Doc. IV.10. : Quartier de La Doutre, à Angers, le jeudi 16 septembre 2010 à 10 h 30.....	162
Doc. IV.11. : Variation de la fréquentation piétonne en fonction des heures dans le quartier El Raval à Barcelone.....	164-165
Doc. IV.12. : Effectifs piétons relevés dans les différents secteurs de rue à 8 heures, 11 heures, 15 heures, 19 heures et 23 heures, Quartier El Raval, Barcelone.	165
Doc. IV.13. : Père accompagnant ses enfants à l'école, 8h15, rue Saint-Rome à Toulouse.....	166
Doc. IV.14. : Evolution de la fréquentation du métro toulousain.....	167
Doc. IV.15. : Flux cyclistes d'entrée / sortie de la grande place à Malmö.....	168
Doc. IV.16 : Fréquentation d'une terrasse à Angers, Boulevard Carnot-Ayrault, à différentes heures.....	169
Doc. IV.17 : Quartier Fleur d'Eau, à Angers, le jeudi 16 septembre 2010, à 13 h.....	169
Doc. IV.18 : Lieux de résidence des usagers selon les quartiers.....	170
Doc. IV.19 : Les motivations de la fréquentation selon le quartier.....	171
Doc. IV.20 : La fréquence de présence des usagers selon le quartier.....	171
Doc. IV.21 : Tableau croisé des motifs de présence en fonction des lieux d'enquête.....	172
Doc. IV.22 : Lisbonne : Concentration de personnes à l'entrée du centre commercial Armazéns do Chiado un samedi à 17 heures.....	172
Doc. IV.23 : Heures d'ouverture au public de la principale piscine d'Angers.....	173
Doc. IV.24 : Jour et moment de pratique du principal loisir.....	174
Doc. IV.25 : Les motivations de la fréquentation selon l'âge.....	177
Doc. IV.26 : Variation hebdomadaire de la fréquentation du métro toulousain.....	178
Doc. IV.27 : Jour habituel de fréquentation du quartier (où s'est déroulée l'enquête).....	179
Doc. IV.28 : Lieux d'enquête et jour habituel de venue au Mans.....	179
Doc. IV.29 : « Quels soirs sortez-vous habituellement au Mans ? ».....	182
Doc. IV.30 : Flux piétons entrant et sortant sur la place centrale de Malmö.....	183
Doc. IV.31 : La rue Lenepveu, dans l'hypercentre d'Angers, en novembre 2012.....	185
Doc. IV.32 : La rue Saint-Rome, dans l'hypercentre de Toulouse, en novembre 2012.....	186
Doc. IV.33 : La rue des Minimes, dans l'hypercentre du Mans, en novembre 2012.....	187
Doc. IV.34 : Horaires d'ouverture des parcs et jardins de la ville d'Angers.....	189
Doc IV.35 : Variation annuelle de la fréquentation du métro toulousain.....	189
Doc IV. 36 : Fête de la musique à Angers.....	190
Doc. IV.37 : Festival Les Accroche-cœurs à Angers.....	191
Doc. IV.38 : La place du Ralliement avant la première Guerre Mondiale.....	194
Doc. IV.39 : Place du Ralliement en 1937 ou 1938.....	194
Doc. IV.40 : La place du Ralliement à la fin des années 1950 (entre 1956 et 1960)	195
Doc. IV.41 : La place du Ralliement, vers 1961-1965.....	195
Doc. IV.42 : La place du Ralliement en 1976 et la Rose des Sables.....	196
Doc. IV.43 : La place du Ralliement en mars 2004.....	196
Doc. IV.44 : La place du Ralliement à Angers aujourd'hui.....	197

CHAPITRE V

Doc. V.1 : Proportion de jeunes consommateurs réguliers d'alcool (10 épisodes ou plus de consommation au cours des 30 derniers jours).....	203
Doc. V.2 : Proportion de jeunes ayant déclaré avoir connu 10 ivresses ou plus au cours des douze derniers mois.....	204
Doc. V.3 : Ivresses répétées (au moins trois ivresses dans l'année).....	205

Doc. V.4 : L'alcoolisation épisodique importante durant les trente derniers jours.....	208
Doc. V.5 : En Espagne, la fête se poursuit toute la nuit, bien après le lever du jour.....	209
Doc. V.6 : Types de soirées préférées par les étudiants.....	212
Doc. V.7 : « Comment décrirais-tu ta dernière soirée à Brest ? »	213
Doc V.8 : « Dans l'ordre, quels lieux as-tu fréquentés lors de ta dernière soirée à Brest ? »	213
Doc. V.9 : « Comment es-tu prévenu(e) de l'existence d'une soirée à Brest ? »	215
Doc. V.10 : « Combien dépenses-tu en moyenne par soirée ? »	215
Doc. V.11 : « Quels sont les facteurs limitant les sorties sur Brest ? »	217
Doc. V. 12 : Diagramme ombrothermique de Brest.....	218
Doc. V.13 : « À quelle période de l'année sors-tu le plus souvent à Brest ? »	218
Doc. V.14 : « La semaine dernière quels ont été tes jours de sortie à Brest ? »	220
Doc. V.15 : Heures de début de soirée	221
Doc. V.16 : Heures de « fin de soirée »	221
Doc V.17 : Lieu de déroulement de la dernière soirée à Brest.....	222
Doc. V.18 : Les espaces festifs au centre de Brest.....	223
Doc. V.19 : Les espaces festifs dans le centre-ville brestois.....	224
Doc. V.20 : Quels sont les principaux lieux de la fête dans le centre de Brest ?	225
Doc. V.21 : Les espaces résidentiels des étudiants dans l'agglomération brestoise en 2009.....	226
Doc. V.22 : Modes de transport en début de soirée.....	227
Doc. V.23 : Modes de transport pour le retour de soirée.....	228
Doc. V.24 : Les lieux de consommation lors de la dernière « soirée » à Brest.....	229
Doc.V.25 : « Sur une échelle de 1 à 5, état d'ébriété lors de la dernière soirée »	230
Doc.V.26 : « Quelles sont les raisons pour lesquelles tu ne passes pas tes soirées brestoises dans un espace public (rue, place) ? »	230
Doc. V.27 : « Pourquoi évites-tu certains quartiers pour tes sorties nocturnes ? »	231
Doc. V.28 : « Quels sont les moments d'achats d'alcool pour une soirée festive ? »	233
Doc. V. 29 : Périmètre d'interdiction de la consommation d'alcool sur la voie publique dans le centre-ville d'Angers (arrêté d'avril 2010)	238
Doc. V.30 : L'espace festif dans le centre-ville de Rennes.....	240
Doc. V.31 : Deux maires de deux villes moyennes contre la création d'une police municipale..	244-245
Doc. V.32 : Un bar de nuit au petit matin, rue du Port, l'une des rues « festives » de l'agglomération mancelle.....	247

CHAPITRE VI

Doc.VI.1 : Localisation des lieux fréquentés par les étudiants de la ville du Mans.....	272
Doc.VI.2 : Horaires à l'arrêt de bus Cinémas CGR de Saint-Saturnin (Le Mans).....	273
Doc. VI. 3 : Heures de sortie en soirée en semaine et le week-end des étudiants du Mans.....	275
Doc.VI.4 : Heures de retour de soirée en semaine et le week-end des étudiants du Mans.....	275
Doc.VI.5 : L'articulation entre les principaux outils de planification.....	280
Doc.VI.6 : Le réseau TER dans le Pays du Mans.....	283
Doc.VI.7 : Structurer l'offre de transport en privilégiant les transports collectifs.....	284
Doc.VI.8 : Orientations concernant l'organisation des transports collectifs de voyageurs dans la région grenobloise à l'horizon 2030.....	287
Doc.VI.9 : Polycentrisme commercial à l'échelle du Grand Toulouse.....	289
Doc.VI.10 : Élaboration du contrat d'axe de la ligne E du tramway à Grenoble.....	294
Doc. VI. 11 : Les PDE dans l'agglomération toulousaine	302
Doc.VI.12 : Hiérarchisation des pôles commerciaux dans le Pays de Brest.....	309
Doc.VI.13 : Comparaison de six Documents d'Aménagement Commercial.....	314-315

TABLE DES MATIÈRES

Urban Net Project.....	3
CHRONOTOPE.....	3
« Aménagement spatio-temporel.....	3
pour des villes résilientes ».....	3
RAPPORT FINAL.....	3
SOMMAIRE.....	5
INTRODUCTION.....	7
CHAPITRE I.....	15
L'ÉMERGENCE DU TEMPS DANS L'action publique	15
ET COMME OBJET SCIENTIFIQUE.....	15
1. Les politiques temporelles locales en Europe et en France.....	15
1.1 Les politiques temporelles locales en Europe.....	15
1.2. Les politiques temporelles locales en France.....	17
2. Les nouvelles temporalités urbaines.....	20
2.1. Temps de travail et autres temps sociaux dans la ville.....	21
2.2. Une ville pour tous, partout et à toute heure.....	24
2.3. Courses et temporalités.....	29
3. Temporalités et politiques urbaines.....	31
3.1. Temporalités et mobilités.....	31
3.2. Les politiques temporelles locales – Éléments de prospective.....	33
CHAPITRE II.....	37
LES TEMPORALITÉS DU COMMERCE.....	37
1. UNE PLACE DÉTERMINANTE DANS LES TEMPORALITÉS URBAINES.....	38
1.1. Des rythmes urbains à la complexité accrue.....	38
1.2. Poids de l'attractivité commerciale et diversification polaire.....	39
1.3. La focalisation sur les horaires d'ouverture du commerce : politiques publiques et enjeux entrepreneuriaux.....	40
1.4. Le contexte réglementaire.....	41
1.5. La distinction de l' « HORECA » et des services à caractère commercial.....	42
1.6. L'enjeu de l'ouverture le dimanche et les jours fériés.....	44
2. L'OFFRE TEMPORELLE DU COMMERCE DANS LES CENTRES URBAINS.....	49
2.1. Les quatre villes d'analyse.....	49
2.2. Quatre secteurs hypercentraux : analyse morphologique et de l'appareil commercial.....	50
2.3. Caractéristiques des heures d'ouverture et de fermeture des commerces centraux et taux d'ouverture heure par heure dans les secteurs d'étude	61
2.4. Analyse de la cartographie horaire, sur trois jours, des magasins et services commerciaux ouverts, étude comparée Angers-Le Mans-Toulouse.....	89
2.5. Les facteurs-clés : réglementation, inertie, statut des entreprises, personnel employé, politique collective.....	95
3. ETUDES EUROPEENNES.....	97
3.1. Porto.....	97
3.2. Lisbonne.....	104
CHAPITRE III.....	113
TEMPORALITÉS URBAINES	113
ET ACCESSIBILITÉ DES SERVICES	113
1. LA DIFFICILE PROGRESSION DES PRÉOCCUPATIONS TEMPORELLES.....	114
1.1. Une nécessaire adaptation des services aux temporalités éclatées	114

1.2. (Dé)synchronisation et optimisation temporelle des équipements et des espaces...	116
1.3. Des préoccupations encore peu partagées.....	123
2. L'EXEMPLE DES Crèches en horaires atypiques.....	125
2.1 Des modes d'accueil des jeunes enfants diversifiés.....	126
2.2. Une réponse à la croissance du travail en horaires atypiques.....	129
2.3. Des structures controversées.....	130
3. HABITER LA VILLE EN HORAIRES DÉCALÉS.....	133
3.1. Une difficile articulation des temps de vie.....	133
3.2. Des familles désynchronisées ?.....	138
3.3. Vivre la ville à contretemps.....	140
CHAPITRE IV.....	146
TEMPORALITÉS DES ESPACES PUBLICS.....	146
1. Méthodologies mobilisées : un important travail d'enquête.....	148
1.1. Les enquêtes réalisées dans les villes françaises.....	149
1.2. Enquêtes dans les villes européennes partenaires Chronotope.....	151
2. Les temporalités journalières des espaces publics urbains.....	153
2.1. Généralités autour des temporalités journalières.....	155
2.2. Les temporalités journalières spécifiques : scolaires, de travail, des pauses-déjeuner	166
2.3. Temporalités des lieux de transit et/ou de rencontre.....	170
2.4. Temporalités des lieux de loisirs et de chalandise.....	174
3. Les temporalités hebdomadaires des espaces publics urbains.....	177
3.1. Temporalités liées aux commerces et services.....	179
3.2. Temporalités spécifiques des marchés de quartiers.....	182
3.3. Temporalités spécifiques des soirs de sortie.....	182
3.4. Temporalités spécifiques du shopping du samedi.....	183
3.5. Ballades dominicales... et variations météorologiques.....	184
4. Des temporalités saisonnières et événementielles aux mutations des espaces publics	
urbains.....	189
4.1. Des temporalités saisonnières.....	189
4.2. Des temporalités occasionnelles ou événementielles.....	191
4.3. Des espaces publics en mutation : aménagements et variations historiques des usages	194
CHAPITRE v.....	200
Espaces et temporalités nocturnes.....	200
Les soirées festives dans les villes universitaires.....	200
1. L'IVRESSE FESTIVE DES JEUNES, NOUVELLES TENDANCES.....	202
1.1. Le contexte breton.....	202
1.2. Une européanisation de la manière de faire la fête.....	208
2. Les comportements des étudiants brestois dans le cadre des soirées festives	210
2.1. Cadrage méthodologique.....	211
2.2. Le déroulement des soirées : le cocooning festif domine.....	212
2.3. Les facteurs limitant les sorties festives.....	216
2.4. Les temporalités des soirées festives.....	218
2.5. Les espaces des soirées festives dans la ville de Brest.....	223
2.6. Les mobilités dans le cadre des soirées festives.....	226
2.7. Consommations d'alcool et soirées festives.....	229
2.8. Les comportements dans l'espace public.....	231
2.9. Connaissance/méconnaissance des dispositifs de régulation.....	233
2.10. Les limites de l'enquête.....	235
3. Les politiques publiques de remédiation sur l'espace public.....	236

3.1. Les politiques répressives.....	237
3.2. Gestion des espaces des soirées festives par les acteurs locaux.....	246
3.3. Les chartes de la vie nocturne, outil opérationnel ?.....	253
2.4. Les réponses de l'urbanisme à la problématique des soirées festives.....	255
Nathalie Kosciusko-Morizet, candidate aux municipales de 2014, quant à elle, propose de rouvrir des stations de métro inutilisées pour y développer des activités festives nocturnes.....	258
Chapitre VI.....	262
ORGANISATION URBAINE, TRANSPORT ET MOBILITÉ.....	262
Vers un chrono-urbanisme et	262
un aménagement des temps de la ville ?.....	262
1. La mobilité entre dimensions aménagistes et comportements sociaux.....	265
1.1. De la gestion temporelle des transports et de leur articulation aux temps des fonctions urbaines.....	265
1.2. ... Aux comportements sociaux de mobilité et aux temporalités de déplacements.....	268
1.3. Adapter les transports aux demandes spatio-temporelles de déplacements : quelles tendances ?.....	269
1.4. Usages des transports, sociabilité et vie nocturne estudiantine : une inadéquation prégnante entre temps de déplacement et de transport.....	273
1.5. Démarches et prospectives : vers un urbanisme des temps de mobilité ?.....	277
2. Mobilité, temporalités et documents d'urbanisme.....	278
2.1. Transport et déplacement dans les documents d'urbanisme : quelle évolution ?... ..	279
2.2. Limites des expériences issues des politiques publiques de transport actuelles	281
2.3. Prospective et expériences issues des politiques d'urbanisme et de transport innovantes.....	286
2.4. Expériences partenariales : les Plans de Déplacement d'Entreprise.....	296
3. Transport, dÉplacement et urbanisme commercial.....	308
Quels territoires de projet pour quelle articulation temps / espace dans les documents d'aménagement commercial ?.....	308
3.1. Avant 2008, les intentions politiques en matière d'accessibilité et de maîtrise des déplacements de chalandise se révèlent peu appliquées.....	308
3.2. ... Jusqu'à l'élaboration des DAC : vers une meilleure intégration des principes de mobilité durable dans les procédures d'urbanisme commercial ?.....	309
3.3. Opérations associant Urbanisme et Transport en cours ou en projet.....	317
CONCLUSION.....	328
bibliographie.....	338
TABLE DES documents.....	352
TABLE DES MATIÈRES.....	356