

CHRONOTOPE**« AMÉNAGEMENT SPATIO-TEMPOREL POUR DES VILLES RÉSILIENTES »****RÉSUMÉ DU RAPPORT**

Les discours sur le développement durable ont surtout concerné la compacité et l'étalement urbains ; il faudrait à présent envisager une perspective plus dynamique sur l'espace en intégrant la composante temporelle. Le projet *CHRONOTOPE* vise à considérer l'urbain dans une perspective spatio-temporelle, en incluant la quête conjointe de la *synchronicité* (l'harmonie des temporalités) et de la *synchoricité* (l'harmonie des spatialités). L'enjeu du projet est 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, du Portugal, de France (Angers, Le Mans, Brest), *CHRONOTOPE* veut tirer profit d'un comparatisme valorisant les expériences précédentes de collaboration (projet *REPLACIS* 2008-2010). Dans le présent rapport français, les études empiriques ont été conduites 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.

Ce rapport de recherche sur les temporalités et l'aménagement de l'espace-temps s'organise en six chapitres. Il débute par un « état de l'art », qui décrit comment un objet scientifique a émergé et comment l'action publique s'est développée en France et ailleurs en Europe. Le deuxième chapitre 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. Un troisième chapitre vise à cerner, en complémentarité, les avancées des préoccupations temporelles en matière d'accessibilité des services. Il se penche plus particulièrement sur l'une des actions phares des politiques temporelles, l'accueil des jeunes enfants en horaires élargis, et sur les familles bénéficiaires, celles en horaires atypiques. Considérer l'accessibilité des services revient à se

pencher sur le mode d'habiter la ville et le droit à la ville - ici analysés plus particulièrement pour des familles, de plus en plus nombreuses, qui vivent en marge des rythmes collectifs.

Les temporalités des espaces publics sont au cœur du quatrième chapitre. Multiples, elles se déclinent selon des variations quotidiennes, hebdomadaires, saisonnières, etc. C'est sur ces variations 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 notamment lors du temps hautement symbolique de la nuit. Le cinquième chapitre explore les pratiques nocturnes des espaces publics, plus particulièrement les transgressions qui surviennent à l'occasion des « soirées festives » étudiantes, de même que les politiques publiques de remédiation mises en place dans plusieurs villes universitaires. Enfin, toute réflexion sur la planification spatio-temporelle ne saurait négliger la question des mobilités. C'est l'objet du sixième et dernier chapitre, qui s'intéresse plus particulièrement à la cohérence entre politiques de transport et urbanisme commercial, dans la mesure où la chalandise demeure un puissant moteur de déplacements pour des consommateurs adeptes du *zapping* territorial.

Ces six chapitres s'intéressent à la ville à travers ses dimensions temporelles. Les temporalités de l'urbain sont 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 recentre 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'ouverture des commerces et des services, temps des déplacements, temps de la fête ou du travail, etc., impliquent d'être gérés et intégrés 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 *synchronicité* et *synchoricité*. Il devra également veiller aux conditions de l'adaptation des espaces publics aux nouvelles temporalités de la ville, aux modes de conciliation entre rythmes socio-économiques diurnes et nocturnes, puis, enfin, à la manière de gérer plus globalement des mobilités multiscalaires et polychrones.

Si la progression des préoccupations temporelles au sein des politiques urbaines est manifeste, elle reste fragmentée, 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 globale est encore loin de se concrétiser. Par ailleurs, l'accessibilité des services et des commerces est souvent réduite soit au niveau temporel, soit au niveau spatial ; rares sont les actions qui intègrent les deux dimensions. Les enjeux de synchronisation et de désynchronisation ne sont pas les mêmes selon les territoires envisagés (mégapole francilienne, métropoles régionales, villes des littoraux touristiques, cités du périurbain, etc.). Synchronisation et désynchronisation sont en fait 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 nécessaires pour les pôles internationaux (comme les principaux aéroports), une grande partie des territoires n'ont pas besoin d'une amplification massive des ouvertures. Tout chrono-urbanisme devrait se fonder sur des cadres adaptés aux réalités locales et à la protection du tissu social.

Face au déplacement des lieux de rencontre, de flânerie et de shopping vers la sphère privée, les espaces publics doivent pouvoir répondre à des demandes d'usages multiples mêlant flânerie, accès rapide au travail, « temps des courses et course des temps ». Ils sont amenés à devenir asynchrones, polyvalents et hybrides. Les espaces publics centraux voient coexister des populations aux temporalités très différentes, les tensions sont exacerbées à la nuit tombée. Les difficultés liées à la cohabitation entre riverains et noctambules ont amené les municipalités à engager diverses actions, de la répression à la médiation. Depuis quelques années, des chartes de la vie nocturne se multiplient mais engagent finalement peu leurs signataires. Quant aux réponses urbanistiques, elles ne sont envisageables que sur le long terme. Au vu des nuisances sonores suscitées par ces soirées, la prise en compte des temporalités dans l'urbanisme est incontournable ; elle peut passer par l'émergence d'espaces spécialisés dans l'activité nocturne, mais n'est-ce pas un retour au zonage ?

Construire un urbanisme temporel suppose de penser la mutabilité et la réversibilité des espaces urbains. La ville doit devenir facilement mutable, réutilisable, recyclable face à des temps d'usage de plus en plus courts et labiles. Afin de parvenir à un système efficace de mobilité durable, à côté de la synchronicité à construire entre temps de l'urbain et temps de la mobilité, il est nécessaire de pallier le manque de *synchoricité* aussi bien à l'échelle intra-urbaine qu'interurbaine. L'optimisation des temps de déplacement s'appuie sur deux principes : développer un éventail de modes de transport ; puis regrouper les fonctions, densifier, désynchroniser les horaires au sein de pôles de centralité, pour limiter les déplacements dans des espaces publics rééquilibrés par une multimodalité et une polyvalence spatio-temporelle plus fortes.