

# L'organisation du temps dans la ville

PATRICK VASSALLO, CONSEILLER MUNICIPAL DÉLÉGUÉ DE SAINT-DENIS,  
VICE-PRÉSIDENT DE TEMPO TERRITORIAL

Lundi 13 - 9h30

À l'ouest de Paris, la ville de Saint-Denis compte 100 000 habitants, et son agglomération 350 000 environ.

L'association Tempo Territorial, qui réunit des élus de sensibilités politiques diverses d'une cinquantaine de collectivités territoriales françaises et des techniciens (architectes, urbanistes...), a pour objet de favoriser entre acteurs des démarches temporelles territoriales : l'échange, le partage, l'apprentissage, la mutualisation, la coopération, dans un but non lucratif (voir le site <http://tempoterritorial.free.fr>).

Propositions de lectures :

*La Dictature de l'immédiateté*, de Stephen Kerckhove (Éditions Yves Michel, 2010)

*Accélération - Une critique sociale du temps*, de Hartmut Rosa (Éditions La Découverte, 2010)

*Villes et politiques temporelles*, de Jean-Yves Boulin (Éditions La Documentation française, 2008)

Pour préciser ce qu'on entend par "le temps dans la ville", je dirai d'abord que cela comporte trois dimensions :

Pourquoi cette question ? Une politique temporelle locale est un outil pour interroger l'organisation des temps, des rythmes, et les aménagements spatio-temporels. Exemple : un square doit-il, peut-il être à mi-chemin d'une école et d'une maison de retraite ? et ouvert la nuit ?

Qu'apporte-t-elle dans les politiques publiques ou privées ? Des réponses aux besoins des usagers – ce n'est pas un luxe d'en faire le détail...

Concrètement, sur quoi ça agit ? Sur la qualité de vie et les modes de vie sur un territoire.

Ensuite, pour situer un peu mieux les notions d'horaire et de temps, je ferai cinq remarques :

Il y a souvent des clivages, des idées toutes faites lorsqu'on aborde ces questions ; par exemple, lorsqu'on parle de "temps scolaire", on évoque la tranche 8h30-16h30. Mais dans la réalité de l'organisation quotidienne, pour les enfants comme pour leurs familles, cette tranche inclut un temps d'étude, de loisirs qui va jusqu'à 18h30.

En France, depuis les années 1970, le temps a été beaucoup instrumentalisé par l'espace, et non l'inverse ; on fluidifie l'espace en utilisant des aménagements temporels, par exemple avec des heures de sortie décalées pour limiter les bouchons routiers...

Jusqu'ici, la planification urbaine a été essentiellement spatiale, en ignorant largement les quotidiens des usagers.

Jusqu'ici, la société considère, au fond, que "le temps relève de la vie privée", et que c'est donc aux individus de s'adapter aux difficultés qu'ils rencontrent dans ce domaine. Exemple : une mère isolée caissière est absente de la maison au moment où son enfant devrait faire ses devoirs ? C'est son problème...



de l'impact des grandes infrastructures de transport urbain, qui fonctionnent sans interruption.

En France, cinq points pour situer le mouvement : il est d'abord scientifique et pratique, avec beaucoup de recherche-action ; les politiques temporelles sont considérées surtout sous l'angle sociologique ; les recherches ont beaucoup porté sur le thème "travail et société", et sur le marché du travail ; on est longtemps resté sur les études des horaires des services ; aujourd'hui, ces politiques ont un peu d'impact sur l'urbanisme, les études d'aménagement, et elles sont plus fréquemment intégrées aux documents officiels : PLU, PADD, SCOT, Plans de déplacements...

Aujourd'hui, les acteurs des politiques temporelles sont d'abord des villes – Poitiers, Rennes, Saint-Denis... – et aussi des réseaux à visée institutionnelle : Eurexter, association européenne d'"excellence territoriale" réunissant des villes, des urbanistes, des sociologues ; l'ex-Délégation à l'aménagement du territoire (DATAR), du temps où il y avait encore une planification en France... Un des axes de travail, soutenu par les lignes budgétaires européennes FSE-Equal, est l'égalité hommes-femmes. L'association Tempo territorial s'y inscrit également, de même que Irises, unité de recherche du CNRS à Dauphine qui travaille sur le temps de vie, le temps de travail et le temps social, et plusieurs conseils régionaux et généraux qui s'attachent aux questions des relations entre espaces urbain et rural, et de l'accessibilité gérontologique.

Utiliser les politiques temporelles, c'est se placer dans une approche systémique de la ville ; cela suppose de prendre en considération toutes ses composantes, notamment professionnelles, et ce n'est pas rien. À Saint-Denis, certaines cités des années 1970 fonctionnent très bien ; leur attrait a évolué au fil du temps, ce qui veut dire que leurs équipements ont évolué eux aussi, et même de mieux en mieux, aussi bien le transport que l'équipement commercial. Dans la cité Paul Langevin, par exemple, il y a une demande très forte sur les locaux en rez-de-chaussée. Le quartier de la Plaine Saint-Denis, c'était voilà vingt ans la plus grande plaine industrielle d'Europe ; aujourd'hui, elle mixe de façon à peu près égale espaces verts et publics, espaces de bureaux et d'activité et logements, avec aussi de plus en plus d'équipements. Il a fallu pour cela un processus permanent de négociation fine, notamment avec les commerçants ; car à la Plaine, 60 000 personnes arrivent chaque matin et repartent le soir, par trois gares.

Ce type de travail s'apparente à celui des "éphémères", en Suisse : on travaille sur ce qui remonte des habitants, et on expérimente sur une période donnée – un été, par exemple – avant de faire un bilan d'où peuvent émerger des décisions.

Sur le projet de requalification du centre ville de Saint-Denis, nous avons travaillé de façon pluridisciplinaire – avec des urbanistes, des sociologues, des paysagistes, etc. et aussi des "experts de la rue et des résidents", c'est-à-dire des groupes d'habitants, en prenant en compte le collectif dans le respect de chacun et de ses usages. On peut parler de démocratie participative, avec 800 débats en quatre ans, ce qui a permis que la "société locale" s'empare réellement des étapes intermédiaires, afin qu'on réponde bien aux besoins réels. C'est donc une transformation urbaine concertée, avec autant de temps consacré à ça (2002-2006) qu'aux travaux eux-mêmes (2004-2008).

Les questions et les enjeux sont nombreux, et ils s'entrecroisent souvent, dans ces démarches de prise en compte de la temporalité : comment anticiper les besoins futurs ; comment parvenir à des espaces publics polyvalents, qui répondent à la fois aux besoins à l'échelle familiale et à l'échelle sociale ; comment créer de "l'intensité de vie" et en même temps garantir l'existence d'endroits résidentiels "pacifiés", tranquilles... Il faut en permanence penser à la multiplicité des usages, ceux de l'adulte actif, mais aussi ceux de l'enfant, de la personne âgée, de la personne handicapée : chaque oubli est une exclusion ; et il faut, en parallèle, prendre en

compte la diversité des lieux au sein du territoire urbain. Comment anticiper les constructions d'usages, comment répondre au concret d'aujourd'hui tout en préservant les projets à long terme, qui portent en eux la possibilité de choix autres ? Il s'agit de prendre en compte la quotidienneté, le désir de changement et aussi l'accompagnement dans ce changement. Penser l'évolution d'un aménagement dans le temps, cela implique d'éviter de préfigurer les usages des personnes tout en imaginant comment elles vont s'approprier les lieux, se poser la question de la façon dont elles l'utiliseront tout en évitant de tout figoler pour, justement ne pas figer à l'avance cette utilisation. D'autre part, les questions de l'activité commerciale et celles qui concernent la vie nocturne doivent aussi être intégrées à la réflexion en amont des aménagements, parce que le commerce a besoin d'espaces mais aussi de limites temporelles, et que pendant la nuit, la société ne fonctionne évidemment pas de la même façon.

En guise de conclusion, je dirai que les politiques temporelles nous renvoient très fortement à la question urbaine, qui est aujourd'hui un élément majeur dans la marche du monde, au même titre que la question de l'eau, puisque les deux tiers de la population vivent en ville, et que les autres humains en sont souvent des exclus... Et en fonction du type de vie, de société et donc de ville que nous voulons, nous devons continuer à prendre en compte les enjeux autour de l'action locale, des besoins des personnes et de la régulation de ces besoins, avec tous les outils disponibles, notamment les diagnostics préalables et partagés.

## QUESTIONS DANS LA SALLE

*Comment s'organise concrètement la gestion du temps, dans vos services municipaux, et dans d'autres ?*

Paris a un "bureau des temps" de 4 ou 5 personnes, Lyon un "espace", nous une "mission" – il en existe aussi une pour les femmes, et une sur les questions liées au handicap. Elle est intégrée au cabinet du maire, c'est un service de trois personnes qui travaille en lien avec les archives, la documentation, le cabinet et les services centraux. Au conseil général de Seine-maritime, il y a deux demi-postes affectés à cela au sein de la "cellule participative" ; à Rennes, une élue est affectée aux politiques temporelles et à l'égalité hommes-femmes ; à Montpellier, un élu est affecté uniquement aux politiques temporelles, et dispose d'une mission temps avec une personne salariée à plein temps.

*Sur quoi travaillent-ils ?*

En vrac, selon les villes : l'ouverture des bibliothèques le dimanche, le temps des étudiants, l'aménagement urbain, les modes de garde atypiques... Il existe des groupes de travail sur les médiathèques, les équipements sportifs, et des questions se posent de façon récurrente : les urgences, les maisons médicales et l'accessibilité à la santé ; le temps scolaire, la pause méridienne (il y a des expériences intéressantes) et surtout "l'après", la tranche 16-20 heures et toutes les étapes par lesquelles passe un enfant avant que sa mère le récupère, en moyenne vers 19 h 30 : étude, garderie, nounou... Et aussi les 12-14 heures culturels pour la pause déjeuner des salariés ; le décalage de 15 ou 30 minutes des heures de cours pour améliorer la fluidité aux accès de la ville (à Poitiers, résultat : deux fois moins d'embouteillages) ; chez nous, la gestion des entrées-sorties du stade de France (80 000 personnes en 40 minutes) ; on peut aussi inventer de nouveaux usages, comme le Pédibus qui est un mode de ramassage scolaire collectif pédestre : il limite le recours à l'automobile, favorise l'exercice physique et la santé des écoliers.

Je dirai aussi un mot sur le tramway. Il est certain que son arrivée réorganise les espaces dans la ville, en apportant de la fluidité, de l'apaisement ; il induit une réorganisation de la vie urbaine qui a aussi un aspect temporel : par exemple, en Ile-de-France, il est prouvé qu'aujourd'hui les salariés font moins souvent leurs courses en bas de chez eux, et davantage dans les points d'échange multimodaux tram-métro.