aankomende vliegtuigen
schema due
vlucht flight
uit from
bijzonderheden remarks
17.20 BE 434 LONDON 5 17.49
17.25 JU 224 LJUBLJANA 8 17.55
18.05 BE 808 MANCHESTER 5 18.30
18.20 BE 436 LONDON 5 18.45
18.55 KL 362 MADRID 4
19.05 KL 138 LONDON 5
19.05 SK 553 STOCKHOLM 4
19.10 KL 584 MONROVIA 2
19.30 KL 400 ANTWERPEN 3
19.35 KL 408 PARIS 3
19.40 HN 456 GRONINGEN
19.40 HN 466 MAASTRICHT
19.50 SR 794 GENEVE 1
20.00 MP 903 GENUA 6
20.10 KL 140 LONDON 5
20.50 AF 916 PARIS 3
20.50 KL 386 BRUSSEL 2
20.50 KL 218 HAMBURG 1
20.55 KL 316 ZURICH 4
20.55 KL 372 PALMA-NICE 6
21.20 BE 438 LONDON 5
21.20 KL 174 KOPENHAGEN 4
21.35 KL 234 MUNCHEN 2
21.50 KL 566 DHARAN 1

A PROPOS DES NOUVELLES TEMPORALITÉS URBAINES

Francis Godard

Depuis le XIXe siècle et la mise en place des systèmes de transports modernes tels que le chemin de fer, jusqu'à nos jours avec l'envoi de satellites dans l'espace, l'invention de nouveaux moyens de déplacement rapides a eu pour effet une régulation des temps locaux[1]. Ainsi le 11 mai 1911 la France adopte le méridien de Greenwich comme référence nationale unique. Le 1er mai 1882, la Belgique avait adopté une heure légale unique sur proposition du ministre des Chemins de Fer (Stengers, 1995). Actuellement, les débats très complexes qui au sein de l'Union Européenne portent sur la définition de régimes d'heures fixes (annulant les systèmes d'alternance de l'heure d'hiver et de l'heure d'été) compte tenu des contraintes des transporteurs et des travailleurs frontaliers[2], montrent que le problème a changé d'échelle.

Cependant, bien au-delà des dimensions techniques de définition des horaires au niveau international et des demandes d'harmonisation des sociétés de transports, la question du temps a de fortes implications économiques, politiques et culturelles du fait des décrochages entre logiques temporelles et logiques territoriales.

Une séparation de plus en plus forte s'instaure entre, d'une part, le temps des flux financiers qui circulent en temps réel et qui nient l'espace et, d'autre part, l'organisation matérielle des firmes et des processus de production et de gestion. Certains annoncent la fin prochaine des États du fait de leur incapacité à contrôler la recette fiscale, conséquence des mouvements rapides de capitaux. Des juges alertent l'opinion publique sur l'inefficacité de l'appareil juridique trop lent dans ses réactions (car tributaire des relations diplomatiques entre États) face à la vitesse de réactions de la délinquance financière (Robert, 1996). D'autres auteurs (Badie, 1995) mettent en évidence la manière dont les territoires construits par le politique sont malmenés et dévalorisés dans leurs rôles traditionnels : «… circuits financiers, échanges commerciaux, diffusions d'ondes et d'images, migrations des personnes, solidarités religieuses, culturelles ou linguistiques, diasporas de toute nature l'emportent, en puissance et en efficacité, sur les pesanteurs territoriales. ». D'autres encore mettent en évidence la perte de sens du progrès et du nationalisme comme les deux formes centrales de construction de l'espace et du temps et en tant que mythes fondateurs dans la constitution de notre modernité (Friedland et Boden, 1994).

L'avènement d'un espace public mondial commun, vivant dans un temps unique, organisé suivant une logique de réseaux, et l'accélération des flux financiers, concomitant de l'affaiblissement des territoires, sont donc annoncés. Des contre-tendances sont également à l'œuvre. On peut évoquer la résurgence de nombreux nationalismes et le renouveau de certaines formes de communautarismes ; on peut aussi mentionner l'inertie qu'opposent souvent les organisations territoriales à ces mouvements et le rôle irremplaçable de l'organisation territorialisée des firmes, ou encore le fait que les modes de réception des flux de communications rapides resteront toujours divers et locaux.

Le statut du présent varie selon la conjoncture historique

Au cours du XVIIIe siècle avec la philosophie des Lumières se transforme notre rapport au temps. Le présent se trouve alors tiré vers l'avenir par les anticipations rationnelles. La prévision fondée sur la raison (on construit le futur) se développe en opposition à la prophétie qui était le mode dominant de rapport au futur jusqu'à cette époque.

La fin des temps était la raison d'être de la prophétie au cœur de la notion religieuse du temps et les événements n'y étaient perçus que comme des signes d'un destin déjà tracé. Jusqu'alors, comme l'analyse R. Koselleck (1979-1990), l'Église exerçait son pouvoir sur le futur : « un des principes de souveraineté de l'Église romaine était de garder le contrôle sur tous les visionnaires ». La trame de l'histoire étant l'éternité, les individus étaient indifférents au temps. Au Moyen Age « une confusion temporelle fon-

1. Les horloges atomiques permettent l'adoption du temps atomique international depuis 1955 du fait de la nécessité de synchronisation des systèmes de télécommunication et elles fournissent l'unité de temps de la physique locale.

2. Retour à un système d'heures fixes ne signifie pas retour à l'heure unique dans la mesure où l'Europe s'étend déjà sur trois fuseaux horaires. Le choix de la nouvelle heure est en France l'objet de nombreux débats où, tour à tour, le monde paysan proche des rythmes naturels, le monde des travailleurs postés, le monde financier (la Bourse de Paris ne peut se permettre d'ouvrir deux heures plus tard que celle de Londres), présentent leurs arguments en faveur de telle ou telle solution (Rapport Gonnot, 1996).

Les Annales de La Recherche Urbaine n° 77, 0180-930-XII-97/77/7/8 © MELT

damentale mêle passé, avenir et futur » (Le Goff, 1984). La mesure temporelle est donnée par le texte sacré et le temps du salut. Le temps quotidien est marqué, d'une part, par l'attente et la patience qu'exige le temps agricole et, d'autre part, par le temps cyclique clérical que scandent les cloches.

En rupture avec cette représentation, la conception moderne du temps se construit autour de la notion de pro-

Paris, standard d'Europe Assistance.

grès. Le temps devient matière à planification terrestre et les hommes affirment leur maîtrise sur le cours des choses. Le présent s'éclaire d'un futur nouveau, c'est-à-dire ouvert à l'action humaine. Il n'est pas hors de portée mais il est prévisible à partir de notre connaissance du présent et de techniques rationnelles de planification. Le XXe siècle a été caractérisé par cette représentation du temps.

Cette représentation est entrée en crise[3]. Pour reprendre les termes de R. Koselleck, « au cours des temps modernes l'écart ne cesse de se creuser entre « l'espace d'expérience » et « l'horizon d'attente » ». Autrement dit, les attentes sont de plus en plus éloignées des expériences présentes et le présent ne sait plus puiser dans les ressources du passé. On peut dire que le passé ne fournit plus de sens à l'action présente et que le futur se dérobe du fait de l'univers hautement incertain dans lequel nous vivons. La conséquence en est le rabattement de l'action sur le court terme. Ceci ne signifie pas que, dans les faits, les conditions antérieures ne pèsent plus sur le présent mais que nous ne savons plus leur donner sens et les utiliser comme un potentiel pour le futur. Elles deviennent de pures contraintes. Ainsi par exemple, au lieu de combiner ville héritée du passé et ville en devenir, on a préféré juxtaposer les deux, et créer de toutes pièces des villes nouvelles.

Les horizons temporels décalés des acteurs institutionnels

L'horizon temporel d'un acteur affecte le type de décision qu'il prend et inversement. Ainsi, les élus locaux ont un horizon de 4 à 6 ans selon les pays et les promoteurs vivent à 3 ans au rythme du retour sur investissement. Or, les infrastructures comme les bâtiments vivent au moins un siècle et les villes se développent selon des rythmes multiséculaires.

La coordination entre, d'une part, les cycles longs de la démographie, de l'économique, du bâti et des infrastructures et, d'autre part, les périodicités courtes et même de plus en plus courtes de l'investissement et du retour sur investissement, du fait des taux d'intérêts élevés, pose le problème de la fonction régulatrice du politique. Le problème se complique encore du fait que ces divers processus se développent selon des échelles territoriales différentes.

Les tenants du développement durable désignent l'horizon du séculaire et les marchés financiers celui du temps réel. Qu'en est-il de la perspective intermédiaire de l'aménagement à 20 ans ? Des réseaux de villes mondiales se constituent ; les actions de proximité au niveau des quartiers fleurissent. Qu'en est-il de la constitution de pouvoirs d'agglomération aux échelles intermédiaires ?

Pour la gestion des villes les pratiques de retrait des engagements des États par rapport aux collectivités locales, ajoutées à l'enchérissement du crédit, invitent ces dernières à développer des stratégies économes et à raccourcir leur horizon. Ainsi, en France, alors que jusqu'à la fin des années 1970 les politiques de subventions de l'État et de prêts à taux privilégiés permettaient de mener des politiques d'équipement de moyen terme (15 à 20 ans), le renchérissement des taux des prêts et le retrait financier partiel de l'État, font de la fiscalité locale « la variable de commande essentielle de la gestion communale » (Gilbert, 1994) La difficulté d'apprécier la solvabilité fiscale sur longue période raccourcit la perspective de recette et donc la possibilité de penser l'aménagement et l'équipement sur le moyen terme. Par ailleurs, il apparaît qu'aux politiques traditionnelles de réserves foncières qui avaient cours en France, se substitue un jeu de négociation au coup-par-coup avec d'autres partenaires (propriétaires ou aménageurs) pour réunir les financements initiaux nécessaires destinés à déclencher des processus de mutations urbaines. Cette pratique qui permet de moins mobiliser les capitaux publics a pour effet de transformer le rapport au futur : il ne se construit plus dans la prévision planificatrice mais dans le jeu des accords entre acteurs.

Construire l'espace/temps de la démocratie

Les travaux de certains politologues se référant à Tocqueville insistent sur l'horizon temporel limité de la démocratie et sur sa faible capacité à conduire des poli-

3. Cf., les articles du *Monde* du 20 août 1996 sur « Les incertitudes de la notion de progrès ». La thèse de la « fin de l'histoire » n'est qu'un indice parmi d'autres de cette crise.

tiques de long terme. « Le présent omniprésent » serait inhérent à la démocratie : « la démocratie n'est rien d'autre que l'institutionnalisation de l'incertitude » dit-on dans la tradition tocquevillienne (Elster, 1988).

Deux approches s'opposent et se complètent. Pour la première, le politique est avant tout calcul d'intérêts et anticipations rationnelles. Il s'agit de prendre en compte les rythmes propres de la décision ou plus généralement de l'allocation du temps dans l'organisation des séquences politiques (*to do the right thing at the right time*). Ici, la gestion des agendas devient le problème premier : pour engager des séquences vertueuses il faut savoir gagner du temps, gérer les attentes, différer certains problèmes. La gestion des transactions requiert un sens développé du *timing*. Avec la seconde approche, le politique est une affaire de représentation, une construction du futur, « une entreprise délicate de gestion des rêves de la population » selon les termes de Guy Hermet (1992) ou encore, un exercice donnant sens à l'avenir collectif par l'affirmation de valeurs. On a ici à l'esprit le socle de valeurs universelles définies au Sommet Mondial des Villes à Istanbul au mois de juin 1996 pour guider les bonnes pratiques urbaines : efficacité économique, impératifs de justice sociale et de solidarité, nécessaire prudence écologique et développement durable, expression de la citoyenneté (Sachs, 1995).

Ces deux manières différentes de penser l'action collective ne sont pas forcément incompatibles. L'une cherche à rendre l'avenir un peu plus probable ou tout au moins à produire du sens collectif, l'autre annonce l'improbabilité des systèmes complexes et se replie sur le procédural. Entre gestion des médiations entre acteurs et capacité à tracer des perspectives de moyennes portées, comment apprendre à composer ?

La question des temporalités rejoint celle des territoires du politique. Une première réponse nous est fournie par Philippe Delmas (1991) : « Parce qu'il est le dépositaire de l'intérêt collectif, l'État est le protecteur légitime du futur. Il oublie son rôle en alignant son horloge sur celle des entreprises et des marchés et en confondant sa légitimité et les leurs ». D'aucuns prétendent que l'État n'est plus l'acteur apte à porter le futur. Si tel est le cas, où donc situer la parole capable d'énoncer les possibles à venir et de faire des choix assumant le long terme ? Les villes ne constituent-elles pas des lieux où peuvent également se dire l'intérêt collectif ? Ce sont, en effet, des lieux qui réapparaissent comme des acteurs politiques et économiques de première importance. Pour Pierre Veltz (1995) les métropoles, du fait du nouveau type d'ancrage territorial qu'elles offrent, jouent un rôle décisif en matière d'organisation des coopérations entre acteurs et constituent des lieux potentiels de construction d'espaces de transaction stabilisés. Si l'incertitude est devenue une donnée structurelle pour tout décideur (investisseurs, aménageurs urbains, élus…) et résulte de l'accélération des vitesses de communication et de la flexibilité des processus de production, l'amélioration de la productivité des acteurs économiques réside maintenant dans leurs capacités d'organisation, de communication, de coopération. Les territoires nouveaux qui se dessinent sont alors des territoires en réseaux. Villes, agglomérations ou régions urbaines qui représentent des nœuds de communication et un maillage de flux multiples sont les lieux clés du développement. Les « grandes métropoles mondiales, qui tirent à elles une part de plus en plus considérable du dynamisme économique sont, avant tout, des fantastiques machines de commutation – actuelle et potentielle – des énergies, des compétences, des désirs. » (Veltz, 1995).

L'accélération du temps contribue à créer de nouveaux types d'ancrages territoriaux et de relations entre les territoires. La coordination des rythmes dépendra donc de plus en plus de la constitution de systèmes de transaction stabilisés entre acteurs publics et entre ces acteurs et ceux du secteur privé. Les territoires politiques et administratifs hérités d'une conception du temps plus stable sont décalés par rapport aux nouveaux territoires qui résultent des mouvements de la société (étalement urbain, localisation de l'emploi et de la résidence, nouvelles formes de mobilité, technologies de télécommunication, fonctionnement en réseaux, etc.) et qui, à la place des villes bien ordonnées dans des limites aisément repérables, nous montrent des nébuleuses urbaines, aux limites incertaines.

Les difficultés d'application concrètes des initiatives législatives adoptées, à la fin des années 1980 et au début des années 1990, pour inciter à la création de nouvelles structures de gestion des agglomérations à des échelles différentes, dans certains pays européens[4], prouvent que les significations des décalages observés sont multiples et contradictoires. L'adoption et l'application des réformes nécessaires est encore problématique (Lefebvre, 1995).

Vivre et consommer à l'échelle de l'agglomération

Les concepts spatiaux de distance, de proximité, de connexité, de densité, d'occupation des sols sont à remplacer par des concepts spatio-temporels tels que : vitesse, mouvement, accessibilité, durée, horaires, rythmes, etc.

Le système urbain possède une grande inertie matérielle mais la tendance historique à l'accroissement des vitesses de communication modifie en permanence sa configuration. Or, « Cette dynamique n'a pas trouvé sa propre limite : on est encore dans la phase exponentielle du processus » (Cattan *et al.,* 1993). Le fait que les sociétés urbaines fassent largement usage de réseaux, reliant des points largement distribués dans l'espace, gérant des

4. Les problèmes rencontrés par d'autres pays qui ont élaboré récemment leur Constitution (par exemple, le Brésil en 1988) ou qui la réélaborent actuellement (par exemple, l'Afrique du Sud et son projet de révision constitutionnelle pour 1999), pour redéfinir les structures institutionnelles des nouveaux pouvoirs territoriaux au niveau des agglomérations ou des régions, constituent d'autres exemples de telles difficultés.

flux divers circulant à des vitesses variables, avec une tendance à rechercher des régulations en « temps réels », organise sur un autre registre une réalité immédiatement vécue comme proximité spatiale. Les réseaux de communication rapide (trains à grandes vitesses ou autres) pratiquent le point à point, et nient les espaces intermédiaires selon le principe de « l'effet tunnel » (Ascher, 1995) : ils favorisent les nœuds et la concentration sur ces nœuds. Les territoires situés entre les grands centres urbains risquent de s'en trouver marginalisés. Ces réseaux modifient progressivement la structure de l'espace vécu qui se construit plus autour de représentations multipolaires que d'un continuum d'espaces bâtis[5]. C'est ce qu'affirme Gabriel Dupuy lorsqu'il écrit que : « L'espace pertinent n'est plus un espace continu des modèles géographiques classiques mais une topologie complexe d'espaces discontinus, disjoints, de connexions réalisant des combinaisons spatio-temporelles inédites » (Dupuy, 1995).

Les mobilités urbaines se complexifient car entreprises et citadins veulent pouvoir utiliser l'emploi et les services de l'ensemble d'une agglomération et plus seulement ceux de leur commune de résidence. Cette ouverture de la capacité de choix (certains parlent même « d'hyper-choix ») est une des principales caractéristiques des grandes agglomérations. C'est la raison pour laquelle les grandes entreprises préfèrent le plus souvent se localiser dans les grandes agglomérations et c'est la raison principale pour laquelle les habitants des grandes agglomérations veulent y résider[6]. La question de la localisation du logement se repose alors en des termes différents. Les critères de localisation sont moins sensibles aux distances travail/logement qu'au coût du foncier (Ascher, 1995). La grande agglomération devient le nouveau marché du travail du fait de l'ouverture spatiale des marchés du travail ; ce qui invite à la flexibilisation des horaires de travail et à la diminution, prévisible à terme, de la durée du travail. La flexibilité ouvre un espace nouveau de négociation sur l'organisation des horaires. La diminution du temps de travail permettra peut-être de diminuer le nombre de jours où il sera nécessaire de se rendre au travail. Le cas des « grands commutants » (2 à 4 heures de transports par jour de travail) qui acceptent de vivre à des distances très élevées de leur lieu de travail constitue un exemple assez rare. Mais il est significatif d'une nouvelle attitude par rapport aux espaces/temps quotidiens. L'extension et la diversification des espaces parcourus par les habitants des grandes agglomérations sont en corrélation directe avec l'augmentation de la vitesse des transports.

Désormais le problème majeur devient celui de l'accessibilité des divers lieux de la ville. Ce qui explique l'extraordinaire développement de l'armature routière rapide intra-urbaine. Pour certains chercheurs (Dupuy, 1995) la motorisation et la mobilité des personnes engendrent de nouveaux rapports aux territoires. Pour d'autres (Wiel, 1994), la gestion des communications (déplacements, mobilité, système de communication…) induit des modifications de l'organisation urbaine et la préférence pour l'étalement. Les horizons spatiaux de la vie quotidienne se sont considérablement élargis. La distance moyenne parcourue chaque jour est passée de 7 à 14 km de 1975 à 1990. Mais le temps consacré au transports est demeuré constant en moyenne (Orfeuil, 1994-1995). Les citadins semblent avoir donné la priorité à l'ouverture du champ des possibles spatiaux au détriment du gain en temps libre[7].

Mais le renchérissement des centres par la réhabilitation ou la rénovation a peut-être forcé le choix !

Cette priorité au mouvement est à mettre en relation avec les possibilités d'« hyper-choix » ouvertes par les grandes agglomérations et avec l'individualisation des rythmes de vie. Chacun veut pouvoir choisir son propre rythme de vie et donc de déplacement. La culture urbaine devient une culture de la mobilité et de la vitesse, basée sur une certaine flexibilité des rythmes d'existence. La maîtrise des rythmes et l'optimisation de l'allocation des temps à chaque activité devient une préoccupation partagée par tous ou presque[8].

Autonomie individuelle et désynchronisation des activités

Les pratiques individuelles témoignent de tendances convergentes dans les pays développés (Gershuny, 1993) Elles concernent principalement la flexibilisation de l'utilisation du temps. Les évolutions dans l'organisation des structures temporelles de l'existence résultent, d'une part, d'un mouvement lié aux évolutions de la famille où chacun tant à organiser ses propres rythmes et, d'autre part, de l'aspiration des salariés, confirmée par toutes les enquêtes, à une plus grande liberté dans l'organisation de leur temps de travail.

La flexibilisation de l'utilisation du temps résulte à la fois de la diversification des durées et de l'organisation du travail et d'une tendance à la diversification des temps

5. C'est ce que pointe Anthony Giddens (1994) lorsqu'il évoque la séparation de l'espace et du lieu.

6. Ne pas avoir accès au choix qu'offre l'agglomération serait même une des caractéristiques de la pauvreté urbaine. Entre les urbains mobiles et les urbains peu mobiles vivant dans des quartiers enclavés, le fossé se creuse. Aux premiers s'ouvre l'univers des possibles urbains. Aux seconds est réservé l'unique service de quartier. Voilà un constat qui pourrait mobiliser la réflexion pour de nouvelles formes de solidarité urbaine.

7. Selon les termes de Francis Beaucire, maître de conférences à l'Université de Paris X-Nanterre.

8. Tous ou presque, car on sait depuis les travaux d'Oscar Lewis sur la « culture de la pauvreté » ou ceux concernant les « Chômeurs de Marienthal » que les pauvres ou les chômeurs perdent leurs points de repères temporels. Des travaux américains plus récents sur les sans-abris ouvrent une autre perspective en montrant que l'organisation du temps dépend étroitement chez eux de leur rapport à l'argent et au travail : « *When work and money do not come routinely with employment and paychecks, people must be continually ready to react to each random or unscheduled opportunity as it arises…/ In responding to immediate options, institutional routines are flaunted and homeless people become categorized by providers as unreliable and without concept of time* » Ida Susser, 1997. Voir également sur ce point : Anne Lovell, 1992.

Une individualisation sensible, y compris en Chine.

hors-travail. L'organisation du temps suivant le principe de la taylorisation du travail et du non-travail touche à sa fin. La synchronisation des activités organisées autour des départs en vacances ou en week-end et des programmes de télévision est remise peu à peu en question. La diversité des horaires et des durées de travail bouleverse les flux temporels fondés sur des pratiques homogènes. Les migrations alternantes à heures fixes structurent la mobilité moins qu'auparavant (Ascher, 1995).

Les modèles temporels d'activité des villes se modifient quantitativement et qualitativement selon la nature des activités économiques, la nature des catégories sociales vivant dans une ville, les normes horaires régissant les heures d'ouvertures des magasins, des services publics, des écoles. Ainsi une enquête réalisée par le Deutsches Institut für Urbanistik (DIFU) portant sur six villes allemandes (Hambourg, Essen, Francfort, Stuttgart, Munich, Constance), fait apparaître dans l'organisation du travail non seulement une réduction et une flexibilisation du temps de travail mais aussi un découplage entre durée du temps de travail (en diminution) et durée d'activité des entreprises (en extension, avec par exemple l'extension du travail le samedi). Au-delà de ces tendances générales les différences selon les villes sont grandes. Entre la ville d'Essen (où l'héritage des structures de la grande période industrielle reste fort) et la ville de Francfort, à forte concentration de services de haut niveau tendant à devenir une cité « en continu », la différence est significative[9]. La société est perpétuellement en activité, les rythmes urbains deviennent plus diffus : ne s'achemine-t-on pas vers des villes du type « *around the clock city* » aux services ouverts vingt-quatre heures sur vingt-quatre ?

L'introduction des nouvelles technologies domotiques modifie également la conception des rythmes de vie familiaux (Ascher, 1995). Les relations familiales s'organisent à partir d'une plus grande autonomie des rythmes de vie de chacun des membres qui vivent à des heures décalées. Les évolutions de la domotique accompagnent ces désynchronisations des rythmes de la vie familiale. Les nouveaux instruments domestiques sont ainsi conçus pour favoriser une plus grande individualisation des pratiques. On réchauffe son plat à son heure, on regarde son programme de télévision dans sa chambre, etc.

La flexibilisation du travail au niveau individuel se caractérise, pour un nombre grandissant de professions, par une imbrication très grande des espaces et des moments du travail et de la vie privée. La formule du « bureau virtuel » *(Just in time office* ou *hot desking*) ne constitue que le point limite d'une évolution caractérisée par la « dilution et l'indistinction des tranches horaires qui rendent caduques l'étanchéité et les discontinuités de l'espace » du travail et du privé (de Gournay et Mercier, 1995). Pour certains, généralement le personnel le plus qualifié, cette évolution correspond à de nouveaux modes d'investissement dans le travail caractérisés par des modes d'implication très forts et des horaires plus ou moins autorégulés. Pour d'autres, la dérégulation des

9. Le DIFU qui est un Institut de recherche appliquée financé à 80 % par des villes allemandes a créé un grand programme de recherche sur « les structures temporelles et l'aménagement urbain ». Il développe actuellement un projet intitulé « *Urban working time politics : changed working time and the potentialities of local authorities* » dans quatre villes : Bonn, Karlsruhe, Münster et Wolfsburg.

horaires de travail est complètement subie et accompagne des dérégulations du rapport salarial. Le cas extrême est celui des contrats « zéro heure » où le cahier des charges horaires se remplit au fur et à mesure des besoins de l'employeur. Telles caissières devront donc se tenir disponibles tout au long de la journée afin de venir travailler aux moments décidés par l'entreprise. Dans ce cas l'ajustement de l'organisation du travail à la demande en temps réel assujettit la vie des salariés aux à-coups de l'entreprise. Entre ces deux cas extrêmes, on peut imaginer que des systèmes nouveaux de négociation seront imaginés afin d'ajuster au mieux exigences de la vie personnelle et exigences de flexibilité des entreprises.

Cependant, les sociétés contemporaines restent encore marquées par une forte synchronisation des activités (Boulin, 1993). L'organisation des services aux particuliers et leurs horaires d'ouverture ne s'adaptent que très lentement à ces nouvelles données. Le sentiment de rareté du temps provient, entre autres choses, du fait que les services ne sont pas toujours disponibles au moment où les consommateurs en ont besoin, car il faut mobiliser fonctionnaires et employés à ces horaires atypiques. On ne peut ignorer que le développement d'activités de services à l'usager en horaires « inhabituels », s'il peut contribuer à créer des emplois nouveaux et répondre aux souhaits des usagers, peut également créer un secteur d'activité où les conditions de travail appelleront des adaptations personnelles et familiales souvent difficiles[10].

Deux perspectives se dégagent actuellement. La première est d'inspiration libérale. Il s'agit d'étendre à son maximum le nombre d'heures ouvrables pour gagner des marchés (cas des services au Japon). La seconde s'incrit dans une logique d'amélioration du service public, destinée, en particulier, à favoriser l'autonomie des femmes (cas italien). Ces deux exemples ont en commun de privilégier le point de vue de l'usager.

Une originalité du système commercial japonais réside dans le souci d'assurer des services permanents de proximité (90 % des magasins appartenant à des chaînes sont ouverts 24 h sur 24 h, 7 jours par semaine). Cette caractéristique est au cœur du système « *7-Eleven Japan* »[11] et correspond au principe du « *Just in time* ». Ces magasins sont devenus des magasins polyvalents pour jeunes couples, femmes mariées qui travaillent, employés délocalisés vivant seuls ou encore personnes ayant besoin de services divers en dehors des heures « normales » d'ouverture des magasins. L'évolution des demandes de plats préparés, les *bentos*, et des âges des consommateurs constitue un bon indice de ces changements[12]. L'adaptation aux évolutions de la demande sur le moyen terme (fonction prospective) et le suivi de ces évolutions en temps réel (fonction d'approvisionnement « *just in time* ») expliquent le formidable succès de « *7-Eleven* ». La logique de service au client s'impose à la logique du producteur. Un autre exemple de l'application du « *just in time* » réside dans l'extraordinaire raffinement des systèmes de livraison qui s'est concrétisé à travers le développement d'une société telle que « Yamato System Development Co, LTD ». Cette société livre 550 millions de paquets par an, soit en moyenne 2 millions de paquets par jour ouvrable, c'est-à-dire beaucoup plus que la poste japonaise. Des systèmes informatisés très sophistiqués de livraison à domicile ont pour but de tenir les délais au plus près et donc de réduire l'incertitude et de livrer lorsque les clients sont présents (le matin très tôt et tard dans la nuit) [13].

En Italie, depuis la seconde moitié des années 1970, l'État et certaines collectivités locales tentent de mettre en place une véritable politique du temps[14]. Le principe consiste à mettre en place des « Conseils publics » du temps ou, comme à Bolzano ou de Trieste, un « Bureau municipal du Temps » regroupant les principaux acteurs locaux (municipalité, entreprises, syndicats, associations d'usagers, etc.) afin d'améliorer la coordination des horaires d'ouverture des services publics, des horaires des adultes et des horaires scolaires. D'autres villes telles que Modène, Bergame, Naples ou Pessaro ont conclu des « Pactes de mobilité » en vue de désynchroniser les horaires des activités professionnelles et donc de rendre l'espace automobile plus fluide. Il s'agit à la fois de faciliter la vie des habitants et de réduire les énormes coûts (en temps, en carburant, en pollution, etc.) de la congestion urbaine.

L'Italie est un des rares pays, si ce n'est le seul, à poser le problème de la régulation des temps sociaux à un niveau local. Ceci constitue une voie originale qui mérite réflexion. En effet, la question de la désynchronisation/synchronisation des activités et des comportements nécessite des coordinations fortes entre partenaires. Il serait alors peut-être plus pertinent de négocier des accords locaux à partir des économies temporelles propres à chaque agglomération plutôt que d'appliquer des règles nationales. Ce qui signifie qu'en matière d'organisation du travail et d'ouverture des services, comme en matière d'emploi, la négociation par site (agglomération ou autre échelle territoriale à définir) est peut-être préférable à la négociation par branche économique.

La dimension anthropologique du temps

Une nouvelle étape dans l'interaction entre les horloges internes des citoyens et le synchroniseur solaire s'est donc ouverte. Les évolutions du travail et de la vie

10. Il est cependant significatif de constater que le débat particulièrement vif et animé, suscité par les syndicats à propos du principe de l'ouverture des magasins le dimanche à Montréal, se soit immédiatement arrêté dès la mise en œuvre de cette mesure.

11. La société-fille « 7-Eleven Japan » a racheté la maison-mère américaine au printemps 1991.

12. Est actuellement en examen la possibilité de développer des guichets pour loterie ou courses de chevaux ou encore des billetteries pour organisation de week-end ou encore pour réserver des tickets d'avion sur Japan Air Lines.

13. Ces informations nous ont été fournies lors d'entretiens avec la direction générale de ces sociétés à Tokyo.

14. Cf. Sandra Bonfiglioli, professeur à la Faculté d'Architecture de Milan, dans ce numéro.

urbaine ont sans cesse accentué la rupture de synchronisation entre rythmes biologiques et rythmes symboliques. Les rythmes circadiens sont bouleversés par les rythmes urbains. La chronobiologie met en évidence, d'une part, les étonnantes capacités d'adaptation du corps humain (tout en soulignant les profondes différences de ces capacités au niveau individuel) et, d'autre part, les limites des organismes : nombre de catastrophes ou d'accidents récents sont attribués à des baisses de vigilance liées à des horaires atypiques. Les substances psychotropes permettent certes aux organismes de s'adapter mais ne convient-il pas de réfléchir aux limites à fixer en ce domaine ?

Lorsque la connexité est assurée à tout moment, le lieu ne suffit plus à créer la différence. L'entreprise peut envahir l'ensemble de la vie quotidienne. L'individu se trouve submergé par un flux incessant d'informations et par l'interactivité permanente. Avec les télécommunications, et en particulier le téléphone mobile, atténuant les contraintes de distance, la question centrale n'est peut-être plus celle du lieu du travail mais plutôt celle des instants « *off line* » et « *on line* ». De plus, certains auteurs affirment que l'individu confronté, en temps réel, à l'ensemble des informations issues de la planète, n'est plus protégé par l'ensemble des médiations traditionnelles par lesquelles il construisait du sens (Augé, 1994). De Jean Baudrillard à Paul Virilio, on voit alors s'énoncer des prophéties peu engageantes pour l'avenir. En fait, des travaux menés en Californie comme en France montrent que des comportements individuels d'adaptation et de défense contre l'ingérence de l'autre dans la vie privée se mettent en place avec une certaine efficacité (Gournay et Mercier, 1995).

Le développement de ville « en continu » comporte de nombreux risques qu'il faut savoir évaluer. Au-delà du constat sociologique, la question de la diversification des temporalités urbaines et celle de la désynchronisation posent un problème de fond sur les manières de vivre ensemble. La référence à des grands rythmes communs à une société liés aux célébrations religieuses, aux manifestations sportives, aux élections, aux prises de repas dominicaux, aux horaires de la télévision, ou autres, fonde les rituels de la vie collective, institue l'espace de la cohabitation, autorise l'hospitalité. Nous ne pouvons nous affranchir impunément d'un ordre temporel qui parcourt toutes les structures symboliques d'une société (Aymard, Grignon, Saban, 1994) sans trouver d'autres principes organisateurs communs à une vie collective dont le temps reste un des principaux ressorts. On voit que la perte des repères temporels collectifs ajoutée à la fragmentation socio-spatiale des villes peut conduire à des mondes qui vont définitivement s'ignorer.

Francis Godard

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Amar Georges, « Pour une écologie urbaine des transports », in « Mobilités », Paris, *Les Annales de la Recherche Urbaine,* n° 59-60, 1994.

Ascher François, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 1995.

Augé Marc, *Pour une anthropologie des mondes contemporains,* Paris, Aubier, « Critiques », 1994.

Aymard Maurice, Grignon Claude, Sabban Françoise*, Le temps de manger. Alimentation, emploi du temps et rythmes sociaux*, Paris, Éditions de la MSH, 1993.

Badie Bertrand, *La fin des territoires*, Paris, Fayard, 1995.

Baudrillard Jean, *Le crime parfait,* Paris, Galilée, 1995.

Boulin Jean-Yves, « L'organisation sociale du temps » in *Le temps de travail*, Futuribles/Syros, Paris, 1993.

Boulin Jean-Yves, « Esclave du dimanche », *Futuribles,* n° 164, 1992.

Cattan Nadine, Pumain Denise, Rozenblat Céline, Saint-Julien Thérèse*, Le système des villes européennes*, Paris, Anthropos, collection Villes, 1994.

Delmas Philippe*, Le maître des horloges. Modernité de l'action publique*, Paris, Odile Jacob, 1991.

Dupuy Gabriel, « L'explosion de l'automobile crée de nouveaux territoires » *in Les cahiers du Génie Urbain* n° 8, 1994.

Dupuy Gabriel, *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos, collection Villes, 1995.

Elster John, « Consequences of constitutional choice : reflections on Tocqueville in Jon Elster », Rune Slagstad (eds), *Constitutionalism and democraty*, Cambridge University Press, 1988.

Fitoussi Jean-Paul et Rosanvallon Pierre, *Le nouvel âge des inégalités,* Paris, Seuil, « Essais », 1996.

Frieland Roger et Boden Deirdre (éd.)*, NowHere, Space, time and modernity,* Berkeley, Los Angeles, London, University of California Press, 1994.

Gaudin Jean-Pierre, Novarina Gilles, « Politiques publiques et négociation, Multipolarités, flexibilités, hiérarchies », *Les cahiers du PIR-Villes,* Paris, CNRS/PIR-Villes, 1996.

Gershuny Jonathan, « La répartition du temps dans les sociétés post-industrielles » in *Le temps de travail,* Paris, Futuribles/Syros, 1993.

Giddens Anthony, « Modernity and Self-Identity »*, Self and Society in the Late Modern Age,* Stanford University Press, 1991.

Gilbert Guy, « Les temporalités budgétaires des villes » in « La Ville »*, Le Courrier du CNRS,* n° 81, PIR-Villes/CNRS, 1994.

Gournay Chantal de et Mercier Pierre-Alain*, Téléphone, lieux et milieux, Usages privés/usages professionnels,* rapport de recherches CNET/PAA/TSA/UST, Paris, avril 1996.

Gonnot François-Michel, *Changement d'heure : l'heure du changement,* rapport au Premier Ministre, remis le 23 octobre 1996.

Henckel Dietrich (sous la direction de*), Zeitstruckturen und Stadtentwicklung*, Stuttgart, Verlag W, Kohlhammer/Deutscher Gemeindeverlag, 1989.

Recherche résumée dans *UTH 2001*, n° 23, « Allemagne : structures temporelles et développement urbain », DRAST, Ministère de l'Équipement, 1991.

Hermet Guy, « Citoyenneté et nationalité en Amérique Latine », Paris*,* Revue *Commentaire,* 58, 1992.

Hillman Judy, *The impact of the electronic home, telelifestyles and the flexicity,* Dublin, European foundation for the improvement of living ans working conditions, 1993.

Koselleck Reinhart*, Le futur passé, Contribution à la sémantique des temps historiques*, Paris. éditions de l'EHESS, 1979 (éd. allemande), 1990 (éd. française*).*

Laïdi Zaki (sous la direction de)*, Le temps mondial,* éditions Complexes, 1997, et *Cahiers du CERI,* n° 14, séminaire de février 1996.

Lefebvre Christian*, Le gouvernement des aires métropolitaines dans les pays industrialisés,* 2001 Plus, 1995.

Le Goff Jacques, *La civilisation de l'Occident médiéval*, Paris, Arthaud, « Les grandes civilisations », 1984.

Lovell Anne, « Seizing the moment : power, contingency and temporality in street life » in Rutz, H. ed, *The Politics of Time,* Washington DC, American Anthropological Association, Ethnological Society Monograp, Series # 4, 1992.

Martinotti Guido*, The new metropolis : social morphology and governance,* research conference on future of european cities, 1991.

Morin Edgar et Kern Brigitte, *Terre-Patrie*, Paris, Seuil, 1993.

Orfeuil Jean-Pierre, *Je suis l'automobile*, éditions de l'Aube, 1994.

Orfeuil Jean-Pierre, « Mobilité : les territoires du quotidien », in *Le logement en question* (coordonné par François Ascher), éditions de l'Aube, 1995.

Préel Bernard, *La ville à venir. Habitat, technologie, environnement,* Paris, Éditions Descartes et Cie, 1994.

Reinberg Alain, *Les rythmes biologiques*, Paris, PUF, 6e édition, 1993.

Robert Denis, *La justice ou le chaos*, Paris, Stock, 1996.

Sachs Ignacy, *A la recherche de nouvelles stratégies de développement, MOST/UNESCO,* Série Politiques Sociales, n° 1, 1995.

Sachs Ignacy, « Ces temps et ces espaces qui s'emboîtent » in « Savoirs » n° 2, *Le Monde Diplomatique*, 1993.

Stengers Isabelle, Gilles Didier, « Temps et représentation »*,* Bruxelles, Revue *Culture Technique*, 1995.

Ida Susser, « The construction of urban poverty and homelessness in the new global economy », *Annual reviews of anthropology,* 1997.

Veltz Pierre, *Mondialisation, villes et territoires*, Paris, PUF, 1996.

Virilio Paul, *L'espace critique,* Paris, Christian Bourgois, 1984.

Wiel Marc, « La planification des déplacements, moteur de la planification urbaine » in *Les Cahiers du génie urbain*, Lyon, 1994.

> *Francis Godard* *est Directeur de recherche au CNRS et Directeur du département « Conditions de Vie et Développement » à l'ORSTOM. Cet article est issu d'une conférence prononcée à l'OCDE.*