

FORMES URBAINES ET DURÉES DU TRAVAIL

LES TEMPS DE LA VILLE DIFFUSE ET DE LA VILLE COMPACTE

Dietrich Henckel

Même les conversations quotidiennes sur les villes ont des connotations temporelles. Nous parlons d'une métropole, d'une ville portuaire, d'une ville commerciale, d'une ville universitaire, d'une ville industrielle, etc. Toutes ces descriptions nous donnent des indications sur des rythmes urbains différents. Concernant le rythme des villes, les « ordonnateurs de temps » les plus importants sont les fonctions primaires. En effet, les temps de travail sont le principal « ordonnateur de temps ».

Pour en donner une illustration, deux villes modèles sont confrontées, dont le fonctionnement est fondé sur des modèles différents de temps de travail. Puisqu'elles sont très simplifiées elles pourraient sembler très mécaniques. Mais ceci n'est proposé que comme modèle heuristique, la description des effets repose sur des estimations empiriquement renseignées, mais n'est pas le résultat d'une recherche empirique rigoureuse. Malgré ces imperfections, les modèles aident à mettre un peu de lumière sur les effets du temps de travail sur les rythmes urbains. Puisque dans les zones urbaines s'entremêlent un grand nombre de rythmes différents, la signification des rythmes de travail pour les villes est de plus grande importance que pour les zones rurales.

En Allemagne la semaine de travail de 35 heures est largement répandue. Pour des raisons de simplicité, le modèle est basé sur une semaine de 36 heures travaillées. Ces 36 heures de temps de travail individuel peuvent être distribuées sur les jours de la semaine selon deux modalités extrêmes : le temps de travail d'un travailleur individuel peut être de 9 heures par jour pendant 4 jours d'une semaine, ou bien il ou elle pourrait travailler six heures par jour pendant six jours de la même semaine.

La ville des 4x9

Le modèle des 4x9 est déjà institué dans plusieurs entreprises ou usines. Par exemple, l'usine automobile BMW de Regensburg travaille selon ce modèle depuis plusieurs années. Le temps de travail individuel y est réduit à quatre jours, mais le temps de production s'étend sur six jours. Il en résulte une utilisation plus intensive du capital investi. Cela signifie que deux postes dans l'usine sont occupés par trois travailleurs. Au bout de plusieurs



Sortie d'usine, Allemagne.

semaines, un travailleur a une période de congé cohérente de cinq jours.

Ce modèle, même dans sa version à deux équipes, instituée il y a deux ans, est beaucoup plus conforme aux souhaits des travailleurs (Engfer et al.). Presque toutes les études montrent que les travailleurs préfèrent la réduction du temps de travail sous la forme de journées complètes supplémentaires de congé.

Une diffusion plus large de ce modèle transformerait très profondément le rythme des villes. Le samedi perdrait

sa fonction de partie du week-end. Le rythme hebdomadaire deviendrait plus diffus, puisque chaque jour – sauf le dimanche – un tiers de la main d'œuvre serait hors travail, alors que la majorité travaillerait. Certains des effets les plus importants sur la vie urbaine seraient les suivants :

- Les pics seraient réduits, l'utilisation des infrastructures de circulation deviendrait plus linéaire, parce que moins de personnes effectueraient en même temps des migrations alternantes. D'autres infrastructures publiques et privées pourraient également être utilisées plus régulièrement.

- Les temps en commun des groupes sociaux – familles, groupes d'amis, clubs, etc. – seraient fortement réduits. Les coûts de coordination augmenteraient donc.

- La tendance à l'allongement des distances domicile-travail se renforcerait. Un clivage des localisations entre résidences de week-end et résidences pour la semaine de travail deviendrait plus important.

- L'utilisation de modes de transport individuels, c'est-à-dire l'automobile, serait renforcée.

- L'étalement urbain augmenterait, en même temps qu'une forte mobilité pour les loisirs et une utilisation intensive de lieux de loisirs même éloignés.

- Les habitants se sentiraient moins liés à leurs villes parce qu'ils y passeraient moins de temps.

En fait, ce rythme a déjà commencé à se diffuser, parce qu'il concilie la demande de la majorité des travailleurs en faveur d'un nombre de jours de congé élevé et la tendance de l'industrie à étendre les temps de production. Pour l'essentiel, ce modèle oriente le développement vers une société sans cesse active tout le jour, toute la semaine.

La ville des 6x6

Le modèle des 6x6 a moins de contenu réel que le modèle des 4x9, il va à l'encontre de toutes les tendances discernables. Le temps de loisirs quotidien serait la partie la plus importante du temps de loisirs global, alors que les blocs de temps libre de deux jours et plus seraient d'une importance mineure. En résumé :

- Il y aurait davantage de migrations alternantes quotidiennes, car chaque travailleur se rendrait quotidiennement à son lieu de travail – sauf le dimanche.

- Résider à proximité du lieu de travail serait plus commode. À long terme, la longueur des trajets se réduirait probablement.

- Puisqu'il n'existe qu'un petit nombre de périodes cohérentes de plusieurs jours de loisirs, le volume de la circulation de temps libre serait réduit.

- Les rythmes de la majorité de la main d'œuvre seraient tout à fait similaires, un rythme plus collectif serait dominant. Donc il y aurait plus de temps en commun parmi les groupes sociaux, les coûts de coordination seraient réduits.

- En ce qui concerne le développement urbain, des structures urbaines compactes et l'utilisation des transports publics seraient encouragés.

- Parce qu'il existerait moins de possibilités de quitter la ville, l'identification à la ville ou au quartier serait plus forte.

Comparaison

La brève comparaison des deux modèles montre qu'ils diffèrent sous très peu d'aspects :

- La vitesse, l'allure du rythme urbain sont différents. Le modèle des 4x9 correspond à un type de ville plus rapide, il rend compte d'une société qui s'oriente vers une société sans arrêt, alors que la ville des 6x6 se caractérise par une allure plus paisible.

- La consommation de ressources est probablement très différente. La société des 4x9 est probablement celle qui, pour des raisons variées, a la plus forte consommation de ressources : une plus grande vitesse consomme en général plus d'énergie ; la demande d'espace serait plus forte à cause du plus haut degré de désintégration fonctionnelle. Même la consommation d'énergie pour la circulation serait probablement plus forte à cause d'un beaucoup plus grand volume de trafic de loisir (la part de trafic qui connaît en Allemagne les taux de croissance les plus élevés) et de trajets quotidiens plus longs. Je suppose que ces aspects compenseraient même le développement des migrations quotidiennes dans le modèle des 6x6.

- Le montant des temps communs varierait considérablement entre les deux modèles. Étant donné le rythme plus collectif du modèle des 6x6, la durée du temps en commun devrait être beaucoup plus importante que dans le modèle des 4x9 qui est caractérisé par une structure plus décalée et plus individualisée des temps entre les différents groupes de salariés.

- L'identification à la ville différerait simplement du fait de la durée différente des temps passés dans la ville par les habitants. Dans le modèle des 6x6, les chances de quitter la ville durant les temps hors travail sont considérablement réduites en comparaison avec le modèle des 4x9. Le simple fait d'une plus forte présence des habitants pourrait être plus favorable à un plus haut degré d'identification.

- Le choix de localisation des résidences ferait probablement apparaître plusieurs schémas. Le modèle des 4x9 produirait une structure urbaine plus dispersée – en ce qui concerne la plupart des fonctions urbaines – mais en particulier pour les localisations résidentielles. Une structure plus compacte avec des trajets quotidiens moins longs – et une intégration fonctionnelle bien plus forte – est vraisemblable concernant le modèle des 6x6.

- Le partage modal des transports varierait remarquablement du fait de différences en ce qui concerne la dépendance à l'égard de l'automobile. Le modèle des 4x9 est beaucoup plus ouvert et favorable à des modes de transport individuels, alors que le modèle des 6x6 – à cause d'un rythme plus collectif et d'une structure urbaine plus compacte – conduit lui-même à une plus forte utilisation des transports publics.

Le modèle des 4x9 semble actuellement le plus réaliste, il semble représenter la direction vers laquelle nous allons. Un examen plus attentif des effets respectifs des deux modèles semble indiquer qu'il serait nécessaire d'envisager sous quelles circonstances il pourrait être possible et même nécessaire de réfléchir à des alternatives au courant principal d'évolution des modèles de temps.

Recherche dans quatre villes

Les points de départ de la recherche étaient les suivants :

- De nombreuses villes ont conscience de problèmes de temps croissants, de problèmes de coordination des différents horaires à l'intérieur des villes dus à une flexibilité croissante – entre autres choses.

- La réduction à 28 heures de la durée hebdomadaire du travail chez le constructeur automobile Volkswagen a posé la question de savoir quels pourraient en être les effets sur la ville de Wolfsburg qui est dominée par l'entreprise Volkswagen.

- L'idée est d'obtenir une force d'impulsion, qu'une politique urbaine du temps puisse être un domaine nouveau et nécessaire de l'activité publique locale.

Le projet traite de trois questions principales :

- Comment la collectivité locale, en tant que l'un des principaux employeurs dans la plupart des villes, traite-t-elle des arrangements sur le temps de travail, comment s'occupe-t-elle des secteurs à fonctionnement continu des services publics ?

- Comment les collectivités locales en tant que fournisseurs de services publics traitent-elles ou réagissent-elles aux modifications du temps de travail et aux arrangements concernant le temps de production mis en place par l'économie privée locale ?

- Existe-t-il des formes de coopération entre les autorités publiques locales et les entreprises en ce qui concerne les modifications des dispositions sur le temps de travail et les temps de fourniture de service par les autorités locales ?

Pour avoir une meilleure connaissance de ces problèmes nous avons réalisé quatre monographies sur des villes d'Allemagne différemment structurées. Puisque les rythmes urbains sont très complexes et que la complexité s'accroît avec la taille de la ville, nous avons décidé d'étudier en premier lieu des villes de taille moyenne. Les

villes étudiées sont : Bonn (en tant qu'ancienne capitale), Karlsruhe (comme ville high-tech, technopole), Münster (comme ville administrative et de services) et Wolfsburg (comme ville dominée par la plus grande usine automobile d'Europe).

Les résultats préliminaires montrent la pertinence pratique de ce type de recherche :

- Les arrangements concernant le temps de travail dans les services publics continus (comme la police) ne favorisent pas toujours une prestation efficace du service. Par exemple, une ville a des équipes égales successives (sur le jour ou sur la semaine) en négligeant le fait que la demande de services policiers diffère très fortement au cours du temps. En ce qui concerne l'efficacité et l'attitude à l'égard des usagers beaucoup pourrait être fait.

- Des modifications des accords concernant le temps de travail, en particulier des accords de flexibilité individuelle et le grand nombre d'accords différents ont une action favorable aux modes de transport individuels. Après le réaménagement du temps de travail à l'usine



Sortie d'usine, France.

Volkswagen de Wolfsburg, il existe plus de 150 accords différents sur le temps de travail. Un des résultats en est que le nombre d'abonnés aux transports en commun a diminué de moitié.

- La coopération entre les autorités publiques et les entreprises privées concernant la coordination des horaires de travail et les heures de production des usines privées et les heures de fonctionnement des services publics est pratiquement inexistante.

- Les seuls horaires d'ouverture récemment modifiés (étendus) des commerces de détail ont une influence remarquable sur les services publics (par exemple, les jardins d'enfants, les transports publics, les services de

police, les services de nettoyage et même sur les heures d'ouverture des bibliothèques publiques).

- La modification des accords sur le temps de travail à l'intérieur des entreprises privées conduit à une externalisation des coûts: un exemple en est la durée des contrats avec les fournisseurs de Volkswagen; ils ne reçoivent de commandes que pour environ quatre à cinq mois, ce qui signifie qu'ils ne peuvent pas investir dans leurs propres locaux. Il en résulte que la ville de Wolfsburg prépare des investissements dans des locaux industriels banalisés.

Perspectives de recherche

Malgré le fait que les autorités locales traitent toujours plus de problèmes de temps, la recherche institutionnalisée sur le temps urbain existe à peine. Pour disposer d'une politique urbaine du temps mieux fondée, la base d'infor-



La chaîne : ordre, rythme, répétition, étroitesse.

mation « temps et villes » doit être élargie. De ce point de vue, de nombreuses questions attendent réponse, de nombreux problèmes doivent être traités.

Les questions suivantes en sont – à notre avis – parmi les exemples les plus importants :

- Quels sont dans la ville les conflits de temps pertinents ? L'intérêt croissant qui est accordé à la perspective du temps est un indice que les conflits sur le temps dans la ville augmentent, s'il en était autrement la question du temps n'aurait même pas été soulevée.

- Qui et quelles fonctions sont « ordonnatrices du temps » pour les rythmes urbains, qui peut fixer les normes, qui a la possibilité d'externaliser les coûts liés au temps et qui supporte ces coûts ? Les « ordonnateurs de temps » les plus importants pour les rythmes urbains sont les accords sur le temps de travail. Mais savoir pour quelles fonctions ils établissent la norme et pour lesquelles ils ne le font pas n'est que partiellement élucidé. Avec la flexibilisation des arrangements sur le temps de

travail normalement l'individu a à supporter des coûts de coordination plus élevés.

- Quelles sont les interdépendances entre différents « ordonnateurs du temps » ? Les facteurs dominants et récessifs ont à être éclaircis, si l'aménagement du temps veut être efficace.

- Quelles fonctions doivent être désynchronisées, où une flexibilité supplémentaire est-elle nécessaire ? Où, d'autre part, plus de synchronisation, plus de coordination des rythmes sont-elles nécessaires ? Actuellement la réponse générale aux conflits liés au temps est la flexibilisation. Mais dans différents exemples la flexibilisation est elle-même la cause des problèmes.

- Quelles temporalités, quelle « philosophie du temps » ont les différents « ordonnateurs du temps » ? Même un « ordonnateur du temps » qui semble à première vue avoir une logique plutôt claire, révèle à un examen plus attentif des conflits de temps et différentes logiques sous-jacentes,

par exemple l'efficacité économique de l'unité de production, les souhaits des salariés, la demande du marché, certains objectifs sociaux, etc.

- Quels conflits dans la ville sont essentiellement liés au temps ? Souvent les conflits urbains sont considérés comme des conflits relatifs à l'espace, en particulier pour ce qui concerne le développement des transports. Si le conflit sous-jacent est lié au temps, la redistribution des coûts de temps pourrait être mise en avant, être rendue compréhensible. Un ensemble nouveau de solutions pourrait être mis en place.

- Quels sont les coûts sociaux des conflits sur le temps, de l'indifférence à l'égard des temps sociaux, des biorhythmes ? La flexibilisation, les accords sur le temps de travail affectent la cohé-

sion sociale des groupes, des familles. La garde des enfants devient beaucoup plus difficile, ils pourraient en être désorientés. Il est, par exemple, douteux qu'un jardin d'enfants permanent, dont on discute comme une solution au travail de plus en plus souvent alterné des parents, soit une réponse responsable en ce qui concerne les besoins des enfants. Il est bien connu que la négligence des biorhythmes a causé un grand nombre de catastrophes ces vingt dernières années (Melbin, Moore-Ede). Une organisation soigneuse des fonctions permanentes pourrait réduire ces problèmes. Il existe de nombreuses indications que ces fonctions permanentes – également dans le cadre des services publics – ne sont pas organisées de façon optimale en ce qui concerne l'horloge biologique de la main d'œuvre employée.

- Que signifie l'allure du travail pour l'allure de la vie et l'allure des rythmes urbains ? Il existe de nombreuses preuves que bien des processus à l'œuvre dans nos sociétés s'accélèrent, que l'allure de la vie devient plus rapide. L'al-

lure plus rapide du travail n'en est qu'un exemple. Cela a de graves effets sur les rythmes urbains, sur la structure urbaine. Il existe jusqu'à présent peu de connaissances sur ce sujet. Mais il est évident que ce processus a une relation avec la totalité des politiques d'aménagement.

- Quelles sont les caractéristiques de temps des différentes villes (sur le plan national, international) ? Même le profane reconnaît les différentes structures temporelles, les différents rythmes, les « signatures temporelles » (Young) des villes. Mais il n'existe que peu de connaissances systématiques, par exemple sur le rôle des différents rythmes pour le fonctionnement des villes et leur identité culturelle ; quels types de rythmes constituent une identité ?

- Quelle sorte d'éclairage donnerait une vision plus holistique des villes qui intègre à la description spatiale dominante des aspects temporels, auditifs et olfactifs ?

BIBLIOGRAPHIE

Matthias Eberling, Dietrich Henckel, *Kommunale Zeitpolitik*, Berlin, Deutsches Institut für Urbanistik, 1997-1998, à paraître.

Uwe Engfer et al., « Arbeitssituation und Arbeitszeitverkürzung in der Sicht der Beschäftigten », in *Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt-und Berufsforschung*, H. 2 (1983), S. 91 ff.

Dietrich Henckel et al., *Zeitstrukturen und Stadtentwicklung*, Stuttgart, Schriftenreihe des Deutschen Instituts für Urbanistik, Band 81, 1989.

Dietrich Henckel, « Rhythmen der Stadt », in Martin Held, Karl-

Les villes sont habituellement décrites par leurs caractéristiques spatiales (et/ou économiques). Elles ne sont que rarement caractérisées par leurs rythmes, leurs caractéristiques temporelles. Leurs caractéristiques auditives sont en relation étroite avec leur rythmicité.

La recherche sur le temps urbain doit prendre en compte les conflits urbains liés au temps (sans cesse croissants), c'est-à-dire établir une véritable perspective du temps urbain, analyser les différents « ordonnateurs du temps » et leurs interdépendances, pour produire un aperçu plus proche des « ordonnateurs » dominants et récessifs, élaborer une conceptualisation d'une politique urbaine du temps, de ses instruments possibles, des acteurs, des voies et des moyens de son application.

Dietrich Henckel

Traduit de l'anglais par Hervé Maury

heinz A. Geiller (Hrsg.), *Von Rhythmen und Eigenzeiten*, Stuttgart, 1995, S. 157-167.

Murray Melbin, *Night as Frontier. Colonizing the World after Dark*, New York, London, 1987.

Martin Moor-Ede, *The 24-Hour-Society. The Risks, Costs and Challenges of a World that Never Stops*, London, 1993.

Paul Virilio, *Fahren, fahren, fahren*, Berlin, 1978.

Michael Young, *The Metronomic Society. Natural Rhythms and Human Timetables*, Cambridge, Mass., 1988.