

Introduction

La temporalité est consubstantielle à l'activité humaine, aux réalisations et actions à long terme comme à la vie quotidienne. Les villes, leur façonnement, leur « renouvellement » comme leur extension, en sont une expression éloquente, et la vie des citoyens se fonde sur des rythmes, des temporalités spécifiques qui s'entrecroisent et se modifient. Face à cet écheveau, les principaux points d'ancrage en géographie ont davantage tourné sur l'analyse des phases de ce qu'on appelle à présent l'étalement urbain que sur les modalités temporelles de la vie de la cité. À la suite des travaux pionniers de Paul Vidal de la Blache puis d'Albert Demangeon et Paul Lavedan, des foules de chercheurs ont effectué un travail de géographie historique des cités ou d'analyse morphologique et paysagère ; très peu se sont orientés vers une analyse des temporalités actives. C'est par le biais de la géographie des transports urbains qu'une nouvelle orientation apparut, avec les thèses de René Clozier¹ et, bien plus tard, de Pierre Merlin². Encore ces recherches demeuraient-elles dominées par la question des rapports entre circulation et urbanisme. C'est l'essor de la géographie sociale qui a permis, à travers l'étude du vécu spatial, d'examiner les temps des citoyens sous des angles démultipliés. À ce stade les travaux sociologiques apparaissaient déjà étayés dans leurs dimensions théoriques et pratiques avec le travail pionnier d'Henri Lefebvre et de Catherine Régulier sur la « rythmanalyse³ ». Ils ont souligné comment le temps devient « à la fois uniforme et monotone tout en s'émiettant et se fragmentant ». Notant que ces « fragments de temps se hiérarchisent », ils soulignent qu'« il y a une lutte âpre et sourde autour du temps et de l'emploi du temps⁴ » et relèvent la « quasi-suppression des distances dans le temps et dans l'espace ».

Plus récemment, des approches opérationnelles ont émergé où l'espace – ou le territoire – et le temps sont considérés comme deux facettes complémentaires et en symbiose qui doivent être abordés de concert. Le « chronotope » est ainsi l'objet de toutes les attentions et de programmes de recherche de plus en plus nombreux.

1. CLOZIER R., 1940, *La gare du Nord*, Paris, J.-B. Baillière et fils, 294 p.

2. MERLIN P., 1967, *Les transports parisiens (Étude de géographie économique et sociale)*, Paris, Masson & C^{ie}, 497 p.

3. LEFEBVRE H. et RÉGULIER-LEFEBVRE C., 1985, « Le projet rythmanalytique », *Communications*, n° 41, p. 191-199 et LEFEBVRE H. et RÉGULIER-LEFEBVRE C., 1992 et 1996, « Introduction à la connaissance des rythmes », *Éléments de rythmanalyse*, Paris, Syllepse, coll. « Explorations et découvertes en sciences humaines », 116 p.

4. *Op. cit.*, 1985, p. 192.

Cette expression de « chronotope » a d'abord été utilisée en analyse littéraire ; elle a été inventée par le Russe Mikhaïl Bakhtine qui l'emploie dans sa publication de 1937 « Formes du temps et chronotope dans le roman » reprise dans ses ouvrages traduits en anglais et en français à partir des années 1960 et 1970. Il s'agit pour lui de dégager les combinaisons et corrélations spatio-temporelles qui émaillent le récit littéraire, le temps étant la « quatrième dimension de l'espace » et le chronotope apparaissant comme l'ensemble des « centres organisateurs » des faits relatés dans le roman ou la nouvelle. Depuis les années 1960, divers chercheurs en langue et littérature ont repris et appliqué les principes de l'analyse chronotopique, enrichissant le concept de « chronotopie » et s'essayant à son application tant aux grands romans classiques qu'à des œuvres policières ou de science-fiction⁵. Cette quête d'un dialogue fructueux de l'espace et du temps s'est élargie à des travaux d'autres sciences humaines et à des projets pluridisciplinaires associant spécialistes de littérature, d'histoire, de géographie⁶.

L'urbanisme est passé lui aussi à l'« interprétation chronotopique » dans la pédagogie et dans la recherche, le moyen d'investigation s'avérant prometteur pour comprendre la condensation d'activités dans des lieux complexes et polychroniques⁷.

Ainsi, tant en géographie qu'en aménagement urbains le complexe spatio-temporel supporte des analyses enrichies qui sont passées progressivement de l'empirisme au conceptuel puis à l'opérationnel. C'est à une compréhension du monde urbain et de sa mutation sous un angle renouvelé que l'on assiste, qui est confortée par le succès planétaire du « développement durable ».

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 » et « fordiste » 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'activités 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... 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

5. Par exemple : BEST J., 1989, « Pour une définition du chronotope : l'exemple de "Notre-Dame de Paris" », *R.H.L.F.*, n° 6, p. 969-979.
6. Exemples : ARON P., DEBROUX T. et LOIR C., 2014, « Du chronotope à la cartographie dynamique du récit littéraire : les Mystères de Bruxelles (1844-45) au prisme de l'analyse spatiale », communication au colloque de l'ACFAS à Montréal, université Concordia, 12-16 mai 2014 et « Cartographier les récits : enjeux et méthodologiques et technologiques », texte en ligne sur le site de l'université libre de Bruxelles. BROSSEAU M. et LE BEL P.-M., 2007, « Lecture chronotopique du polar », *Géographie et culture*, n° 61, p. 99-114.
7. GUEZ A., 2005, « Une interprétation chronotopique. Réaménagement du quartier des halles », *Urbanisme*, n° 340, janv.-fév 2005, 3 p.

souhait de drainer une clientèle « auto-mobile » par la recherche des meilleurs emplacements du point de vue de l'« espace-temps », les échangeurs entre rocades suburbaines et pénétrantes. 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 exacerbé de la ville, fondé sur les réseaux routiers, extension 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 maîtrise des émissions de gaz à effet de serre, la durabilité sociale, à travers l'économie temporelle. Un objectif majeur du projet de recherche européen *Urban Net Chronotope*⁸, dont est issu ce livre centré sur le cas français, a été de 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'est agi de poser des jalons en vue du développement futur d'outils pour des aménagements spatio-temporels, l'hypothèse première étant 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 est donc 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

8. 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 universitaires, trois d'Angers, un du Mans, un de Brest), *Chronotope, Time-Space Planning for Resilient Cities. New Means of Sustainable Planning in Societies of Consumption* a voulu tirer profit d'un comparatisme valorisant les expériences précédentes de collaboration dans la recherche (projet REPLACIS 2008-2010). Les études empiriques ont été conduites dans des quartiers de villes européennes sélectionnées : Lisbonne, Porto, Malmö, Barcelone, et, pour la partie française, 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. Le volet français de la recherche *Chronotope* a été financé (2011-2013) par le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

compacité et l'étalement urbains ; il faudrait 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 rythme, de temps, de synchronisation, c'est-à-dire combiner les connexions sociétales et celles de l'espace.

Dans cette recherche européenne marquée par l'aspiration commune à « penser global et agir local », il s'est agi 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, le choix s'est focalisé 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 a été 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, ainsi que l'harmonisation des modes de transports et des territoires, selon une vision systémique, feraient progresser de concert *synchronisation* et *synchorisation*. Cependant, on ne peut nier les difficultés de l'entreprise, sachant qu'un des volets essentiels de l'urbanisme contemporain – et spécialement moderniste – a été de concevoir une urbanisation réglée, zonée selon les usages et valorisant pour certains aspects la notion de proximité, par exemple pour les équipements sociaux du quotidien, en fonction d'une hiérarchie temporelle, celle des fréquences d'usage des équipements par les résidents. Or, cette rationalisation, somme toute spatio-temporelle, a été remise en cause par l'essor consumériste, la mentalité individualiste où le libre choix est roi (« où je veux quand je veux »), pour le recours aux écoles, aux commerces, aux offres de loisirs...

En dépit des contradictions des sociétés contemporaines, il faut observer l'économie des temps et des espaces, examiner les expériences nouvelles, tenter de dégager des pratiques et des actions pionnières qui permettraient aux citoyens de « reconquérir des temps » jusqu'ici « gaspillés ».

L'enjeu du projet et l'objectif de cet ouvrage sont ainsi de préciser les concepts, d'analyser des situations par des études territorialisées et, *in fine*, d'envisager des aménagements adaptés qui pourraient 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.

Les orientations de recherche

Pour l'analyse du cas français une série de thématiques fortes ont été dégagées. 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... 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, 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 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. Mais, sous prétexte d'adaptation à une demande sociale post-moderne, celle du libre choix de l'individu, le système commercial cherche souvent à formater la clientèle en essayant de l'orienter vers de nouvelles temporalités élargies, participant à une synchronisation renouvelée de la vie urbaine. Il y a recherche 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 centraux, les ouvertures et fermetures des boutiques restent bien plus traditionnelles, et le centre-ville peut alors se remplir ou se vider très rapidement. Beaucoup de municipalités souhaitent cependant être « dans le vent », « de leur temps », « dans le mouvement » en offrant aux visiteurs, aux touristes une image dynamique de cité active, « vivante » voire effervescente, où l'on ne risque pas de s'ennuyer ; dans ce contexte le « marketing territorial » s'appuie facilement sur la vitalité permanente

de quartiers « branchés » qui restent actifs en permanence, moyennant une ouverture marchande quasi continue, celle des commerces, des restaurants, des lieux de loisirs. L'ambition de la cité « 24 h x 24 h » est celle des grandes métropoles, mais des villes de plus faible gabarit souhaitent aussi s'engager dans cette voie, avec tous les problèmes de cohabitation des populations et des clientèles que cela suppose.

Les nouvelles techniques de l'information et de la communication ont généré des pratiques marchandes révolutionnaires. Les achats en ligne peuvent s'opérer à n'importe quel moment, les connexions télématiques se placent dans des interstices spatio-temporels durant les pauses de la journée de travail, pendant les trajets en transport en commun, ou encore le soir et la nuit. Ces formes innovantes d'accès au commerce et aux services évitent des déplacements et des accès physiques à heure fixe dans des établissements. La concurrence entre la vente en ligne fondée sur 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, ce qui accentue 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... ; 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 consommatrices, de jour comme de 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, et la notion de planification des temps a été définie dès 1986. En 2000, les plans territoriaux des horaires ont proliféré dans les villes italiennes moyennes et grandes, 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. À ces efforts s'ajoutent des exemples d'aménagement de centres commerciaux en réfléchissant en termes de synchronisation à une échelle subrégionale, celle des bassins de chalandise plutôt que celle des aires des schémas de cohérence territoriale.

Axes majeurs de l'ouvrage

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... 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 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.

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, sur la citoyenneté, sur 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 est, entre autres, examiné car s'y conjuguent efforts publics, actions associatives et initiatives privées individuelles.

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 chalandes en quête de lèche-vitrines, de consommation et d'accès à des services. Objets 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 de ces espaces publics. Les gabarits de ces espaces conditionnent les densités humaines, l'intensité et la rapidité des flux en tout genre. 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'État. En un chapitre consacré à cette thématique, c'est surtout la place des Jeunes dans les 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 ; elles considèrent également les approches en vue de contenir les problèmes dans des limites compatibles avec le « vivre ensemble ».

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 l'adaptation 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 et des contrats publics et elles sont mises en regard des expériences d'aménagements spatio-temporels privés. Au cœur de la réflexion sur la planification temporelle, la mobilité est bien une question-charnière entre synchronicité et synchoricité.

Ainsi, le chronotope urbain apparaît comme un paradigme essentiel dans la Cité postmoderne. Économiser l'espace va de pair avec économiser le temps, et la conjonction des deux politiques devrait avoir des effets multiplicateurs. Sans doute cette quête d'une « optimisation urbaine », d'une « durabilité » amplifiée, est-elle plus un objectif qu'une fin en soi, les aménageurs et les gestionnaires ayant à faire avec un tissu urbanisé préexistant et une trame socio-économique ayant ses usages et ses rigidités. On doit peut-être se garder d'un excès rationaliste appliqué au spatio-temporel connaissant les inconvénients générés par la rationalisation moderniste dans l'urbanisme du xx^e siècle. Néanmoins, de manière pragmatique, des gains appréciables peuvent être réalisés en termes quantitatifs, ceux des mètres carrés « non-consommés » par l'étalement urbain et une voirie surdimensionnée et des heures « gagnées » par les habitants aux dépens des « fragments temporels » fatigants et inutiles ; ces gains sont aussi qualitatifs, ceux du confort de vie quotidienne des citoyens, du délassement, du repos, voire de la méditation.

Cependant, on ne peut nier que l'ampleur des questions et celle des réponses dépendent grandement de l'échelle urbaine. La taille spatio-démographique des agglomérations induit des capacités de financement fort contrastées et des problèmes de gouvernance d'une inégale complexité, mais les freins ou les phénomènes d'inertie dans l'aménagement peuvent être importants dans les grandes métropoles. En regard, l'extraordinaire dimension des couronnes périurbaines autour des villes moyennes manifeste clairement que la quête mythique d'une habitat « à la campagne » entraîne des désordres spatio-temporels considérables, les temps fragmentés, éclatés et atypiques, foisonnant dans le quotidien des périurbains. Dans certains cas la désynchronisation peut être radicale au sein des ménages avec de multiples conséquences. Si la question spatio-temporelle est bien cruciale, on peut s'interroger sur le devenir de nos sociétés urbaine et « ruraine » : dans le contexte sociétal encore marqué par l'État-providence, mais plus encore par le libéralisme, la voie est sans doute étroite pour promouvoir un aménagement stratégique de l'espace et du temps...