

Les Cahiers de médiologie 12

N° 12 - DEUXIÈME SEMESTRE 2001

Automobile



14,50
95,11 F

Gallimard



MARC WIEL

Les arbitrages de la mobilité

Nous avons deux visions de la ville : une vision culturaliste et une vision fonctionnaliste. Ces deux visions ont pu, dans la ville traditionnelle, trouver une cohérence et donner le sentiment que le fonctionnel et le culturel ne faisaient qu'un et s'épaulaient mutuellement. Mais un événement est arrivé, celui de la vitesse, entraînant l'effondrement d'une des composantes du coût de la mobilité et, de ce fait, cette sorte de cohérence de la ville s'est dissociée. D'où un malaise qui taraude d'abord les urbanistes qui se sentent coupables de ne pas savoir canaliser les transformations de la ville.

*Highway '86 -
Processional*
SITE PROJECT.
Pavillon Transport /
communication,
Exposition
universelle de
Vancouver, 1986.

Notre métier d'urbaniste est dans ce tiraillement : il faut qu'elle tourne, cette ville, il faut qu'elle ne soit pas seulement un objet fonctionnel car notre mémoire et notre histoire en ont fait effectivement autre chose qu'un ensemble fonctionnel. Or les deux divergent. Est-ce que c'est vraiment la fin de la ville ? Mais aussi la fin de notre société ? La civilisation de l'automobile est-elle une non-civilisation ? C'est cela qui hante notre pratique d'urbaniste. Comment remettre du culturel dans le fonctionnel, remarier les deux, en gardant un rapport au futur.

La forme de la ville et la mobilité sont en interaction permanente. Il n'y a nulle part l'objet « ville » qui ne bougerait guère et l'objet « déplacements » qui bougerait tout le temps mais qui, en même temps, se reproduit en permanence – ce sont toujours les mêmes flux, d'un jour sur l'autre. Cette constance dans les flux est, en fait, liée à la relative permanence de l'objet « ville » en tant qu'agencement urbain, à la lenteur de sa transformation. Donc, nous avons l'agencement urbain, d'un côté, et les flux, de l'autre, et les deux sont en interrelation. Pour arriver à les penser ensemble, il faut appréhender le système de nos interactions sociales qui implique toutes les activités que nous pratiquons, toutes les situations qui exigent la co-présence. Ces interactions sociales ont des lieux : ce sont ceux de l'agencement urbain. Or nous devons souvent passer de l'un à l'autre : c'est la mobilité. La question est donc : quelles sont les interactions sociales que nous pratiquons, comment évoluent-elles ? Ainsi, nous arrivons à comprendre à nouveau ensemble la ville et la mobilité, l'entassement des uns et des autres par ce besoin permanent de pratiquer ces interactions sociales, car la ville est un morceau de la société fonctionnant de façon systémique où chacun a besoin de chacun. Cela résulte de la division du travail, et de la division des rôles sociaux. Il faut poser la notion d'interactions sociales au-dessus de l'objet « ville comme une forme », mais aussi au-dessus de la « pratique de la ville par la mobilité ».

Si on ordonne les concepts de cette façon, nous pouvons, à partir des interactions sociales, redéfinir et la ville et la mobilité. On découvre alors le rôle central du temps. Il suffit de changer le paramètre de la vitesse pour que tout le système des interactions sociales, toute la façon dont les lieux de la co-présence se disposent dans l'espace, toute la mobilité, changent. En définitive, le système d'interaction sociale qu'est la ville est fondé sur une gestion de l'encombrement du temps qui fait que nous proportionnons toujours le temps investi dans les déplacements au temps de la co-présence. La notion de budget-temps, c'est-à-dire la gestion du temps consacré soit aux

activités de déplacements soit à celles qui ont lieu chez soi ou hors de chez soi, contient en définitive tous les arbitrages qui fondent l'existence et les caractères du fait urbain. Le secret de la ville est dans cette gestion du temps pour réaliser les interactions sociales. Ainsi s'explique la densité, ainsi s'explique le besoin de proximité.

Or nous avons changé un facteur : le coût de la mobilité, qui est de l'argent, du temps et de la fatigue. Il a suffi d'installer des ascenseurs pour que la distribution sociale dans les immeubles change. Notre temps n'est pas compressible. Nous avons tellement de choses à faire que nous devons en permanence négocier notre temps. C'est dans la proportion du temps de déplacement en rapport à celui du travail ou du temps légué aux autres activités que le travail ou l'école que l'on trouve la clef de la taille d'une ville, son « amplitude spatiale ». C'est aussi à travers ces proportions que l'on trouve l'explication du fait que, lorsqu'une ville grossit, elle se duplique, se dédouble, est faite de plusieurs villes dans une même ville, devient multiple. Plus le coût de la mobilité devient faible, plus elle peut se réunifier, plus peut diminuer le nombre de villes à l'intérieur de la grande ville. En définitive, toute l'équation urbanistique de l'agencement urbain est fonction de la façon dont on consent ou non à perdre plus ou moins son temps en le considérant comme un investissement pour réaliser l'activité. C'est la clef fonctionnelle de l'existence de la ville : la façon dont nous arbitrons le temps que nous consentons à perdre pour la co-présence, la co-présence nécessaire aux interactions sociales. Cette clef permet de lier entre eux les flux et l'agencement urbain, la compétition pour l'espace et la façon dont s'ordonnent les différentes fonctions urbaines. Il a suffi de changer une chose, la vitesse, pour que la ville change de forme, se disperse en se spécialisant. Les transports collectifs l'ont changée et maintenant, c'est la voiture. Imaginons que l'on trouve un moyen qui nous fasse aller encore plus vite, elle changera encore.

Vraisemblablement, l'univers de la communication est en train de nous préparer autre chose. Pour l'instant, ce n'est pas substitutif, cela ne diminue pas la mobilité et peut-être cela l'amplifie. Nous avons déjà détourné une bonne partie du système de nos interactions dans le champ de la communication, amplifiant ainsi notre puissance, notre potentialité d'interactions sociales. C'est la clef de beaucoup de choses et, entre autres, du développement économique. La vitesse, le coût de la mobilité sont donc au cœur de la redistribution, de la réorganisation de l'espace. Pourtant, objectivement, tout le monde vit comme si les deux étaient distincts. C'est là qu'il y a quiproquo : en fait tout le monde se dit « la ville étant ce qu'elle est, en

allant plus vite, je gagne du temps ». Or personne ne gagne de temps en allant plus vite car, à chaque fois, l'objet de notre destination ou son origine va changer, va bouger ; c'est-à-dire que la ville s'adapte. Elle se redéploie de façon à garder un même budget-temps pour les déplacements proportionné au budget-temps pour les activités au domicile.

Les gains de vitesse par les moyens technologiques en zone urbaine sont donc illusoires. Nous pouvons même alimenter ainsi un certain nombre d'inconvénients. S'il existe des avantages, ils ne sont pas dans le champ des déplacements, ils sont dans le mieux-vivre parce que l'on préférera habiter dans une maison individuelle ou parce que les entreprises se seront re-concentrées, se seront redistribuées en profitant du fait que, dans le jeu de la compétition, elles sont ainsi en meilleure posture pour attirer de la clientèle ou pour être plus productives. Le fonctionnement du système des déplacements et celui du système urbain sont complètement symbiotiques. Mais nous faisons comme si tout était figé une fois pour toutes. À la place de cette vision fixiste de la ville, le problème de l'urbaniste est d'avoir une vision globale des coûts, des enjeux et des conséquences. Nous avons pensé le développement urbain comme l'addition du neuf à ce qui existait, sans intégrer que le système global se renouvelait, se redéployait et se réordonnait en fonction de l'ensemble des possibilités qui nous sont données, en particulier grâce à la mobilité facilitée.

Ce qui fait l'unité du système urbain est la répétition de l'interaction sociale. C'est la fréquence de la mobilité qui distingue le système urbain auquel nous appartenons ; le fait que ça se répète souvent et qu'ainsi ce soit cher en argent, temps, fatigue. Ce qui est nouveau, c'est que la vitesse, qui a toujours été perçue comme un progrès, comme l'ouverture du possible, commence à susciter plus de négatif que de positif au sein des systèmes urbains. L'optimum du potentiel d'interactions sociales que justifie la ville dans ses dimensions tant économiques que sociales n'a plus besoin de la vitesse et les autoroutes urbaines sont des hérésies, inutiles et coûteuses. Urbaines, et non pas interurbaines. Dès lors que l'on est dans le système des échanges interurbains, la vitesse reste un gage de performance. Je récusé que plus de vitesse en ville nous fasse encore gagner quelque chose. Ceux qui ont inventé le 50 km/h pour des questions de sécurité se sont rapprochés d'un seuil que nous retrouvons dans beaucoup d'études ; le dépasser est source de difficultés collectives sans bénéfice individuel.

De la même façon, il faut prendre garde au développement parfois excessif des infrastructures pour ouvrir l'agglomération à la population qui ar-

rive et souhaite une maison individuelle sans avoir à côté un système de contrôle de l'ouverture du foncier, comme cela se fait dans un certain nombre de pays. Actuellement, le système institutionnel fait que beaucoup de communes ne pouvant pas ou ne voulant pas accueillir une population supplémentaire, les ménages périurbains se dispersent en fonction d'un foncier moins coûteux mais éloigné du fait de la mobilité facilitée. La pénurie foncière s'organise en frange d'agglomération et l'abondance n'est obtenue qu'avec la deuxième couronne si bien que les gens sont poussés vers l'extérieur. Notre périurbanisation honteuse n'assume pas que les gens puissent prétendre à une maison individuelle ; ils se débrouillent avec le marché, il leur est seulement donné le moyen d'aller plus loin. Mais ainsi, ils vont dépenser en essence l'argent du terrain qu'ils n'ont pas acheté. D'où l'intérêt d'une politique publique leur permettant effectivement de payer le terrain plutôt que de dépenser cet argent sous forme d'essence, et ainsi de mieux contenir la taille de la ville. Pourquoi contraindre la majorité des gens qui cherchent une maison individuelle, et qui ne peuvent pas la payer, à devoir aller aussi loin ? Nous n'avons pas besoin de plus d'infrastructures, sauf pour les plus grandes villes. Le besoin de vitesse est fonction de la taille de la ville et les infrastructures rapides entre les villes sont plus souhaitables que dans les agglomérations.

Relisant récemment le livre de Le Corbusier, *Urbanisme*, qui date de 1922, tout m'est devenu clair sur l'urbanisme du siècle. Dans ce livre, il explique que la mauvaise ville, c'est la ville actuelle, à cause de la circulation ; son concept de base, à partir duquel tout se construit, est la hantise de la congestion. Pour lui, il faut être capables d'assumer le fait que nous sommes dans une époque moderne où nous allons vite : il faut donc libérer l'espace. Ce qui nous gêne pour cela, c'est le bâti. Le bâti va monter, on le mettra au dessus d'une dalle et le sol sera consacré à l'espace de la circulation et, s'il y en a trop, on ajoutera de la végétation. Ses deux concepts de départ sont donc : 1) la hantise de la congestion, 2) un centre ne se partage pas, il faut l'unicité du centre. Cette hantise de la congestion nous conduit à construire le futur avec nos peurs. Si nos peurs sont partagées, elles peuvent consolider un savoir technique, des corporatismes préexistants, elles deviennent mobilisatrices. C'est ce qui explique ce siècle d'urbanisme, car l'idée de faire des grands ensembles a une parenté avec celle de la ville nouvelle. Il s'agit d'une variante de cette même hantise de la congestion. Nous arrachons une partie de la croissance urbaine, pour la mettre assez loin et réduire ainsi les interférences avec la ville déjà faite. Le reste de la ville est supposé rester en l'état.

Nous n'avons commencé à secouer cette hantise de la congestion que dans les années 1970. Nous en sommes sortis en optant pour l'irrationnel, en agissant ponctuellement sans revenir sur les théories antérieures. Ce n'est pas une bonne sortie, il faut partir du fait que si la congestion n'a jamais eu lieu, ce n'est pas parce qu'on a fait des autoroutes supplémentaires, mais bien malgré les autoroutes en plus. Pour preuve, la vitesse moyenne de circulation dans Paris est toujours, depuis un siècle, de 18 km/h. La hantise de la congestion est la vraie racine de la pensée urbaine du siècle passé.

Erro,
Carscape,
1969,
Collection
Montaigu, Paris
© ADAGP, 2001.

MarcWiel est directeur de l'Agence d'urbanisme du Pays de Brest.