

François Ascher

Professeur à l'Institut Français d'Urbanisme (IFU-Université Paris 8)

Président du conseil scientifique et d'orientation de l'Institut pour la ville en mouvement (PSA Peugeot-Citroën)

francois.ascher@wanadoo.fr

Biennale d'architecture de Rotterdam

Conférence du 09/05/2003

Des villes de toutes les mobilités et de toutes les vitesses :
un défi pour les architectes, les urbanistes
et les responsables politiques

Les villes et les techniques de transport et de stockage des biens , des personnes et des informations, ont des histoires profondément achevées

On peut caractériser les villes comme la recherche par les sociétés humaines de performances accrues, que celle-ci soit motivée par des logiques de pouvoir et de défense, par des logiques religieuses ou par des logiques économiques.

Le regroupement de populations importantes dans des villes, implique qu'une partie des individus dans une société n'est plus occupée aux tâches d'approvisionnement, et qu'il faut donc transporter et stocker pour elle des biens alimentaires.

Les besoins en nourriture des populations urbaines suscite le développement de la division du travail, des échanges, et avec eux, celui de la monnaie, de la comptabilité, et de l'écriture qui sont des moyens d'échange, de transport et de stockage de la valeur et des informations.

La croissance des villes nécessite aussi le développement de nouvelles techniques pour transporter et stocker les hommes : les cités romaines antiques donnent ainsi de beaux exemples de construction en hauteur, les *insulae*, de rues avec trottoirs, de systèmes d'égouts, de chauffage etc.

Le système de mobilité PIG (Persons, Informations, Goods)

S'il apparaît bien que le développement des villes est lié à leur capacité à déplacer et à stocker les personnes, les informations, les biens et l'énergie, il faut aussi souligner que ces différentes techniques font système.

Le dynamisme des villes de la Renaissance s'est appuyé sur une combinaison entre le développement des échanges interurbains par des routes sécurisées, le développement du collier de trait pour les chevaux, l'invention de l'imprimerie pour la circulation et le stockage des informations.

De même, la croissance des villes au XIXe siècle a rendu nécessaire et a bénéficié de l'invention du chemin de fer, de l'électricité, du téléphone, de la boîte de conserve, du béton armé. Sans ces techniques de transport et de stockage des biens, des personnes, des informations et de l'énergie, leur croissance n'eût pas été possible.

Aujourd'hui, les techniques de transport et de stockage des personnes, des biens et des informations sont complètement interdépendantes : il est peu de déplacements qui ne mobilisent pas simultanément des moyens de ces trois domaines.

Nous appellerons donc par commodité « système PIG » pour « Persons, Informations, Goods », ce système de transport et de stockage des personnes, des informations et des biens,

L'évolution des villes s'appuie sur la dynamique propre de ce système PIG.

Formes des villes et organisation fonctionnelle et sociales des espaces urbains interagissent avec les techniques de transport et de stockage

Le système PIG marque profondément les formes mêmes des villes. Ainsi, on peut dire que la combinaison des tramways, des automobiles et des ascenseurs, rendus nécessaires par la croissance des villes européennes et nord-américaines du XIXe siècle, a provoqué à la fois leur verticalisation et les débuts de la suburbanisation.

Ces techniques ont eu également des conséquences fonctionnelles et sociales sur les villes : la possibilité de se déplacer ajoutée aux contraintes de développement de la grande industrie ont induit une spécialisation fonctionnelle et sociale des espaces : sont ainsi apparus dans les villes européennes, des quartiers ouvriers autour des usines, des quartiers résidentiels, des quartiers commerçants. Dans le même temps, l'installation d'ascenseurs dans les immeubles parisiens changeait les valeurs d'usage et les valeurs symboliques des appartements : les pauvres qui habitaient autrefois dans les étages élevés peu accessibles sont descendus dans les entresols, tandis que les riches, grâce aux ascenseurs, pouvaient gagner les étages supérieurs plus ensoleillés.

Ainsi, les techniques de transport et de stockage du système PIG résultent des dynamiques urbaines ; mais en retour, elles les « conditionnent » au double sens du mot : elles en constituent les conditions et les mettent en forme.

La dynamique du système PIG participe à la croissance plus rapide des villes les plus grandes, et à la « métropolisation »

Contrairement à ce qu'ont cru déjà des observateurs à la fin du XIXe siècle, et de ce qu'ont continué de croire de nombreux prospectivistes, des penseurs comme Paul Virilio, ou des architectes – urbanistes comme Franck Loyd Wright, le développement des moyens de transports individuels et des télécommunications n'engendre pas la fin des villes et la dispersion. Au contraire. Comme l'ont expliqué notamment les économistes, par exemple Paul Krugmann, le développement des moyens de transport et de télécommunication qui est suscité par la croissance des villes et la concentration d'un certain nombre d'activités, favorise celles-ci. De fait, on ne voit pas pourquoi elles serviraient des logiques contraires à celles qui les ont suscitées ; car les techniques qui sont des « objets sociaux », ne sont pas indépendantes de la société ; elles s'inscrivent dans les logiques de celles-ci ; elles servent les acteurs qui la dominent.

Les NTIC et les techniques de transport individuel ont donc favorisé les concentrations urbaines et engendré ce que l'on appelle aujourd'hui la « métropolisation ».

On peut définir la métropolisation comme la concentration des richesses humaines et matérielles dans les villes les plus importantes. La métropolisation est à l'œuvre dans tous les pays anciennement industrialisés et urbanisés. Il s'agit en quelque sorte d'un stade plus avancé de l'urbanisation dans les pays déjà pratiquement totalement urbanisés, comme c'est le cas notamment en Europe de l'Ouest et du Nord.

Les technologies de l'information n'entravent pas le développement des mobilités physiques des biens, des personnes et même des informations. Au contraire, elles favorisent les déplacements « réels » de toutes sortes.

Déjà au début du XXe siècle, des observateurs avaient cru que le téléphone allait remplacer une bonne partie des contacts personnels et rendre ainsi possible une dispersion des activités et de l'habitat ; mais le téléphone a suscité plus d'échanges en face-à-face qu'il n'en a remplacés. Il a rendu possible des contacts amicaux et professionnels entre des personnes éloignées, il a développé les rendez-vous, permis une organisation de la ville à une autre échelle.

Il en est de même aujourd'hui avec les TIC. Elles créent plus de possibilités de mobilités qu'elles n'en remplacent. Mais elles modifient les mobilités. Ainsi, le monde des affaires comme le monde scientifique fonctionnent aujourd'hui à une échelle de plus en plus mondialisée. Et beaucoup de déplacements à moyenne distance sont remplacés par des déplacements à longue distance.

Les échelles spatiales de la vie économique et de la vie sociale croissent avec les vitesses de transports des personnes, des biens et des informations.

Le modèle d'organisation des transports rapides (en hubs and spokes) s'impose à diverses échelles. Tandis que les automobilistes percolent à travers les zones périurbaines

Le système des *hubs and spokes* (des moyeux et des rayons) est un type de réseau lié au développement de transports rapides. La rapidité implique peu d'arrêts, ce qui produit de l'effet tunnel, et rend performantes la concentration et la dispersion des flux à partir de plates-formes appelées hubs.

Ce type d'organisation réticulaire se répand non seulement le transport aérien, en suscitant le développement d'énormes plates-formes aéroportuaires, mais aussi dans les transports routiers et ferrés de marchandises, avec la constitution de plates-formes logistiques multimodales localisées près de nœuds de communication, ou encore dans les transports urbains et interurbains des personnes en polarisant toutes sortes d'activités à proximité des gares multimodales et des échangeurs routiers périurbains.

Les hiérarchies et les maillages urbains en sont bouleversées.

(insérer ici le schéma des hubs and spokes)

Mais ce modèle se double de formes nouvelles de déplacements, que métaphoriquement l'on peut qualifier de percolations. Comme aurait pu l'écrire Zygmunt Bauman, lorsqu'il évoque la liquéfaction de la modernité, la traversée de zones urbaines hétérogènes par des citadins motorisés pourrait être assimilée à une forme de percolation, à une capacité à se jouer de milieux labyrinthiques qui ne comportent pas de conduits pour guider les flux.

Le développement des TIC engendre par ailleurs une sorte de paradoxe : en se banalisant, les techniques de l'audio-visuel donnent de la valeur à tout ce qui ne se télécommunique pas, ne se numérise pas.

Le face – à – face, la possibilité de toucher, de goûter, de sentir deviennent de plus en plus précieux. La hausse plus rapide des prix de l'immobilier dans les zones physiquement les plus accessibles témoigne d'une certaine manière de cette évolution et de la valeur relative croissante de l'accessibilité physique, réelle (par distinction avec le virtuel).

L'une des conséquences urbaines, et non des moindres, est que l'attractivité d'un lieu urbain passe par la richesse des expériences multisensorielles qu'il offre. Ainsi, les magasins qui veulent lutter contre le commerce électronique doivent-ils offrir la possibilité de toucher et d'essayer leurs produits.

Le design sonore, voire olfactif des espaces prend de plus en plus d'importance.

Parallèlement, les individus sont de plus en plus friands des événements qui leur donnent l'occasion de rencontrer d'autres individus, d'être ensemble, de faire société. Le life, le direct sont valorisés. Les fêtes de toutes sortes se multiplient, les festivals, les grands événements sportifs, les rituels collectifs (parades, carnivals, et autres Halloween). Ces événements ponctuent spatialement et temporellement la vie urbaine. Ils jouent un rôle croissant dans la conception et le management des espaces.

Les individus utilisent également les TIC pour accroître leur autonomie, pour maîtriser eux-mêmes leurs espaces - temps

Le processus d'individualisation c'est-à-dire d'autonomie croissante des individus n'est pas récent ; l'invention de la perspective à la Renaissance, c'est-à-dire de la représentation non plus à plat du monde, mais à partir de la manière dont l'individu peut le voir, témoigne spectaculairement de cette évolution multiséculaire. Les individus sont à la recherche de toujours plus d'intimité, de *privacy*, de capacité de maîtriser leur environnement. Ils veulent pouvoir choisir ce qu'ils font, quand ils le font, avec qui ils le font et où ils le font. Pour cela ils doivent pouvoir se déplacer dans l'espace et dans le temps.

Pour bouger dans l'espace, ils utilisent tous les moyens de transports, généralement en les combinant pour qu'ils correspondent à leurs besoins spécifiques, des avions aux caddys et aux valises à roulette, en passant par les trains, les tramways, les bus, les autos, les motocycles, les vélos, les rollers.

Pour bouger dans le temps, ils utilisent les techniques qui leur permettent de se désynchroniser et de se resynchroniser, de stocker et de déstocker facilement et rapidement des informations ou des produits : du magnétoscope à l'email, en passant par les téléphones portables, les messageries téléphoniques et électroniques ; mais aussi les produits congelés et les micro-ondes qui permettent de manger seuls ou ensemble, à n'importe quelle heure.

Les individus, de plus en plus autonomes, doivent en permanence « choisir » et ils sont confrontés à des choix de plus en plus larges.

La mobilité est l'outil premier de ces choix.

Certes, les inégalités économiques et culturelles restreignent les choix de certaines catégories de la population. Mais même les individus appartenant à des milieux socialement défavorisés sont confrontés en permanence à des choix, qu'il s'agisse de ce qu'ils doivent manger, des gens qu'ils doivent rencontrer, des tâches qu'ils ont à effectuer. Jean Baudrillard considérait dans « la société de consommation » que cet « hyperchoix » était largement factice, la différence entre deux poudres à laver étant purement symbolique. Il n'empêche, choisir est une injonction de la vie quotidienne caractéristique de la vie dans une société moderne ; ce que nous faisons est de moins en moins routinier ou dicté par des traditions. Nous devons en permanence décider, pour des choses mineures comme pour des choses bien plus importantes, pour choisir un conjoint ou une conjointe, un téléviseur, un film ou un repas, voire une religion. Car la religion ou les traditions sont aussi aujourd'hui modernes dans la mesure où elles font de plus en plus l'objet de choix individuels.

La variété des choix qui nous sont offerts devient donc plus importante socialement. Et la mobilité devient un élément clef de cette variété des choix : plus nous pouvons nous déplacer, plus le choix est large ; mais réciproquement, nous sommes aussi obligés de nous déplacer pour pouvoir choisir.

Dans une société de plus en plus diversifiée, la recherche d'autonomie des individus et la variété des choix qu'ils peuvent opérer, produisent une extraordinaire complexité.

La société contemporaine est de plus en plus diversifiée. Elle se compose d'individus pluriels, multi-appartenants. Autrefois ceux qui appartenaient à une même classe sociale ou qui habitaient au même endroit, vivaient globalement de la même façon. Aujourd'hui, la vie de chaque individu résulte de l'appartenance à une série de milieux différents, entre lesquels chacun navigue en fonction d'histoires personnelles et collectives variées. Les déterminations sociales des comportements individuels subsistent, mais elles sont plus nombreuses et ouvrent des marges pour ces combinaisons de plus en plus personnalisées.

La mobilité est une des conséquences et un des outils de cette diversification sociétale. Elle est aussi un élément de plus en plus important dans l'élaboration et l'expression des personnalités singulières de chaque individu.

Une structure sociale en réseaux : les mobilités structurent la société

La possibilité pour les individus de choisir beaucoup plus qu'autrefois qui ils sont et ce qu'ils font, même si les déterminations sociales restent fortes, dans une société de plus en plus variée, modifie peu à peu les liens sociaux. Alors qu'autrefois les liens sociaux étaient très forts et très durables parce qu'un voisin était souvent aussi un collègue, un parent et un ami, aujourd'hui, dans cette société de plus en plus variée, où les individus choisissent ce qu'ils font et avec qui ils le font, et donc changent souvent d'activités, les liens sociaux sont aussi souvent plus faibles, mais ils sont intégrés dans des réseaux de plus en plus complexes.

On voit moins certaines personnes, mais on rencontre de plus en plus de monde.

La société se structure et fonctionne donc de plus comme un réseau, ou plutôt comme une série de réseaux, comme un réseau de réseaux qui rendent possible une mobilité accrue des personnes, des biens, des informations.

Une société hypertexte

Dans cette société, chaque individu passe de plus en plus d'un réseau à un autre, d'un univers social à un autre, et utilise pour cela les moyens de communication réels et virtuels.

L'automobile ou le tramway permettent de changer de quartier pour aller travailler, ou se distraire. Le même écran d'ordinateur permet quant à lui de passer en quelques secondes de l'univers du travail à celui de la famille. Le téléphone portable permet de passer d'une conversation directe avec des amis à une conversation avec d'autres interlocuteurs. Les moyens de transport et de communication permettent de changer de champ social, de passer du milieu professionnel à celui d'un club sportif, d'une relation de voisinage dans son quartier d'habitat à une émotion partagée avec des personnes qui n'habitent pas au même endroit mais qui partagent les mêmes passions.

Les individus se déplacent ainsi, réellement et virtuellement, dans des univers sociaux distincts qu'ils articulent dans des configurations différentes pour chacun. Métaphoriquement, on peut considérer qu'ils forment une sorte d'hypertexte comme les mots qui font lien entre une ensemble de textes informatisés. L'hypertexte est le procédé qui permet en « cliquant » sur le mot d'un texte, d'accéder à ce même mot dans une série d'autres textes. Dans un hypertexte, chaque mot appartient simultanément à plusieurs textes ; dans chacun d'entre eux, il participe à la production de sens différents en interagissant avec d'autres mots du texte, mais selon des syntaxes éventuellement variées d'un texte à un autre. La numérisation des images a ouvert la possibilité de construire également des hypermédias, qui établissent des liens entre des textes, des documents sonores et des images (le préfixe hyper est utilisé ici dans le sens mathématique d'hyperespace, c'est-à-dire d'espace à n dimensions).

Les individus sont ainsi dans des champs sociaux distincts comme les mots dans les différents documents d'un hypertexte. Ils interagissent dans l'un avec des collègues selon une « syntaxe » professionnelle, dans un autre avec des parents selon une « syntaxe » familiale, dans un troisième avec des partenaires selon une « syntaxe » sportive etc. Ce sont les « individus – mots » qui constituent eux-mêmes les principaux liens entre ces « textes - champs sociaux ». Ils passent d'un champ à un autre, soit en se déplaçant, soit en télécommuniquant. Lorsqu'un employé téléphone à son domicile de son lieu de travail d'une certaine manière, il change de « texte ».

Les divers champs sociaux sont de natures différentes. La participation des individus à chacun d'entre eux peut être plus ou moins volontaire, durable. Les interactions peuvent y être économiques, culturelles, affectives, réciproques, hiérarchiques, normalisées, en face à face, écrites, parlées, télécommuniquées etc. Les champs sont d'échelles variables (du « local » au « global ») et plus ou moins ouverts. Les réseaux qui structurent ces champs peuvent être en étoile, maillés, hiérarchisés. Et les individus font du *code switching*, c'est-à-dire s'efforcent de jongler avec des codes sociaux et culturels différents pour pouvoir passer de l'un à l'autre.

Un accès inégal à l'hypertexte

Cette métaphore de l'hypertexte permet également de renouveler l'identification et l'analyse des inégalités sociales. Les individus ne disposent en effet pas tous des mêmes possibilités de construire des espaces sociaux à n dimensions, ou de passer aisément d'un champ social à un autre. Pour certains individus, le feuilleté des réseaux est complètement écrasé : leurs champs économiques, familiaux, locaux, religieux se recouvrent très largement. Ainsi les exclus du marché du travail ne sont généralement pas multi-appartenants : ils habitent le plus souvent dans les grands ensembles, vivent d'une économie « informelle » locale, et ne rencontrent principalement que des gens de leur quartier.

La possibilité de se déplacer dans une série de champs ouvrent des potentialités qui ne sont pas également accessibles à tous. La mobilité physique et virtuelle devient donc un élément de plus en plus important dans la formation des inégalités individuelles et sociales.

Les villes et l'usage des transports et des TIC : polarisation et dispersion

L'usage des moyens de transport rapide permet aux villes de connaître un double processus d'évolution : d'une part, il est possible de concentrer un certain nombre de fonctions dans un nombre de points limités et d'augmenter ainsi des effets d'échelle, de densité, de maximiser certaines interactions ; d'autre part, il est possible de localiser de plus en plus loin un certain nombre d'autres fonctions qui n'ont pas besoin de la densité ou qui, au contraire, peuvent profiter de l'éloignement par rapport aux zones de polarisation.

D'un côté, on voit se densifier les centres d'affaires, se concentrer des commerces dans de méga centres, se regrouper les cinémas dans des ensembles multiplexes etc. Toute une

série de fonctions se regroupent dans des centres : centres directionnels, centres d'affaires, centres de loisirs, centres universitaires, centres sportifs etc.

De l'autre côté, une partie de la population profite des moyens de transport et de communication, pour aller habiter dans des logements plus vastes, avec jardin si possible, et migrent donc vers les périphéries, accentuant la périurbanisation, la suburbanisation, voire l'exurbanisation.

Ce double processus n'est pas nouveau et les villes nord-américaines le connaissent depuis la fin du XIXe siècle. Mais avec les perfectionnements des moyens de transport et de télécommunication, il change d'échelle et d'intensité.

Les technologies de transport et de stockage de personnes et de l'énergie sont mobilisées pour des concentrations de plus en plus importantes : grâce à des ensembles complexes d'ascenseurs, d'escaliers mécaniques, aux nouvelles techniques de construction, à l'usage de l'air conditionné nouvelles, on peut par exemple créer des ensembles commerciaux de plusieurs centaines de milliers de mètres carrés sous un même toit.

Par ailleurs, grâce aux moyens de transports individuels et à l'usage des technologies de communication sans fil, y compris pour Internet, la dispersion urbaine s'accroît, les urbains cherchant toujours plus loin plus d'espace à des prix plus abordables.

Métropolisation et métapolisation

Ce double processus de polarisation et de dispersion touche les espaces urbains à toutes les échelles.

D'une part, il conduit à concentrer les richesses humaines et matérielles dans et autour des villes les plus importantes : c'est ce que l'on appelle la métropolisation.

D'autre part, il engendre des formes nouvelles de croissances des villes, que l'on pourrait qualifier de croissance externe : c'est-à-dire que les villes les plus grandes absorbent dans leurs aires de fonctionnement quotidien des villes et des villages de plus en plus éloignées ; il se constitue ainsi des territoires urbains distendus, discontinus, hétérogènes, comprenant de la ville et de la campagne, du bourg et de la métropole ; ces nouveaux territoires sont rendus solidaires par les transports et les télécommunications.

Nous avons appelé « métapoles » ces nouveaux ensembles urbains. Par là, nous voulons souligner que, contrairement à ce qu'affirment certains auteurs, en France par exemple Françoise Choay, nous n'assistons pas à la fin des villes, mais à la formation de villes d'un type nouveau, de villes qui vont au-delà des villes continues, de villes qui triomphent des campagnes qui les environnent, de méta-villes, de métapolis.

De nouveaux lieux urbains

Certains auteurs ont adopté la notion de « non-lieux », mot que l'anthropologue Marc Augé a emprunté à Jacques Duvignaud, à Michel de Certeau et d'une certaine manière à Melvin Webber.

Pour Marc Augé, nous assisterions à la prolifération des non-lieux et à la disparition des lieux. Par lieu, il entend un espace identitaire, relationnel et historique. Or, pour lui, notre monde « surmoderne » semble promis à une « individualité solitaire, au passage, au provisoire et à l'éphémère ». Les espaces constitués aux fins du transport, du transit, du

commerce, du loisir, sont précisément les matrices spatiales dans lesquelles les individus n'interagissent plus directement.

Cette vision très pessimiste de la surmodernité et cette notion de non-lieu sont donc très liées au développement des moyens de transport et de télécommunication, aux espaces qu'ils engendrent, aux relations sociales qu'ils supprimeraient. Ces théories séduisent tout particulièrement les nostalgiques de certaines formes anciennes d'urbanité, voire s'appuient sur toute une mythologie de la ville européenne et de ses sociabilités.

Il nous semble, à l'inverse de Marc Augé, que les lieux ne se dissolvent pas dans des non-lieux, mais qu'ils se constituent de nouveaux lieux urbains et que, précisément, les espaces de la mobilité, du transit, du passage, sont particulièrement propices à la constitution de ces nouveaux lieux.

D'une part, les aéroports, les aires de services des autoroutes, les gares, les centres commerciaux, les parcs de loisirs, sont, pour reprendre la définition du lieu de Marc Augé, des espaces identitaires, relationnels voire historiques. D'autre part, émergent ou réémergent aujourd'hui toutes sortes de lieux urbains,

- dans les espaces publics traditionnels, les places, les boulevards ;
- à l'intérieur des espaces privés, comme en témoignent les aménagements récents des magasins et des centres commerciaux, avec cafés, journaux et spectacles divers ;
- dans de nouveaux espaces éphémères, avec en particulier les raves parties, les festivals qui s'approprient momentanément toutes sortes d'endroits.

Les mobilités réelles et virtuelles ne semblent donc mettre fin ni à la ville, ni aux lieux, mais au contraire engendrer des formes nouvelles villes et de lieux.

Du lieu à l'hyper lieu

À société en partie nouvelle, lieux urbains en partie nouveaux.

Une société où les individus bougent dans tous les sens, à toutes heures du jour et de la nuit,

une société hypertexte où les individus passent rapidement d'un milieu social à un autre,

une société où les séquences d'activités se chevauchent et s'entremêlent

une société où les liens sociaux se choisissent, se construisent, se nouent mais aussi se dénouent plus librement

cette société, hypermoderne, engendre de nouveaux lieux, des hyper lieux.

Ces hyper-lieux sont tout d'abord, des lieux à n dimensions, c'est-à-dire des lieux où les individus peuvent quasi simultanément avoir, s'ils le désirent, différentes activités, dans des champs sociaux multiples, et avec des individus qu'ils auront choisis pour partenaires, que ceux-ci soient présents réellement ou virtuellement.

L'hyperlieu est un espace potentiel, aux dimensions physiques et sociales multiples, qui ouvre aux individus des possibilités de choix pratiques et relationnels.

Je dirai que l'espace dans lequel nous nous trouvons n'est pas véritablement un hyperlieu : vous êtes quasiment obligé de m'écouter : dormir ici, pendant que je parle est socialement difficile, car ce serait assez mal vu ; vous lever pour aller ailleurs est impossible à la plupart d'entre vous qui êtes coincés au milieu des travées ; utiliser votre téléphone portable serait incongru ; et même parler à voix basse avec votre voisin ne peut vous permettre que des échanges très limités.

En revanche, la terrasse de café dehors, a toutes les caractéristiques de l'hyper lieu : elle autorise, dans un même endroit toutes sortes de mobilités, d'échanges, de relations et d'activités sociales. Vous pouvez d'ailleurs y rajouter quelques écrans plats géants, et un peu de réalité virtuellement enrichie, pour reprendre les concepts de William Mitchell. Vous direz peut-être qu'il ne s'agit précisément pas d'un lieu très nouveau : certes, mais c'est un lieu très urbain ; c'est d'une certaine manière une forme moderne de l'agora ; qui s'est enrichie avec le temps d'éléments nouveaux pour accueillir des pratiques nouvelles. Il s'agit maintenant d'y intégrer les nouveaux modes de transport, de communication et d'échange ; de prendre en compte les nouveaux rythmes de la vie ; de rendre possible les entremêlements d'activités, les métissages entre public et privé, les hybridations entre intérieur et extérieur...

La ville à la carte, vingt-quatre heures sur 24, à pied, à cheval et en voiture : l'enjeu de la multi modalité et de l'inter modalité.

Les citadins de la société hypertexte bougent de plus en plus dans tous les sens dans cette métropole distendue et multi-polarisée, à toute heure du jour et de la nuit, en utilisant plusieurs modes de transports différents, successivement lors d'un même déplacement, ou alternativement, selon les parcours, les heures, le temps qu'il fait, les gens avec qui ils sont...

Dans une ville hétérogène, les différents modes de transports ont des avantages et des inconvénients, collectifs et individuels, divers selon les lieux et les circonstances.

La qualité et les performances d'une ville passent donc par la possibilité d'offrir une multiplicité de solutions, de proposer des choix aussi variés que possible pour le choix des lieux d'activités comme des modes de déplacement.

L'intermodalité et la multimodalité deviennent ainsi les conditions clefs pour la performance de chacun des modes de transport. Les parkings, lieux d'un changement modal majeur prennent une importance de plus en plus grande ; mais ils sont souvent peu traités comme lieu et réduit être un simple espace de rangement des automobiles.

Beaucoup des lieux de transport sont ainsi encore appréhendés de façon technique étroite, et ont une urbanité faible. L'exposition « Bouge l'architecture » proposée par l'Institut pour la ville en mouvement dans le cadre du pavillon français de cette biennale témoigne des possibilités qui existent pourtant en la matière.

Savoir faire la ville avec la vitesse et les faibles densités

Pour les responsables des villes, les urbanistes et les architectes, il s'agit donc de produire de nouveaux types de lieux, de créer une urbanité nouvelle, c'est-à-dire de rendre possible une adéquation entre des lieux, des ambiances, des pratiques et des relations sociales.

Cela n'est pas trop difficile dans la ville constituée, là où les densités sont élevées et où les identités peuvent se saisir de nombreux éléments du contexte. Je dirai que globalement, on sait faire. Cela ne veut pas dire que l'on fait toujours bien, mais on ne manque pas de références pour inspirer l'urbanisme dans ces circonstances.

En revanche, on sait beaucoup moins bien faire de la ville dans les zones peu denses, dans des espaces fragmentés, là où les citadins se déplacent vite et seuls.

Beaucoup d'architectes et d'urbanistes réagissent face à ces difficultés en proposant d'éliminer les zones discontinues et à basse densité dans les villes européennes. Ils sont rejoints dans leur projet par des gens très divers : les nostalgiques des villes d'autrefois, à la recherche d'une urbanité paradisiaque perdue ; les responsables des transports collectifs qui ne savent pas comment desservir ces zones suburbaines et qui souhaitent que les populations soient regroupées pour pouvoir les transporter ; les écologistes qui s'inquiètent des consommations énergétiques liées à l'étalement urbain ; les maires des villes centres qui financent de fait la plupart des équipements de centralité dont profitent les habitants des communes périphériques.

Il faut prendre au sérieux les préoccupations de la plupart de ces acteurs.

Il est vrai qu'il faut essayer de préserver, ou plutôt de développer les qualités spécifiques des villes anciennes que l'on trouve notamment en Europe.

Il est vrai qu'il faut trouver des solutions novatrices pour que puissent se déplacer les nombreux habitants des périphéries peu denses qui n'ont pas accès à l'automobile (enfants, personnes handicapées, catégories sociales aux ressources modestes etc.) et pour lesquels il n'existe pas de transports collectifs.

Il est vrai qu'il faut économiser les ressources naturelles non renouvelables, limiter les rejets carboniques dans l'atmosphère, et que l'étalement urbain spontané est de ce point de vue menaçant.

Il est vrai enfin que les institutions politiques locales sont inadaptées dans la plupart des pays démocratiques à l'échelle nouvelle des métropoles.

Mais pour autant, le retour en arrière est à la fois critiquable dans son principe réactionnaire, et irréaliste du point de vue des politiques qu'il pourrait susciter.

Il est illusoire de croire que l'on pourrait en revenir à une vie villageoise ou de quartier, où tout ce que l'on fait se passe à proximité de son domicile. Il faut certes essayer de réimplanter quelques commerces alimentaires de proximité, mais il y a fort à parier, si l'on en juge à diverses enquêtes, que cela se traduira par l'accroissement d'autres déplacements. On ne reviendra pas sur la division du travail et l'emploi nécessitera des aires urbaines toujours plus grandes. On ne reviendra pas sur une demande de diversité culturelle croissante et la culture et les loisirs continueront de produire de la ville à grande échelle.

Il faut donc inventer de nouveaux modèles urbains, qui conjuguent les fortes densités et des polarisations renforcées, pour certaines activités et certains groupes sociaux, avec des dispersions de plus en plus grandes.

Il faut faire de la ville non seulement avec des logements collectifs et des maisons de villes, mais aussi avec des espaces discontinus, des maisons individuelles avec de grands jardins privés, des parcs à thèmes, des aéroports, des parkings pour les automobiles etc.

Il faut faire la ville avec des citoyens qui parfois se déplacent en marchant, mais qui vont aussi à cinquante kilomètres heure ; avec des citoyens qui mangent de plus en plus vite, dans des *fast food* plus ou moins branchés, qui mangent et boivent en bougeant (à pied, en voiture, en train), mais qui aussi se passionnent de plus en plus pour la cuisine gastronomique et sont prêts à se déplacer et à dépenser de plus en plus d'argent pour de bon repas avec des amis, à leur domicile ou dans des restaurants.

C'est là un défi majeur pour les urbanistes d'aujourd'hui : il faut pouvoir concevoir l'urbanité des villes discontinues, des espaces urbains à faible densité, des *speedy citizens*, tout en valorisant la ville constituée, continue, pédestre.

Mais la mobilité n'est pas seulement un défi pour les architectes et les urbanistes. Elle est tellement inscrite au cœur de nos sociétés urbaines qu'elle devient également une question sociale et politique majeure.

D'abord, elle est indispensable tant d'un point de vue économique que social. Se déplacer est une condition clef aujourd'hui pour accéder au marché de l'emploi, à un logement, à l'éducation, à la culture et aux loisirs, à la famille... Le droit au travail, à l'habitat, à la formation passent aujourd'hui par un droit effectif à la mobilité.

Ce droit à la mobilité commande d'une certaine manière les autres droits ; il devient une sorte de « droit générique » qui prend une importance sociétale accrue.

Ensuite, la mobilité devenant de plus en plus présente dans la vie quotidienne des individus, les temps et les lieux de la mobilité prennent une importance croissante : le transport doit donc être plus commode, plus économique et plus agréable. Le transport n'est d'ailleurs plus seulement une fonction qui permet de se rendre d'un point à un autre : c'est un temps à part entière de la vie, qui mérite d'être valorisé en tant que tel. Il faut que bouger puisse aussi être un plaisir.

Enfin, il faut aussi souligner que la mobilité a un coût, économique, social et environnemental. La mise en mouvement généralisé à laquelle nous assistons implique que les individus et les groupes puissent maîtriser leurs mobilités, que celles-ci servent à la constitution des identités sociales, que les déplacements des uns ne nuisent pas à la vie des autres, que les mouvements des biens et des personnes ne détériorent pas les patrimoines naturels et culturels, et que les énergies qu'ils emploient n'hypothèquent pas l'avenir de notre planète.

Ce sont là les enjeux d'une mobilité durable.

Il n'est certes pas facile de trouver des solutions pour ce système d'équations économiques, sociales, sociétales et environnementales.

Mais c'est bien pour cela que la mobilité devient aujourd'hui une question majeure pour nos démocraties.