

Le “5 à 7” du 24 juin 1998

Les nouveaux espaces temps de la ville

avec François Ascher, Professeur à l'Université de Paris VIII
Conseiller Scientifique au PUCA

Peut-être les transformations urbaines les plus importantes des années à venir ne seront-elles pas spatiales mais temporelles ? Mobilité et vitesse croissante des déplacements, nouvelles technologies de communication, contraintes économiques et évolution des modes de vie, modifient les rapports traditionnels des citadins au temps et à l'espace. Évoquant ces diverses caractéristiques de la ville contemporaine, François Ascher, Professeur à l'Institut Français d'Urbanisme, a plaidé pour une prise en compte de cette dimension du temps dans les réflexions concernant l'aménagement et l'urbanisme.

Convaincu que les villes changeront plus par la manière que nous avons de les utiliser, que par les transformations de leur bâti, il souligne la nécessité pour les aménageurs et autres acteurs de la ville de prendre en compte les évolutions des modes de vie et de comportements. Ces derniers entraînent en effet de profonds bouleversements dans la perception, l'utilisation, l'organisation de l'espace et du temps, qui remettent en cause bon nombre de concepts urbains traditionnels.

Toujours plus vite, toujours plus loin

Le premier facteur déterminant de ce nouveau contexte urbain évoqué par François Ascher, concerne la transformation radicale des mobilités. “Toujours plus vite, toujours plus loin”, ainsi se trouve résumée la nouvelle loi qui semble régir les déplacements des citadins. On constate en effet un fort allongement des distances quotidiennes parcourues : plus 30 % en moyenne depuis une quinzaine d'années. Or dans le même temps, le nombre de déplacements et surtout leur durée moyenne restent étonnamment stables, aux environs d'une heure par jour. Cela signifie que la croissance de la vitesse de déplacement est utilisée non pas pour gagner du temps, mais plutôt pour habiter, travailler, se divertir de plus en plus loin.

Cette préférence pour l'espace se double d'une transformation des types de déplacements effectués. Les mobilités sont devenues de plus en plus complexes, changeantes, irrégulières et de moins en moins radio-concentriques. La part des déplacements domicile-travail diminue, tandis que celle liée à d'autres motifs (loisirs, commerces) augmente fortement. Les itinéraires varient, les horaires deviennent de moins en moins réguliers, tandis que liaisons de périphérie à périphérie se multiplient.

Cette évolution de la mobilité est bien sûr liée à l'amélioration des moyens de transports, et en particulier à l'usage croissant de la voiture, mais dans un rapport bien plus complexe que celui d'une causalité immédiate et directe. “Le mode de communication n'engendre pas mécaniquement un mode de développement urbain. Il existe un rapport dialectique entre les deux : la voiture est autant le produit de l'urbanisation que son moteur”, a rappelé François Ascher.

Accessibilité plutôt que proximité

Pour lui, ces mutations de la vitesse et des modes de déplacement modifient sensiblement le rapport à l'espace et aux distances et rendent caduque une bonne partie des concepts classiques de l'urbanisme et de l'aménagement. La croissance urbaine se fait aujourd'hui davantage par annexion d'espaces périphériques que par dilatation de son noyau initial. Elle conduit à un développement urbain polarisé que François Ascher définit comme "l'effet Hub". "Nous ne sommes plus dans une géographie de l'espace, de la proximité physique, mais dans une géographie définie par les temps d'accès entre différents points du territoire", a-t-il expliqué. "L'espace devient plus fragmentaire avec des pôles dominants bien reliés entre eux et des zones intermédiaires peu accessibles, qui deviennent de fait éloignées". Ainsi la traditionnelle opposition ville/campagne, ou l'idée d'agglomération fondée sur la continuité du bâti perdent leur sens. De même, les notions de centre-ville, ou le rôle du quartier comme lieu d'intégration, de proximité sociale et physique, doivent aujourd'hui être relativisés.

Cette évolution interroge également sur les outils d'analyse, de représentation et de réglementation urbaine. Ainsi le concept de densité, trop statique, s'avère de plus en plus insuffisant pour rendre compte à lui seul, de l'intensité du potentiel d'échanges, d'interactions et de relations d'un lieu urbain. Il doit être complété et croisé avec des critères d'accessibilité liés à la vitesse et aux transports. Les Pays-Bas ont élaboré dans ce sens un dispositif réglementaire, où les densités autorisées pour certaines localisations d'activités sont liées à leurs besoins en transports.

Les conceptions traditionnelles de la mixité fonctionnelle ou sociale s'avèrent également mal adaptées à ce nouvel environnement urbain. Pour François Ascher, la lutte contre la ségrégation sociale doit se penser davantage en termes de mobilité ou d'accessibilité à l'échelle de l'agglomération, plutôt qu'en termes de mixité à l'échelle de l'immeuble ou de l'îlot. "Il s'agit peut-être moins d'implanter de manière artificielle des emplois ou des commerces dans les quartiers difficiles, que de rendre la ville accessible à ceux qui y vivent", a-t-il souligné.

L'utilisation des nouvelles technologies de communication constitue une autre donnée lourde de l'évolution des villes, dont il importe de prendre la mesure en termes d'urbanisme et d'aménagement. Réfutant les thèses de certains analystes comme Paul Virilio qui estiment que ces dernières conduisent à la mort de la ville, François Ascher affirme au contraire que métropolisation et télécommunications se renforcent l'une l'autre. "Il existe une dynamique qui produit à la fois plus de mobilité, plus de sociabilité, plus de centralité. Les villes où l'on télécommunique le plus sont aussi celles qui se développent le plus, les gens qui télécommuniquent le plus sont aussi ceux qui se déplacent le plus".

Ville en continu, ville à la carte

Le troisième thème évoqué concerne l'évolution des emplois du temps des citoyens. Sous l'effet des contraintes de l'économie d'une part et de l'individualisation croissante de la société d'autre part, les durées, les horaires, les rythmes, les séquences, les régularités de nos activités sont en train de changer. Les divers temps de la vie urbaine ne sont plus séparés aussi nettement que précédemment, posant de nouveaux problèmes de gestion et de régulation.

Soumises aux impératifs de concurrence, d'amortissement du capital investi ou de la production "juste à temps", les entreprises généralisent les pratiques de flexibilité et de variabilité des horaires : travail en postes, horaires flexibles, temps partiel, annualisation du temps de travail, horaires décalés deviennent de plus en plus fréquents. Par ailleurs, le phénomène de globalisation modifie le cadre de synchronisation d'un nombre croissant d'activités, dont les horaires doivent se caler par rapport à ceux de leurs partenaires étrangers. Le temps de l'économie devient mondial et se traduit par le développement d'une "ville en continu", fonctionnant sans interruption.

Aussi l'un des principaux enjeux des villes, selon François Ascher, est d'organiser ce fonctionnement simultané de diverses activités. A cet égard l'expérience italienne, qui a inventé un nouveau concept urbain, celui de "citadelle du temps continu" mérite l'attention. L'idée consiste à penser des lieux où les différentes fonctions et services de la ville restent accessibles 24 h sur 24, un peu sur le modèle de la pharmacie de garde.

Le phénomène d'individualisation croissante de la société renforce par ailleurs cette désynchronisation de la vie sociale. Les phénomènes de la vie ne se passent plus tous en même temps. Chaque individu cherche à être le plus autonome possible dans la gestion de son emploi du temps. Les moyens de déplacement modernes comme la voiture, ou des nouveaux instruments comme le répondeur téléphonique, le magnétoscope, ou le couple congélateur/micro-ondes, lui offrent en effet la possibilité de maîtriser son temps en s'émancipant des rythmes collectifs. Ainsi le développement du télétravail et des transports individuels permet de gérer les encombrements de circulation par le décalage horaire ou participent à la modification des stratégies de localisation résidentielle.

S'interrogeant sur les conséquences de cette gestion individualisée du temps, François Ascher a souligné la nécessité de réactualiser certaines notions comme celle de service public, en les organisant non plus seulement sur une logique collective, mais davantage autour d'une problématique d'individualisation du service. Prenant pour exemple le service public du transport, il a conclu : "Dans une ville qui vit de manière différente, il faut penser les transports de manière différente. Or ces derniers restent conçus sur le mode Fordien, c'est à dire pour transporter beaucoup de monde, au même moment et au même endroit. Cela n'est plus suffisant et il faut explorer des pistes comme l'organisation d'un service public à la demande."

DEBAT

Réagissant aux propos de François Ascher, Jean Frébault, Directeur général de l'EPIDA et Président du Club Ville Aménagement, s'est surtout interrogé sur la façon dont l'aménagement pouvait prendre en compte cette nouvelle donne urbaine. Trois raisons justifient selon lui, la nécessité d'un aménagement conçu comme une action volontariste sur l'espace, visant à corriger les excès d'un laisser-faire urbain. En premier lieu, il s'agit d'inventer de nouveaux lieux capables de répondre aux nouvelles attentes de la société urbaine et de proposer les fonctions et usages adaptés à cette ville moderne. En second lieu, il s'agit de corriger les discriminations sociales et spatiales produites par un développement urbain devenu plus polarisé, en réinsérant certains territoires laissés à l'écart des dynamiques d'échanges et de communication. Il s'agit enfin, de répondre à une

certaine exigence de qualité du cadre de vie exprimée par les citoyens.

Nouvelles pistes pour l'aménagement

Mais pour Jean Frébault, l'aménagement doit évoluer pour tenir compte de ce nouveau contexte, qui place de nouvelles dimensions telles que la vitesse, la mobilité, l'échange, le temps, au centre de la problématique urbaine et sociale. Soulignant la nécessité d'un changement d'échelle sur le plan institutionnel, il a expliqué : “nos structures communales sont inadaptées pour appréhender les phénomènes de métropolisation, qui dépassent les périmètres communaux. Les projets d'aménagement doivent être articulés à une vision stratégique des enjeux d'un grand territoire, ce qui pose la question des rapports entre aménagement et planification stratégique.”

Sur le plan des outils et des concepts de l'urbanisme et de l'aménagement, il a également évoqué de nouvelles pistes de réflexion. Ainsi la conception des nouveaux quartiers ou morceaux de ville doit intégrer davantage ces notions d'accessibilité et de relation avec le reste de l'agglomération. Comment éviter la fragmentation ? Comment imaginer des programmes capables de rendre certains quartiers attractifs ? Quelle place donner à la voiture en tenant compte des différentes temporalités de la ville ?

Un renouveau de l'approche de la programmation est également indispensable, pour tenir compte des nouvelles exigences de flexibilité et d'adaptation au contexte. “Nous sommes encore trop souvent les héritiers d'une culture où le projet se résume à un programme qui se matérialise dans une forme urbaine”, a-t-il déploré. Insistant sur la place et le traitement des infrastructures, il a conclu à la nécessité de réfléchir à la mise en scène de la ville, au traitement du paysage urbain compris, non seulement dans sa dimension de proximité, mais aussi dans une perspective plus large à l'échelle de l'agglomération.

“A trop porter l'accent sur les évolutions et les facteurs de changement, l'on risque de masquer les facteurs de permanence. La vitesse, la voiture, l'allongement des limites de l'agglomération, ne sont pas incompatibles avec la lenteur, le besoin de proximité et l'existence du piéton”, a rappelé Ariella Masbouni, en soulignant la complémentarité entre les deux modes. “Nous ne sommes pas dans une dynamique de substitution de l'un au profit de l'autre, a répondu François Ascher, mais plutôt de transformation et de réinterprétation, dont il faut tenir compte dans la conception des espaces publics”. Pour lui, la banalisation des technologies de télécommunication contribue paradoxalement à donner de la valeur à ce qui ne se télécommunique pas : le face à face, la mobilisation des différents sens de l'odorat, du toucher, ou de la vue. De même, le développement des déplacements rapides redonne de la valeur au piéton. Lorsque la marche à pied n'est plus une contrainte, elle devient un loisir. A cet égard, les expériences américaines qui conçoivent certains lieux de centralité autour du piéton méritent l'attention.

La question des moyens

Pour Olivier Paul-Dubois-Taine, les mécanismes de mobilité, de temporalité contournent complètement les instruments traditionnels de la planification stratégique que sont le contrôle de l'occupation des sols, ou les décisions sur les infrastructures et les grands équipements. Ces outils se révèlent inadéquats pour maîtriser l'étalement urbain. Il s'agit donc non seulement de réfléchir aux finalités, mais aussi aux moyens (fiscalité, tarification des transports, politique du logement) d'une planification efficace.

“Comment aménager le temps ? Autrement dit, quels sont les moyens juridiques, institutionnels, économiques, capables d'intervenir sur ces dimensions temporelles de la ville contemporaine ? ” s'est interrogé un participant. De nouvelles formes d'organisation collective et de nouvelles activités sont à inventer. Il importe donc de se doter d'approches conscientes et volontaires sur ces questions. Ainsi les grands événements festifs, sportifs ou culturels, comme le Mondial du football, structurent de plus en plus la vie sociale. Leurs conséquences en termes d'organisation et de gestion de la vie urbaine, comme dans les transports par exemple, méritent d'être prises en compte par les différents acteurs de la ville.

François Ascher est professeur à l'Institut Français d'Urbanisme (Université Paris VIII) et conseiller scientifique du Plan Urbanisme, Construction, Architecture. Il a publié de nombreux ouvrages, dont Métapolis ou l'avenir des villes (1995, Odile Jacob), les Territoires du futur (en coll., 1993, l'Aube). Il a publié récemment La République contre la ville. Essai sur l'avenir de la France Urbaine (1998, l'Aube).