



La mobilité bouscule la ville

Orange Sky, un service solidaire de douches et lave-linge mobiles en Australie

L'Institut pour la ville en mouvement est depuis 2016 associé à Vedecom pour aider à repenser la ville, en fonction notamment des besoins de mobilité, de l'évolution de celle-ci.

Quelle est l'origine de l'Institut pour la ville en mouvement, son ADN ?

L'IVM est né en 2000, d'une initiative de PSA qui, conscient des riches liés aux bouleversements de l'univers urbain où vivront près de 80 % de la population mondiale et du rôle qu'y joue l'automobile, a souhaité favoriser un dispositif d'échanges pluridisciplinaires sur la dimension sociétale des mobilités où l'automobile s'inscrirait dans un système de mobilités plurielles.

Son fondateur, François Ascher (économiste, sociologue, urbaniste), grand analyste de la société contemporaine, l'a pensé comme un lieu de recherche-action, s'appuyant sur une approche transversale, éclectique, cosmopolite, internationale (l'IVM dispose d'antennes en Chine et en Amérique latine), avec pour objectif de contribuer aux dynamiques d'innovation sociale, scientifique et culturelle, dans un contexte où les défis sont cruciaux pour notre société, en particulier environnementaux.

L'IVM développe des projets qui visent à démontrer que urbanité et mobilité ne sont pas dissociables, que le cœur de la modernité du monde urbanisé est la mobilité, que la mobilité est au cœur de l'urbain.

Un institut au cœur de ce lien entre ville et mobilité, donc ! Quels ont été ses axes de développement ?

Il y en a eu trois.

Le droit à la mobilité en tant que droit générique, une condition nécessaire pour accéder aux autres droits (le travail, le logement, l'éducation, la santé...).

Conscient que les questions de mobilité ne sont évidemment pas que des questions technologiques, ou que des questions de transport, mais fondamentalement aussi des questions de société au sens large, en 2016, Vedecom a intégré en son sein l'Institut pour la ville en mouvement, pour l'aider à prendre en compte dans ses recherches les mutations des modes de vie, de la vie urbaine et des mobilités, de l'architecture et de l'urbanisme.

L'empêchement de la mobilité exclut l'individu de la société, et symétriquement la mobilité est un facteur d'insertion sociale, dans la vie de la cité, dans la vie professionnelle. Le droit à la mobilité, c'est le droit à l'accessibilité aux flux d'information, de transport, de services, d'aménités.

La mobilité dans ses rapports avec le temps et l'espace.

La mobilité est elle-même un espace temps, c'est pourquoi la qualité des lieux et des temps du mouvement est un enjeu croissant pour ces villes.

Ainsi, on ne bouge pas pareil selon la saison, le jour ou la nuit : l'aménagement des infrastructures et des espaces publics doit prendre en compte ces diversités (par le chronoaménagement).

Ainsi, la qualité de l'aménagement de l'espace (de l'arrêt du bus, de la gare, du trajet) influe sur la qualité de la mobilité où la beauté, le confort, la sécurité, l'aménité, la facilité sont les conditions de l'intermodalité.

Ainsi, la rue, théâtre d'activités diverses et objet de partages difficiles entre différents usages et modes de transport, cristallise ces enjeux : partage au sens d'une séparation entre les modes, mais aussi partage au sens de mise en commun, cohabitation.

Ainsi, les passages, petits espaces de transition, sont-ils des maillons essentiels d'une mobilité durable et sont pourtant les grands négligés de la fabrique urbaine (l'IVM y a consacré un programme de recherche et d'action international et un ouvrage¹). Au-delà d'une simple infrastructure, ils facilitent

1. Institut pour la ville en mouvement, ss la dir. de M. Apel-Muller, *Passages, Espaces de transition pour la ville du 21e siècle*, Actar Publishers, 2019, édition bilingue anglais-français.

Mireille Apel-Muller

Directrice de l'Institut pour la ville en mouvement-Vedecom





Ci-dessus, une unité Timm (Télé imagerie médicale mobile) ; en haut à droite, un kiosque wifi-recharge en Afrique ; ci-contre un dentiste mobile suisse.



Photo Ared



Photo Remo Heggeli

les transitions entre les modes, les ambiances urbaines... Le mot lui-même, dans sa diversité sémantique (philosophique, temporelle, spatiale, musicale, littéraire) en rend compte.

La culture de mobilité et la mobilité comme culture. L'IVM œuvre à favoriser la circulation internationale et pluridisciplinaire des savoirs. Toutes les villes du monde font face à des problèmes liés aux nouveaux besoins de mobilité de leurs habitants.

Bouger a une dimension culturelle, anthropologique, facteur d'autonomie, de liberté, de manière de vivre. Cela demande autant de savoir-faire que de savoir-être et fait appel à des capacités multiples. Se déplacer suppose de maîtriser toute une série de codes, plus ou moins tacites, (qui constituent les civilités urbaines), différents selon les pays ; ils doivent s'apprendre.

En quoi votre travail avec Vedecom, a-t-il orienté votre réflexion sur la ville à venir ? Pouvez vous préciser et développer la notion d'hyperlieux mobiles que vous avez dégagée ?

La question du véhicule autonome a exacerbé le débat sur les mobilités et implique de nouveaux acteurs, aussi bien dans des disciplines scientifiques très diverses que dans le monde économique. Elle ne peut se traiter sans aborder les enjeux environnementaux, énergétiques, de citoyenneté. C'est une bonne chose.

Car un objet technique est toujours un objet social qui s'inscrit lui-même dans un système technique, culturel, économique... C'est sous cet angle que nous abordons le sujet du véhicule autonome, à l'encontre d'une vision technocentrée ou solutionniste.

Grâce à cette approche, nous avons exploré un domaine impensé des mobilités : le monde des activités mobiles au-delà du transport de personnes et de biens, qui pourraient être enrichies et augmentées par l'arrivée du véhicule autonome et connecté.

« un objet technique, comme le véhicule autonome, est toujours un objet social qui s'inscrit lui-même dans un système technique, culturel, économique »

Les activités mobiles existent depuis toujours : les colporteurs, les « food trucks », les bibliobus, les services publics sur roues, le cinéma en plein air... La connectivité, la révolution numérique, les réseaux sociaux accélèrent et renouvellent ce phénomène, aussi bien dans les zones les plus reculées ou déshéritées, que dans les grandes métropoles ou les pays en développement. En Afrique, on observe des « vélos-wifi » qui distribuent connectivité et charge de batterie. Des cabinets médicaux sur roues, porteurs de technologies de soins très sophistiquées, apportent du service médical dans des zones de faible densité où un équipement fixe serait trop coûteux. Lors de grands événements, à des moments de densité de population exceptionnelle, des solutions mobiles bien équipées peuvent rendre des services majeurs. Nous avons recensé plus de 600 cas : une extraordinaire diversité de dispositifs nomades ou ambulants, ou à la demande, parcourent des territoires les plus variés et contribuent même à « faire territoire, faire ville, faire milieu ».

Dans ce cas, l'arrivée annoncée du véhicule autonome peut être un catalyseur des mutations : il ouvre de possibles changements d'usages, de nouveaux services, de nouvelles manières de penser et de vivre la mobilité. Ce n'est pas une simple substitution d'un chauffeur par un robot ; il nous amène à repenser notre rapport au temps dans les déplacements et notre rapport à l'espace. À nous d'imaginer quelles seront ses applis, comme les applis ont supplanté la fonction téléphonique du *smartphone*, devenu un formidable support de services.

Comment voyez-vous le lien entre cette dimension mobilité et les questions sociales ?

La mobilité est devenue un terrain de jeu pour la « nouvelle économie » ; Uber ou Amazon en sont l'incarnation, avec par exemple les coursiers (mal) payés à la tâche, dont le statut social est très en-dessous du statut de salarié. Il faut éviter la captation par quelques-uns des progrès réalisés et éviter de favoriser la démultiplication de capsules individuelles qui viendraient privatiser davantage les espaces de la ville et aggraver les dégâts écologiques. Il faut penser usages et services pour tous et pour chacun. □

Propos recueillis par D.R.