

BITUME
ZUNLIQ

Ambre Yakoubou

BITUME
BITUME

Mastère spécialisé
Création & Technologie Contemporaine
ENSCI Les Ateliers, Mars 2023

PROLOGUE

Des équipements publics inéluctablement vétustes au bout de 30 ans, des immenses copropriétés de stations de ski de moyenne altitude désertées et le quartier de la Défense qui passe du statut de pôle économique majeur et ascenseur social à obsolète en moins de 50 ans. La célèbre entreprise ferroviaire française souhaite supprimer 140 lignes dédiées aux déplacements régionaux préférant se concentrer sur le train à grande vitesse et à l'innovation. On peut donc se demander ce qui entraîne ces transformations.

La mutation perpétuelle vers d'autres objets et la modification des modes de vie ont fait que nos actions, aussi banales soient-elles, changent radicalement sans qu'on ne prenne le temps de le mesurer. Ce mémoire s'intéresse à l'obsolescence culturelle en s'appuyant sur des situations communes telles que se rendre sur son lieu de travail. Ce récit, entre nouvelle et roman graphique, dépeint un univers étrangement familier.

Ce mémoire utilise l'anticipation pour questionner le présent.

La volonté est de créer des manières différentes de regarder notre quotidien et la fiction est ici un médium exploratoire qui aide à matérialiser des futurs potentiels afin de décentrer notre regard. L'utilisation de collage et d'illustrations permet également de prolonger les imaginaires et de court-circuiter le récit afin de proposer un autre type de narration.

Dans cette nouvelle, la voiture prend une place centrale, c'est un objet majeur du 20ème siècle qui modèle notre environnement et nos modes de vie. Par son statut et ses paradoxes, elle illustre la complexité de notre quotidien. L'automobile est le symbole de la modernité et de l'autonomie mais elle impressionne autant qu'elle dérange car elle est à la fois fascinante et effrayante. La voiture n'est pas seulement matérielle, c'est un objet social à part entière.

Dans ce récit, on arpente le paysage urbain à travers deux protagonistes que la voiture sépare. La ville qu'ils habitent n'a plus aucun lien avec le territoire, le sol n'est plus un support et on construit sur ce qui existe déjà.

A chaque nouvel usage on empile et il en résulte un ensemble de strates capable de documenter les époques antérieures. Je m'intéresse aux effets de mode et à la multiplication des usages éphémères. Avons-nous réellement conscience de ce que nous laissons derrière nous ?

Enfonce-toi dans l'inconnu qui creuse. Oblige-toi à tourner.

René Char

ROUTE
COMPAGNON DE
AUDACIEUX ET
TENDANCE

tout-terrain

VEHICULES UTILITAIRES
SPORTS

MODULARITE -

MODERNITE -
volume -

agisse - encombrement

THE PERFECT SUV - 1008
confort - sécurité



01

LA BAGNOLE

6h30, l'alarme retentit dans tout le logement de Neteyam¹, un jeune homme d'une quarantaine d'années. C'est le dernier jour de la semaine et le rythme entêtant de la sonnerie du téléphone l'amène à sortir du lit plus rapidement que prévu. Une bonne douche puis quelques gâteaux avalés à la hâte et il est prêt à partir. "Stop la musique" dit-il en claquant la porte de son appartement.

Il monte dans son véhicule garé à quelques mètres de chez lui. Il met la main sur la poignée qui déverrouille automatiquement la voiture à son contact. Neteyam grimpe dans sa Peugeot 1008, prêt à y passer un long moment. Une fois installé à l'intérieur de l'habitacle, son premier réflexe est de vérifier le niveau de carburant, "c'est bon". Le conducteur peut réaliser encore deux, voire trois allers-retours avant de partir à la chasse d'une station-service fonctionnelle et de préférence sans rationnement. Après avoir été l'étalon de la richesse, le pétrole est devenu l'énergie du pauvre des grandes puissances. Le désintérêt pour le pétrole a fait que le prix du baril a considérablement chuté depuis une dizaine d'années. Cette baisse s'explique en partie par l'accès de l'électrique au plus grand nombre mais également à la réduction de l'utilisation de matières plastiques.

Neteyam appuie sur le gros bouton "start" situé devant le levier de vitesse et c'est parti. Pour économiser au maximum son carburant, il arrive régulièrement à Neteyam de n'appuyer que sur 3 des 235 fonctionnalités de son tableau de bord. Il est persuadé qu'utiliser son véhicule comme un ordinateur va réduire sa jauge à vue d'œil. Le conducteur préfère simplement rouler, fonction première de l'objet.

Il coupe rapidement le GPS ; de toute façon il connaît la route par cœur. Il sait qu'il aurait dû acheter une bonne vieille JEEP lorsque c'était encore possible. Il y a une quinzaine d'années, 100 000 Jeep ont été re-commercialisées. Pourtant, comme la plupart de son entourage, Neteyam n'avait pas eu l'intuition d'acheter une voiture increvable, il préféra acheter une voiture française à la pointe de la technologie mais surtout un SUV* neuf.

¹ Le prénom Neteyam fait référence au nom du fils de Jake Sully, héros de la saga Avatar, film à grand succès dans les années 2000.

“Le SUV s’inscrit dans une logique de distinction. Tout comme quelqu’un qui va porter un chapeau sans en avoir besoin, un conducteur de SUV n’a pas forcément la nécessité d’en avoir un. On peut tout à fait posséder des choses coûteuses sans qu’elles nous servent totalement. Conduire un SUV est une forme de position dans l’espace social, ça veut dire quelque chose.”

Yoann Demoli, maître de conférences en sociologie et spécialiste des usages sociaux de l’automobile, avril 2022.

“Le SUV est une voiture plus attrayante, voire plus ‘sexy’ que les autres. Elle est aussi plus statutaire.”

Un commercial chez Ford, 2036.

Dans ce monde où la voiture domine, il a préféré investir dans ce type de véhicule même si l’usage n’était pas forcément adapté à ses besoins. Pour lui, une voiture sans option était un signe de pauvreté. Ces forteresses mobiles hors normes, présentées comme un rempart contre le danger et les agressions extérieures sont également appréciées par leur technologie et leur commodité, bien loin des JEEP, sans confort ni fioritures, démontables et réparables à l’infini. Mais à l’époque, ce n’était pas ce que Neteyam cherchait.

Cette réflexion amena Neteyam à se rappeler d’une vieille vidéo qu’un proche lui avait partagé il y a quelques années. Une philosophe française, s’entretenait avec un journaliste au sujet de l’aliénation de l’homme par les machines.

Bonjour Madame, pouvez-vous nous parler de votre rapport à l’innovation.

Chaque année, des millions d’objets technologiques sont jetés car nous ne savons pas comment ils ont été conçus, ni comment les entretenir pour qu’ils durent. Nous avons abandonné l’idée d’apprendre à les connaître et à les apprécier pour ce qu’ils sont.

Donc, comment pouvons-nous concilier nos besoins réels avec la technologie ?

Je pense que la modernité a détruit le rapport entre les machines et les êtres humains. Nous nous lassons rapidement et n’aimons plus nos machines alors que nous devrions apprendre à les comprendre. La notion de “machine ouverte” est très importante. Même s’il y a innovation, l’objet ne doit pas être autodestructeur, il doit maintenir un fonctionnement stable le plus longtemps possible.

Entretien filmé en 2068

Neteyam est réaliste, quand il avait entendu cette interview il avait pris cette femme pour une illuminée, *“stabilité de l’objet ? mais qui voudrait garder sa voiture indéfiniment ?”*. Il n’écoutait pas tous ces théoriciens qui parlaient d’objets durables, de consommation raisonnée et de low tech. Il était à mille lieues de penser qu’il serait obligé de vivre avec son tas de ferraille jusqu’à la fin de sa vie. De toute façon, les Jeep sont devenues introuvables et les peu d’heureux propriétaires ne sont pas près de s’en séparer.

Quelques kilomètres plus loin, il s’avance vers sa boîte à gant et sort un objet que l’on ne trouve presque plus, un range-CD. Il tourne rapidement les pochettes transparentes de l’étui et se saisit de l’album d’Orelsan ², un rappeur du début du XXI ème siècle. Il n’était certes

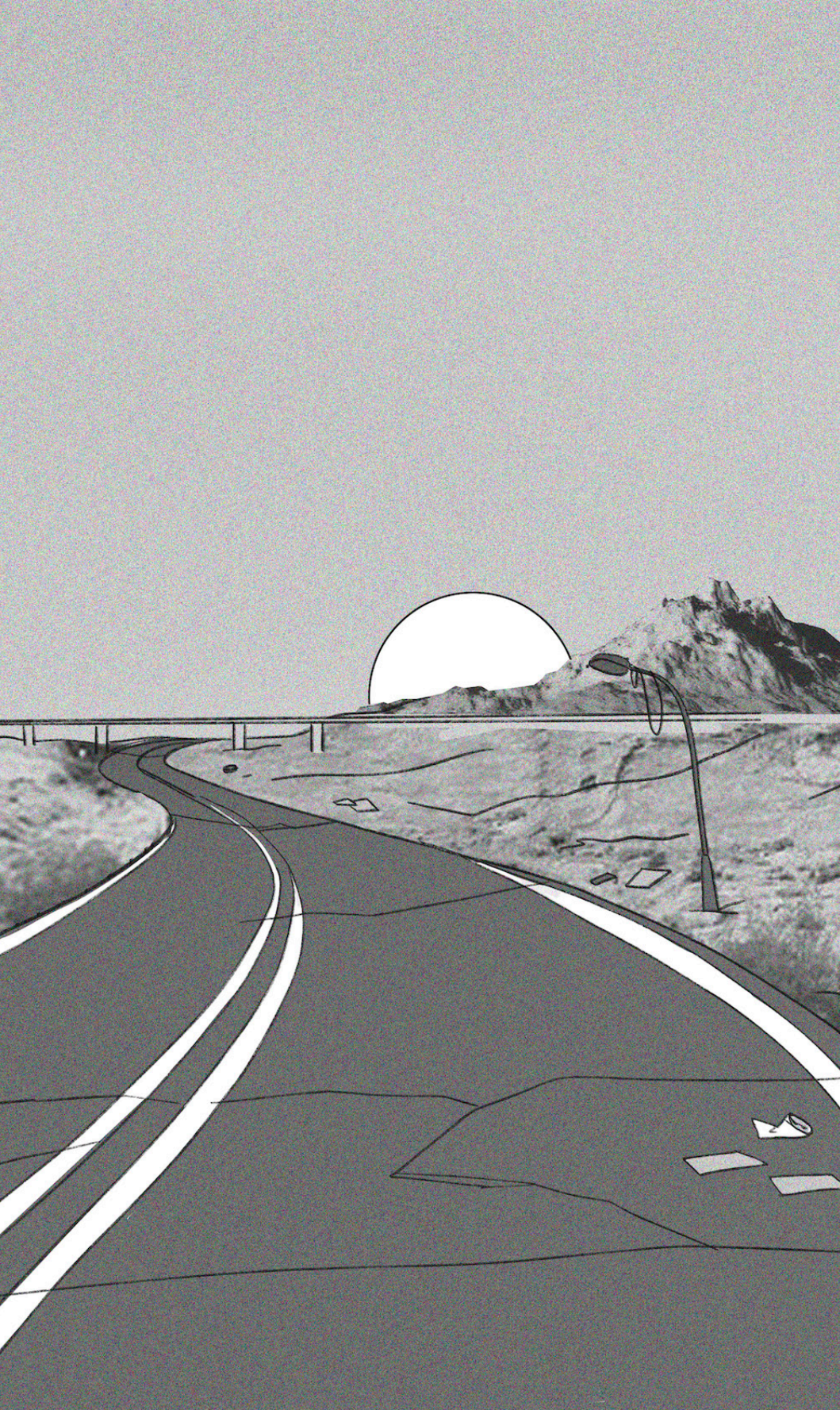


pas encore né mais pour lui les paroles de l’artiste sonnent parfaitement justes, nostalgique d’un passé qu’il n’a jamais connu. *“C’est tellement agréable d’écouter la musique d’un CD, il y a une coloration et une précision du son que l’on ne retrouve pas sur les plateformes de streaming musical”*.

Chineur de compact disque invétéré, il s’est même construit dans son appartement un meuble pour ranger sa centaine de cédéroms. C’est son grand-père qui lui a transmis cette passion du bel objet graphique et d’une qualité sonore jusque-là inégalée malgré les avancées technologiques.

Neteyam remet ses deux mains sur le volant. Malgré le soin qu’il porte à sa voiture, l’intérieur de son habitacle, pourtant constitué de matériaux de haute qualité, commence à s’user. Le design de cette voiture cinq places est clairement en décalage avec ce qui se fait actuellement en matière d’automobile. En dépit d’un intérieur gris avec des surpiquûres rouges rappelant les détails des portières. Les tissus des sièges sont limés par l’usage trop prolongé et le toit panoramique censé augmenter la luminosité a complètement jauni. La multitude de touches et boutons apparents rend également l’ensemble chargé et obsolète.

² Orelsan est un rappeur français de Caen, né en 1982.



02

LES RUINES

Neteyam traverse à bord de sa Peugeot des panoramas indescriptibles. Il longe des terrains vagues au-delà desquels s'étendent des kilomètres d'anciennes constructions. La plupart ont perdu leurs bardages, leurs toits, laissant apparaître simplement la structure, paysage très éloigné d'Altipolis, la ville haute où il travaille. Il traverse des anciennes zones industrielles datant d'une centaine d'années, construites avec ce qui semblent être des matériaux à bas coûts au vu de l'état d'aujourd'hui. Même les édifices les plus résistants montrent les stigmates du temps. Tout autour, des voiries en bitume non entretenues et des piles d'immondices s'amoncèlent çà et là. La vie semble rejaillir des décombres comme un ré-ensauvagement. Des paysages comme celui-ci, il en traverse des dizaines de kilomètres, pour rejoindre la ville.

***“Tu vas rester sur la touche si tu bouges trop lentement.
C'est la course, on a tous du mal à suivre le changement.
Pour suivre le mouvement, c'est du taf à plein temps”***

Orelsan, *Le changement*, Perdu d'avance, 2009.

Il fait encore nuit lorsque Neteyam s'apprête à entrer sur la bretelle de l'A92, à partir de là le trafic se fait dense, il n'est pas le seul à emprunter cette route pour aller travailler. Beaucoup de personnes ont décidé d'habiter proche de ce grand axe autoroutier pour gagner quelques minutes de vie personnelle. Il faut redoubler de vigilance, l'état des routes est catastrophique, entre nid-de-poule et autres obstacles qui ne sont jamais déblayés. Si on ne veut pas défoncer sa voiture, mieux vaut être sur ses gardes.

Tous roulent prudemment comme pour prolonger au maximum la longévité de leurs véhicules thermiques. Neteyam n'a pas le choix, il a besoin de cette bagnole pour se rendre au travail.

Le jour se lève lorsqu'il s'apprête à traverser ce qui était appelé jadis un “péage”. Les barrières sont pour la plupart arrachées et les éclairages ne fonctionnent plus depuis des années. Il ne reste plus que le squelette des caisses automatiques et les quelques cabines restantes, sont squattées. Ces péages ne sont pas les seuls artefacts d'une époque révolue, Neteyam

longe pas moins de trois aires d'autoroute à l'abandon. Ces dernières s'étaient multipliées au milieu du XXIème siècle. Les automobiles de plus en plus grosses et confortables et le train devenant de plus en plus cher, cela avait décuplé le nombre de trajets en voiture. Il longe de nombreux restaurants vides, plutôt des "hangars décorés" que Neteyam s'amuse à reconnaître. Bien que la couleur des logos et enseignes ait quasiment disparu, il essaye de retrouver la spécialité de ces derniers au vue des symboles restants. "Pizzeria, sushis, choucroute ?!...".

Nouvelles ruines, il se demande souvent ce qu'on pourrait faire de ces friches industrielles difficilement accessibles. Apparemment rien.

A mesure que croissait la population des villes hautes et que l'agriculture requérait plus de terre, le réseau routier (du sol) subissait la même coupe claire au nom du même dieu étranger (le rendement). Il ne subsista que quelques routes principales ; elles formaient à travers le territoire une ceinture qui n'aurait pas déshonoré un manuel de géométrie euclidienne.

Lauwrence Allowey, La Ballard Connection, 2011.

A vol d'oiseau, le conducteur n'est pas si loin de son lieu de travail, mais la construction de nouvelles infrastructures connectées a considérablement rallongé sa durée de trajet. Les dépenses d'investissement de ces dernières ont été colossales, mises en avant comme indispensables pour l'avenir. Dans cette société qui valorisait le progrès et l'innovation, l'État ne jurait que par le tout électrique, reléguant la maintenance des routes "classiques" au second plan, moins spectaculaire que l'innovation du bitume connecté. La maintenance est négligée au profit d'autres ajouts afin d'assurer des profits immédiats à court terme, plutôt que des bénéfices à long terme.

Ce qui pourrait sauver l'état de ces routes, pense Neteyam, c'est qu'il arrive un énorme accident, la réparation de l'existant vétuste n'intervenant qu'après une catastrophe. Des accidents mortels, que ce soit sur une petite route de campagne ou un axe très dense, il y en a pourtant des milliers, mais rien de suffisamment spectaculaire pour que les pouvoirs publics décident d'investir dans la maintenance de ces ensemble autoroutiers devenus obsolètes pour une majorité de la population. Ce qui explique l'état des routes qu'emprunte Neteyam chaque matin.

Au milieu du 21ème siècle, pour ne pas gérer le partage des voies utilisées par les voitures thermiques et les voitures électriques et éviter de se pencher sur une période de transition lourde et complexe, les décideurs ont préféré travailler en strates et superposer les choses. Les

infrastructures pour les véhicules électriques et autonomes se situent donc au-dessus de la voirie existante. Le tout électrique et autonome des villes hautes ont fini de chasser les propriétaires de voitures thermiques. La démocratisation de la voiture depuis des siècles et les prix des loyers de plus en plus élevés dans les ces villes nouvelles ont poussé les citoyens à s'éloigner des centres-villes. C'est alors que s'est développé ces interminables zones pavillonnaires desservies par d'immenses autoroutes interconnectées grâce à de tentaculaires échangeurs, sauf que le travail se trouve toujours à l'intérieur des métropoles.

Le prix des transports publics ayant considérablement augmenté, rendant inenvisageable l'accès à la majorité des banlieusards.

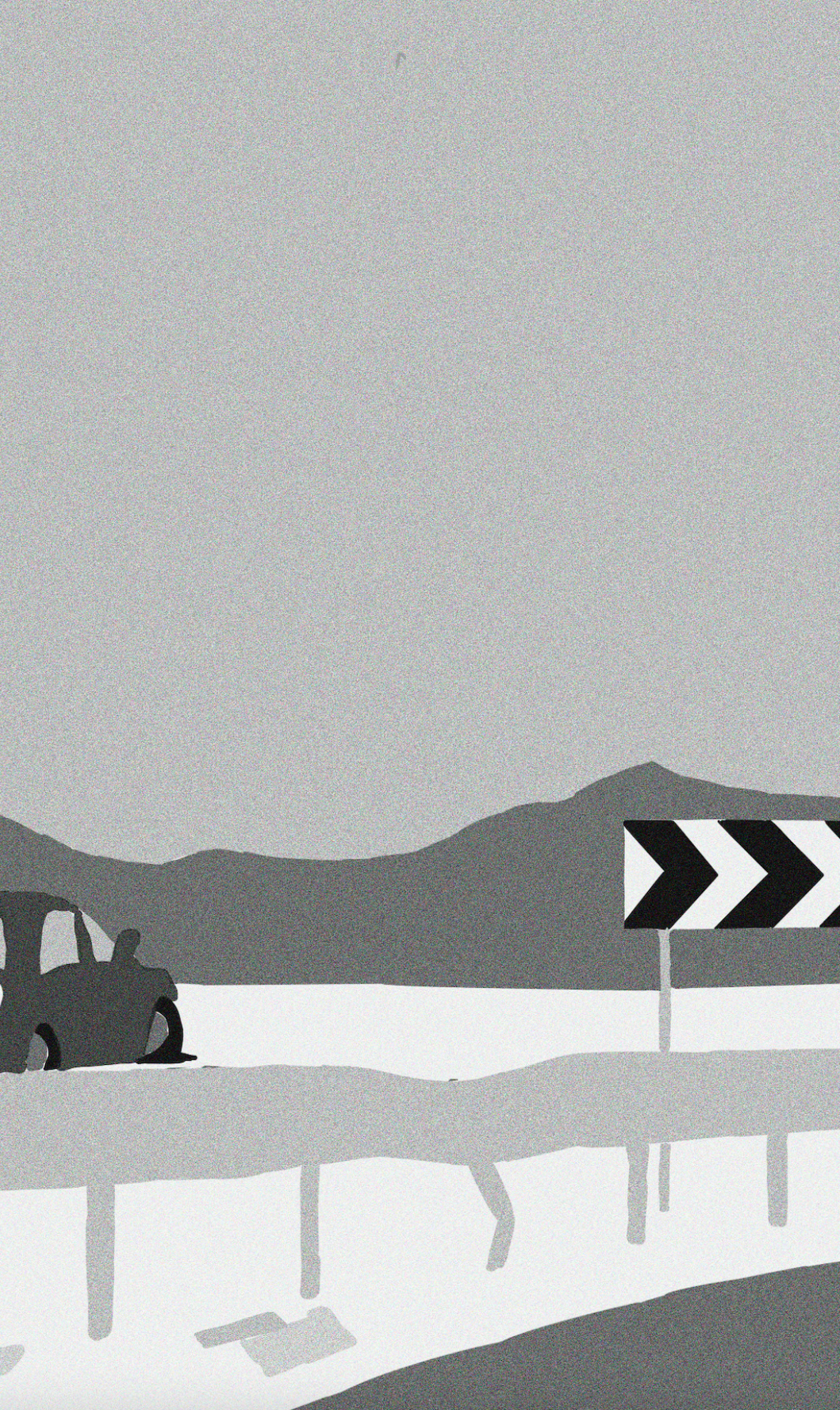
Refusant de voir ces zones se dépeupler, les métropoles ont décidé de fabriquer une nouvelle ville attractive, proposant des programmes mixtes pour que le citoyen puisse avoir tout à portée de main. La ville, en constante transformation, se construit par couches successives sur un existant. A l'image de la fière ambition du groupe Vinci, première entreprise mondiale des métiers des concessions et de la construction, celle de construire la ville sur la ville, littéralement.

Il arrive au parking relais qui lui permet ensuite de prendre une navette électrique qui l'emmènera enfin à destination. Son point de chute, il l'aperçoit au loin, il distingue la Tour Eiffel enchevêtrée entre des immenses tours et une multitude de voiries. La dame de fer comme tentaculaire, enlacée par de nombreuses rocade où les routes surélevées semblent toucher le premier niveau de cette dernière. C'est un maillage complexe et dense qui semble desservir chaque nouvelle tour.

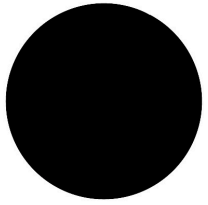
Ce Paris traversé par des autoroutes semblait être qu'une utopie moderniste irréaliste sous Pompidou est devenu réalité des siècles après grâce aux progrès et aux nouveaux enjeux liés à la mobilité.

Le transport individuel étant finalement majoritaire dans les smart-cities, on découvre un Paris éventré au profit d'infrastructures routières empilées. La destruction de quelques édifices patrimoniaux a permis le passage des autoroutes au cœur de quartiers historiques. Une majorité de monuments ont simplement été laissés à l'abandon du fait d'une situation géographique complètement modifiée. Écrasés par les nouvelles infrastructures en étant totalement dans l'obscurité ou tout simplement devenus inaccessibles.

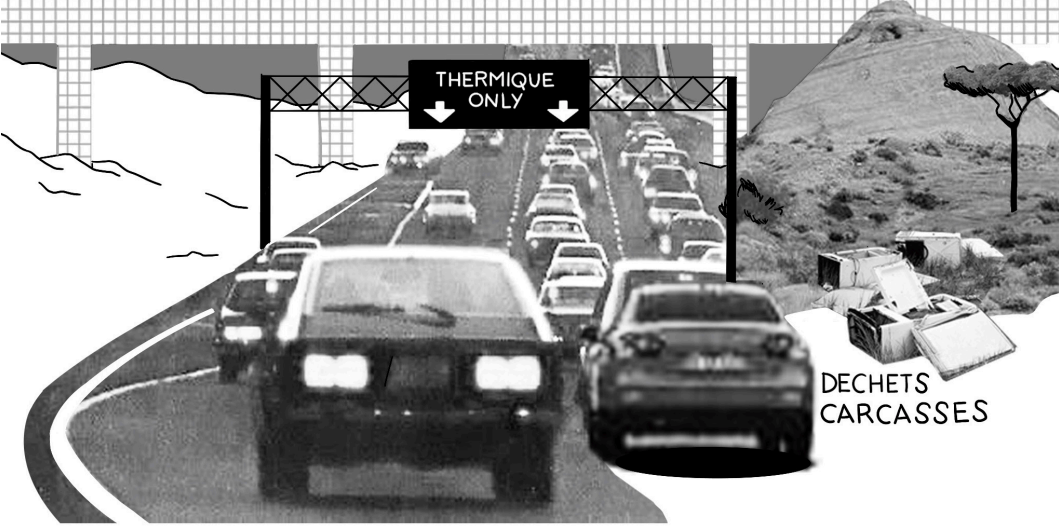
Le plan autoroutier pour Paris est un projet imaginé au milieu des années 60. L'intérêt premier était de pouvoir relier le centre de Paris aux villes nouvelles par des liaisons intégralement autoroutières et de décongestionner la ville. Il visait à doter Paris de huit autoroutes à plusieurs voies. Soutenu par le président de la République Georges Pompidou, le plan est symbolique de la période des Trente Glorieuses et de la politique urbaine alors menée en faveur de l'automobile, devenu symbole de liberté et de modernité. Par exemple l'axe Nord-Sud prévu aurait détruit plus de 10 000 logements et aurait bétonné entièrement le Canal Saint-Martin. La plupart des infrastructures prévues sont finalement abandonnées à la suite du choc pétrolier de 1973 et de l'arrivée au pouvoir de Valéry Giscard d'Estaing.







VOIRIES CONNECTEES



03

LE PARKING

Les bouchons reprennent à l'entrée du parc de stationnement. Ces grands parkings silos construits il y a plusieurs années en périphérie de la ville-haute permettent aux utilisateurs des axes autoroutiers d'en bas d'accéder à la smart city. Ces stationnements aériens sont implantés à chaque porte de Paris, ce sont des zones de stationnement verticales. Ces parking relais fonctionnent par paire, reprenant le design de la Marina City de Bertrand Golberg. Les tours jumelles culminent à 150 mètres de hauteur. La forme cylindrique permet d'intégrer une spirale continue partant du sol jusqu'au 50ème étage. Chaque rotation permet de stationner une trentaine de grosses voitures pour un total de 1180 places par tour. Les voitures se garent de manière radiale autour d'un noyau technique central. Le tout est construit en béton, pas de paroi, pas de façades vitrées, ce sont des places ouvertes sur l'extérieur, les dalles se prolongent à la verticale uniquement pour former un garde-corps, offrant une vue incroyable sur toute la métropole et ses périphéries. Du rez-de-chaussée au dernier étage de la tour, l'automobiliste peut effectuer jusqu'à 2,6 km.

“80,9 % des Français possèdent une voiture et 70,2 % utilisent leur véhicule pour se rendre au travail”

Insee, 2019.

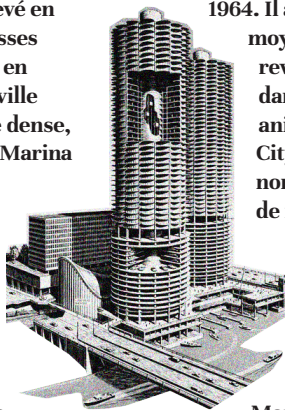
Après la seconde guerre mondiale, Marina City est devenu un modèle pour la renaissance des villes américaines et particulièrement les tours, premiers gratte-ciel jumeaux de l'histoire. Ces complexes d'un genre nouveau comprenaient des logements mais aussi de nombreux services et loisirs afin de créer une ville dans la ville. Ici, les constructions sont positionnées en périphérie et la mixité de programme a disparu, c'est la voiture qui a pris le dessus. On peut cependant retrouver quelques logements réservés à des employés travaillant à l'entretien des tours afin qu'ils puissent se rendre au travail sans prendre la voiture, une ironie.

“La population française a augmenté de 30 %, mais le parc automobile a explosé de 300 %”

Sylvain Grisot, Dixit, 2020.

Marina City, Chicago, 1964.

Le complexe architectural fut conçu en 1959 par l'architecte Bertrand Goldberg et achevé en le départ des classes ville de Chicago, en création d'une «ville rêvât d'une ville dense, architectural de Marina il comprend mais aussi constructions deux tours haut chacune, un théâtre-de sport, une une plate-forme port de plaisance. beaucoup d'urbanistes comme l'un des centres-villes américains.



1964. Il avait pour objectif de freiner moyennes en dehors du centre-revitalisant ce dernier par la dans la ville». L'architecte animée 24h/24. Le programme City est d'un genre nouveau, non seulement des logements de nombreux services. Cinq composent le complexe : jumelles de 179 mètres de un immeuble de bureaux, auditorium, une salle patinoire, une piscine et commerciale au-dessus du Marina City est considéré par des symboles de la renaissance des

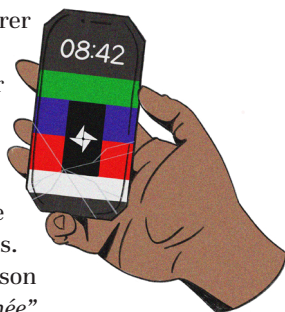
L'application ParkLib', fonctionne en temps réel et s'assure d'indiquer les stationnements disponibles, mais elle n'exclut pas certaines mésaventures. En effet, il arrive qu'il y ait des erreurs sur la capacité en cours et que l'on ne sache véritablement le nombre de places restantes ni le niveau où elles se situent, obligeant souvent le conducteur à prendre la spirale en sens inverse, sortir de la tour et monter dans sa jumelle pour enfin pouvoir se garer. Dans les centralités, il est possible de laisser son véhicule à l'entrée d'un parking et de le laisser se stationner seul. Ces technologies façonnées uniquement pour les "autonobiles", voitures autonomes, n'ont pas été développées pour les banlieues.

Aujourd'hui, malgré l'affluence, Neteyam a pu se garer facilement. Il sort son téléphone et scanne le numéro de sa place dans son application pour qu'il puisse retrouver facilement sa voiture le soir dans ce dédale de béton. Pour lui, le parking est une métaphore de l'enfer contemporain.

Machinalement, il regarde l'heure sur son smartphone comme s'il avait le pouvoir de faire avancer les choses. Déjà une heure trente-cinq qu'il a claqué la porte de son domicile *"allez, on y est presque, ça va être une belle journée"*.

Il vogue dans les couloirs sans avoir à réfléchir à sa trajectoire, ce chemin, il l'a fait tellement fois, comme tous les gens autour de lui apparemment, des robots qui migrent.

Après avoir emprunté plusieurs allées et quelques escalators, en



s'avançant dans les couloirs permettant de remonter à la plateforme, une foule commence à se faire de plus en plus dense. *“Et merde, les navettes sont surchargées, je vais devoir en laisser passer cinq”*. Il regarde autour de lui comme pour trouver du réconfort auprès de ses compagnons de galères. La plupart semblent résignés, la majorité téléphonant et les autres, les yeux rivés sur leur téléphone.

Le réseau de navettes M-usk est extrêmement bien développé et efficace, cela grâce à l'investissement considérable fait par les collectivités et aux nombreux donateurs souhaitant une route connectée ainsi qu'une navette les déposant au pied de leur immeuble.

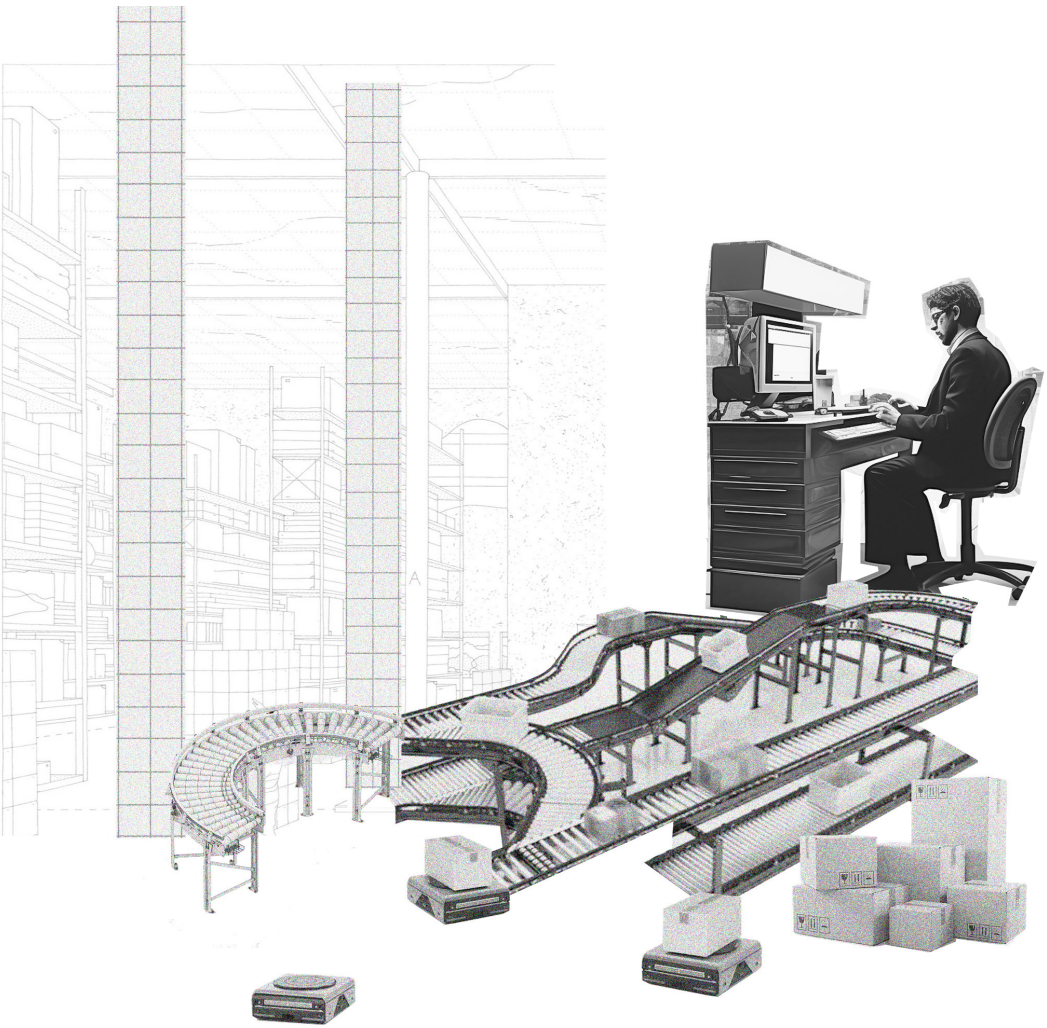
Les quelques lignes qui partent des parkings relais sont quant à elles la version beta de ces dernières. Relier les agglomérations périphériques à la ville haute n'était pas la priorité du gouvernement, mais il fallait tout de même acheminer toute la main d'œuvre qui travaille à Altropolis. Les navettes fonctionnent correctement mais il arrive parfois que le système technologique s'enraille, entraînant des retards d'usagers considérables.

“Ajouter des voies à une autoroute pour réduire les embouteillages, c'est comme desserrer sa ceinture pour lutter contre l'obésité”

Lewis Mumford dans *The New Yorker*, 1955 Article.

Neteyam ne supporte plus tous ces gens qui téléphonent et parlent sans gêne comme s'il n'y avait personne autour. Il sort ses écouteurs sans fil afin de démarrer un podcast de musique relaxante et éviter d'entendre les péripéties de son voisin et son problème de box internet. *“Allez, encore une navette et c'est à moi”*. Neteyam se demande, comme quasiment chaque matin, à quoi sa vie ressemblerait s'il mettait simplement dix minutes pour aller travailler.

Ça y est, il se faufile dans la cabine, plus que 15 minutes de trajet et il est arrivé.



04

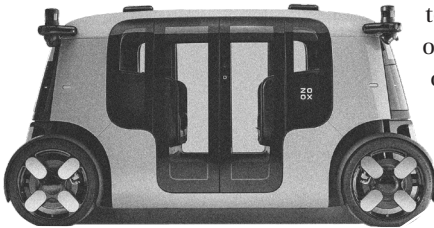
LA FLENNME

Childéric³ entre dans un habitacle automatisé d'un noir immaculé, il aurait pu venir au travail à pied mais il fait un peu chaud pour un mois de mars. Il souhaitait également avoir quelques minutes tranquilles pour consulter ses mails. Le trajet domicile-travail préenregistré sur son application, le véhicule l'attendait patiemment en bas de chez lui comme convenu. Un simple touch ID sur la carrosserie suffit à déverrouiller le véhicule et c'est parti. Le design de ces digitaxi ne ressemble en rien aux voitures conventionnelles, sa forme est rectangulaire aux bords arrondis, le tout étant d'une symétrie parfaite. L'entrée et la sortie se font par des portes coulissantes comme pour monter dans un bus. Le véhicule n'a pas d'avant ni d'arrière, il est capable de circuler dans les deux sens avec ses quatre roues directrices. A l'intérieur de la cabine le design est impeccable, des capsules d'eau et des fruits frais sont également disponibles à tout moment.

Il n'est pas le seul à emprunter ces véhicules autonomes pour se rendre sur son lieu de travail, dès 9h on assiste à un ballet millimétré de ces robotaxis. Ces voitures, sans volant ni pédales, peuvent accueillir

jusqu'à quatre passagers et les sièges se font tous face au centre de la cabine⁴. Les sièges ont été conçus pour se faire face et faciliter la conversation entre passagers. Ces véhicules autonomes peuvent être utilisés vingt-quatre heures sur vingt-quatre et sept jours sur sept. Sur le papier, les concepteurs des villes imaginaient ces digitaxi comme un complément aux transports publics,

permettant à terme de réduire drastiquement le besoin d'acquérir une voiture personnelle.



Ces taxis devaient être entre le bus et le uber, des mini navettes collectives pour transporter les individus sur leurs lieux de travail. Une application avait été développée pour que les personnes travaillant dans les mêmes tours puissent partager un digitaxi, tout avait été pensé, il suffisait juste de s'inscrire la veille, de la même manière que l'on

³ Le prénom Childéric fait référence à Childéric Ier qui est le premier roi de la dynastie des Mérovingiens.

⁴ Ces véhicules font référence à un prototype de voiture autonome existant, développé par l'entreprise Zoox, récemment rachetée par Amazon.

prévoit son trajet. Après des années de mise en œuvre, le changement d'habitude n'a pas eu lieu. Les utilisateurs de ces véhicules, quelque peu égoïstes, se défendent en mettant en avant la contrainte que peut engendrer le partage d'un véhicule. Ils souhaitent se sentir libres et sans aucune contrainte. Et c'est maintenant une flotte de robotaxi quatre places qui navigue entre les tours pour un seul occupant à l'intérieur.

“Les transports publics, “ça craint”, [...] Pourquoi choisir un moyen de transport “qui ne sort pas d’où vous voulez sortir, n’arrive pas où vous voulez arriver, et ne part pas à tout moment. C’est une vraie galère [...] On y est exposé à plein de gens inconnus, parmi lesquels pourrait se trouver un tueur en série”

Elon Musk, 2017.

Childéric a à peine le temps d'écouter une chanson qu'il est déjà arrivé à destination. Les portes s'ouvrent, il quitte l'habitacle et l'objet autonome repart en toute fluidité, réintégrant sans contrainte l'asphalte blanc connecté.

Quatre pas suffisent à Childéric pour accéder à l'entrée de son immeuble de bureau. Après avoir salué les hôtes d'accueil, il traverse ce grand hall désert et passe le portique sans avoir à sortir son badge.

L'ascenseur reconnaît qu'une personne est en train d'attendre sur le palier et quelques secondes après, la façade s'éclaire affichant “bienvenue, veuillez entrer”. Il monte dans la cabine vide et appuie sur le numéro 45.

A chaque fois qu'il revient sur place il est fasciné. Altipolis est un hub ultra connecté qui se dresse sur ce qu'on appelait des années auparavant le 16ème arrondissement et le bois Boulogne. Cette ville verticale est composée de grandes tours éco-technologiques alternant programmes mixtes et poumons verts artificiels.

Childéric partage ses bureaux avec quatre autres entreprises. C'est une vue à couper le souffle, des objets connectés haut de gamme tout en créant des espaces confortables “comme à la maison”. Malgré cela, les employés ne reviennent pas dans les locaux. Réunion d'équipe pour Childéric aujourd'hui, ils accueillent une nouvelle collaboratrice. Childéric se dit qu'il aura vu sa collègue au moins une fois en vrai. Mais les réelles motivations de sa venue à Altipolis sont toutes autres, il doit récupérer un colis bloqué depuis plusieurs semaines au dépôt principal de la Poste. Bien que tout soit automatisé, il arrive qu'il y ait des problèmes techniques. En temps normal les navettes postières déambulent dans les rues de manière autonome et déposent les colis dans

chaque hall d'immeuble, ces derniers sont ensuite placés par des robots dans une trieuse connectée qui achemine le courrier dans une grande boîte qui peut contenir tous types de formats. Ces boîtes intelligentes situées dans les espaces communs sont également accessibles depuis l'intérieur du logement par le propriétaire. Les gens n'ont plus de boîtes aux lettres au rez-de-chaussée pour que les résidents n'aient même plus besoin de sortir de leurs appartements pour relever leur courrier. Le prénom "Childéric" a dû faire bugger le système pourtant bien huilé.

A la pause déjeuner, le salarié descend les 45 étages pour rejoindre la grande plateforme technique d'acheminement où se trouve le dépôt de la Poste. Les colis y sont retournés si les trieuses n'ont pas réussi à trouver la boîte correspondante. L'entrepôt se situe à quelques blocs de son siège social. Une fois passé les portes coulissantes de son immense tour, il atterrit sur le parvis, fait quelques mètres et déverrouille une trottinette électrique pour aller plus vite. Il préfère optimiser son temps car il sait qu'il peut en avoir pour longtemps, les machines du dépôt ne sont pas les plus réactives et les quelques personnes humaines sur site sont toujours débordées.

Il entre dans un grand monolithe jaune, il y a déjà trois personnes devant lui mais ça devrait aller. Childéric s'est préalablement enregistré à la borne au niveau de l'entrée pour expliquer son problème et être dirigé au mieux " Problème colis non reçu, retour au centre de tri principal". Un numéro s'affiche, il doit se positionner au guichet numéro 6, où les trois personnes patientent déjà. C'est à lui. Il s'avance près de la borne automatique et reformule la même phrase

- Problème colis non reçu,
retour au centre de tri principal

- Bon-jour, quel est votre nom
et pré-nom s'il vous plaît

- Moreau Childéric

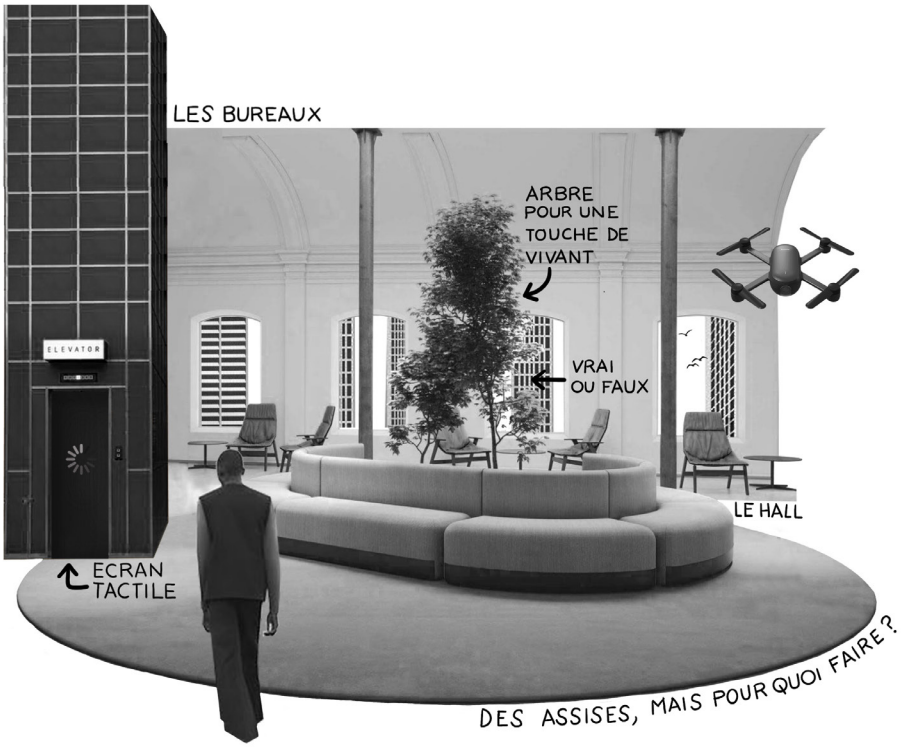
- Re-quête enre-gistrée.

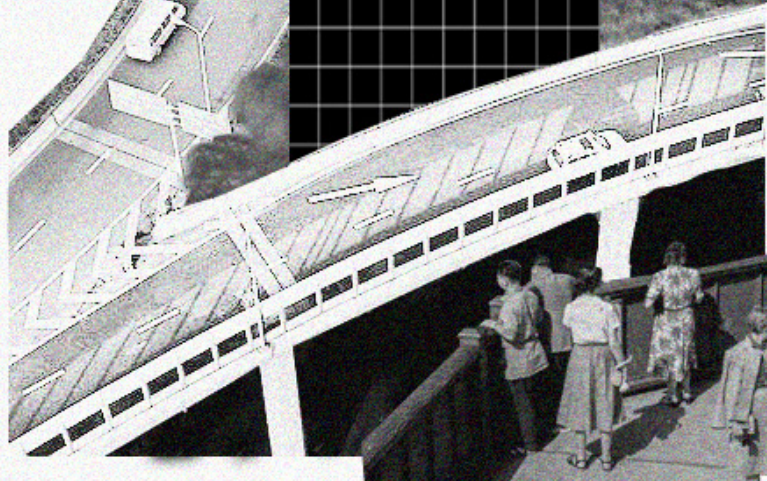
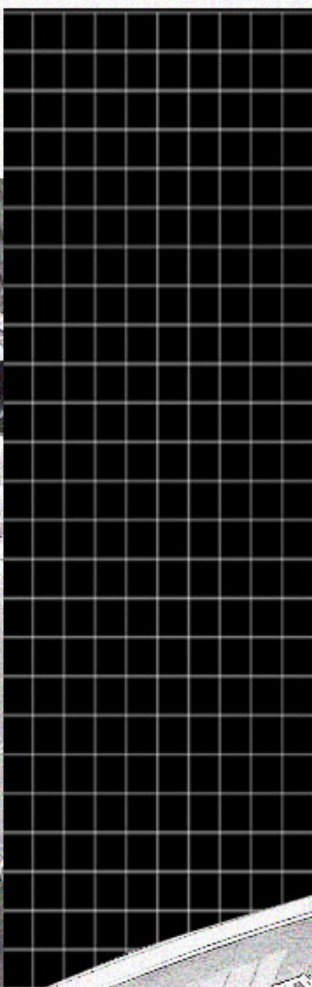
Réponse quasi immédiate de l'automate qui lui demande de patienter. De longues minutes s'écoulent. Les seules informations que laisse transparaître la surface numérique sont "requête reconnue, recherche colis" et trois petits points qui clignent.

De l'autre côté de l'écran, sur une partie du bois de Boulogne s'étend les hangars de la société. Ce sont plus de 350 000 m² de surface de rayonnage, répartis sur 10 niveaux, s'enfonçant jusqu'aux vestiges du Parc Bagatelle. Plus de 9 000 robots cohabitent dans cet entrepôt et s'affairent à réceptionner et déplacer tous types de colis. Le classement se fait en fonction de la taille du produit. Les flux sont impressionnants, les machines se déplacent à l'aide de codes-barres placés au sol et se cèdent le passage en fonction des priorités renseignées en amont.

La Poste, n'arrivant plus à compenser la fin du courrier traditionnel, a dû s'adapter en urgence face à la place exponentielle du e-commerce. Des camions viennent de toute l'Île de France pour décharger leurs cargaisons à des portes situées en périphérie du bâtiment puis les colis sont chargés dans des conteneurs installés sur les côtés, prêts à être envoyés. Au niveau des trieuses, des colis de toutes tailles se suivent à deux mètres par seconde. À chaque étage, un poste de commande centralisé suit les opérations, comme pour le métro.

Après avoir récupéré son colis, de retour à son bureau, Childéric passe son après-midi à faire des réunions en visioconférence, alternant tantôt entre le box dit « chalet de montagne », le canapé de grand designer et la cafétéria du 50^{ème} pour goûter tous les cafés disponibles. Childéric apprécie être dans un autre environnement que chez lui pour travailler. Il regarde autour de lui s'imaginant l'espace s'il était rempli de collègues. Vision qu'il n'a jamais connue et ne connaîtra probablement jamais. Il replonge sa tête sur son écran et tape sur son clavier encore quelques heures.





05

LA VILLE HAUTE

18h00, la journée peut se terminer, Childéric enverra deux, trois mails ce soir au besoin. Il traverse une dernière fois le hall, toujours vide, salue l'agent de sécurité et quitte la tour de bureaux. Il met son casque et décide cette fois de rentrer en marchant, prendre l'air lui fera du bien. Même avec 45 étages en moins, la vue depuis le parvis est vertigineuse. Ce qui était le centre historique dans les années 2000 gît plusieurs dizaine de mètres en dessous de ses pieds. Les bâtiments et monuments de l'ancien centre-ville sont devenus des friches urbaines.

Cette concentration de logements, services et loisirs dans une même zone n'empêche cependant pas une ville nouvelle à deux vitesses, les chanceux de la ville haute ne venant travailler et dormir qu'en alternance et s'expatriant dès que possible en Province.

A l'intérieur de la ville les citoyens se déplacent en majorité de manière individuelle. Pour les transports en commun, le pass Navighigh avoisine les 180€/mois pour le forfait classique et de 250€/mois pour les plus privilégiés. Ce dernier permet de circuler plus rapidement en empruntant des voies express réservées.

Le risque de mise en péage tacite de la ville, avec des effets de fast tracks. Tesla, a passé un deal avec Vinci et a obtenu de la ville de Lyon d'ouvrir une "voie connectée" en parallèle de chacun des plus grands axes de la métropole, entendez, vous avez le droit d'aller plus vite que tout le monde et, in fine, de privatiser du réseau et de l'espace public.

Vraiment vraiment, voiture intelligente, ville bête, 05 Octobre 2018.

Il continue d'avancer, les vélos électriques et autres trottinettes ont remplacé les piétons, empiétant sur la majorité de l'espace public. Ce qui était jusque-là des trottoirs sont devenus des zones de stationnement pour tous ces engins électriques intelligents. Il est très rare que des individus marchent à pied, les trottoirs sont devenus trop étroits lorsqu'ils sont présents. Ce sont maintenant des piétons augmentés qui arpentent les rues. Une liberté, uniquement pour ceux qui sont motorisés.

Le moteur thermique à explosion, essence ou diesel, a régné pendant plus d'un siècle sur le secteur automobile. Mais, dès l'origine, il y eut compétition avec la voiture électrique dont l'invention est attribuée à l'ingénieur français Gustave Trouvé, qui présenta un tricycle électrique lors de l'Exposition internationale d'électricité de Paris en 1881. Très vite la voiture électrique est adoptée par les flottes de taxi à Londres et quelques années plus tard à Paris puis New York, et dans quelques nombreuses villes au début du XXe siècle. La technologie apparaissait prometteuse mais présentait aussi beaucoup de handicaps. Léon Ausher, ingénieur des arts et manufactures, écrivait en 1899 : "La voiture électrique ne serait pas moins goûtée du public si l'on pouvait mettre à sa disposition une source d'énergie moins lourde, moins encombrante et surtout moins coûteuse que les accumulateurs actuellement en usage." En outre, le ravitaillement est difficile, et les accumulateurs sont sujets à des détériorations déconcertantes.

Le déclin du véhicule électrique fut rapide. Le moteur à explosion, lui, connut plusieurs améliorations au début du siècle puis finit par se généraliser dès les années 1920 avec la vente d'automobiles individuelles. La faible autonomie des véhicules électriques (50 à 65 km) et leurs vitesses (limitées à 30 km/h) devinrent de véritables handicaps quand les infrastructures routières commencèrent à se déployer en dehors des villes. La baisse du prix du pétrole permit d'asseoir la domination du moteur à explosion, seule technologie permettant de répondre au désir de liberté que représentait l'automobile.

Dans les années 1970, les chocs pétroliers et la prise de conscience environnementale ont relancé la recherche dans les motorisations alternatives (électricité, hybride, gaz et hydrogène) mais sans déstabiliser le modèle du moteur thermique. La puissance combinée de l'industrie de l'automobile et du pétrole a empêché pendant la période allant de 1970 à 2019 qu'une innovation de rupture puisse émerger. L'accord de Paris sur le Climat de 2015 a confirmé l'objectif partagé de réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre, dont sont responsables en particulier les véhicules thermiques. De nouvelles régulations ont été adoptées dans plusieurs pays pour confirmer cet engagement. La France a voté la même année une taxe carbone qui renchérit chaque année le prix du gasoil et de l'essence, puis a adopté en 2017

une loi qui met fin à la vente de véhicules à essence d'ici 2040.

Ces annonces ont soulevé des polémiques et les opposants ont brandi des arguments sur les conséquences désastreuses d'une telle interdiction : destruction d'emplois dans l'industrie automobile, concurrence déloyale pour les transports de voyageurs et de marchandises, impossibilité pour le petit commerce, les artisans, les PME de s'adapter à temps ou encore conséquences sociales pour tous ceux qui dépendent de leur voiture pour travailler. Pour la première fois, l'industrie automobile envisage sérieusement la transition énergétique et la fin du moteur thermique, se désolidarisant ainsi de l'industrie pétrolière. L'émergence de nouveaux acteurs crédibles du véhicule électrique comme Tesla n'est pas étrangère à cette conversion.

Plusieurs innovations expliquent la confiance dans le véhicule électrique. Les progrès dans les batteries tout d'abord, qui ont permis d'abandonner les très lourdes batteries plomb-acide qu'utilisaient les taxis de 1900, pour privilégier les batteries lithium-ion, plus légères et dont les prix et les performances ne cessent de s'améliorer. Leur coût a déjà été divisé par quatre en 2010 et 2016 et les experts prédisent que ce mouvement se poursuivra. Des progrès ont également été réalisés dans les moteurs, devenus moins coûteux et plus compacts. A partir du moment où une nouvelle filière industrielle se structure, les améliorations techniques et la baisse des coûts deviennent continues.

Des Robots dans la ville, Jean-Louis Missika, Pierre Musseau, 2018.

La ville a continué de se construire autour de la mobilité et les machines électriques façonnent cet urbanisme 3.0. Les espaces publics sont confisqués par les machines électriques.

Dans cette nouvelle centralité surélevée, la voiture doit circuler partout. Les places et les lieux de rencontre ont laissé place à des espaces verts pas toujours accessibles et des bornes de chargement. Les espaces sont très cloisonnés, limitant les déplacements piétons des citoyens à quelques mètres carrés.

Ce sont les automobilistes (via les Automobile Club et, plus généralement, les élites qui ont pu tôt se permettre ce mode de transport) ont inventé le trottoir, le feu tricolore et le passage clouté qui, sous couvert de la "sécurisation du piéton", ont binarisé l'espace public urbain et cantonné le piéton dans une infime fraction de l'espace qui lui était précédemment accessible.

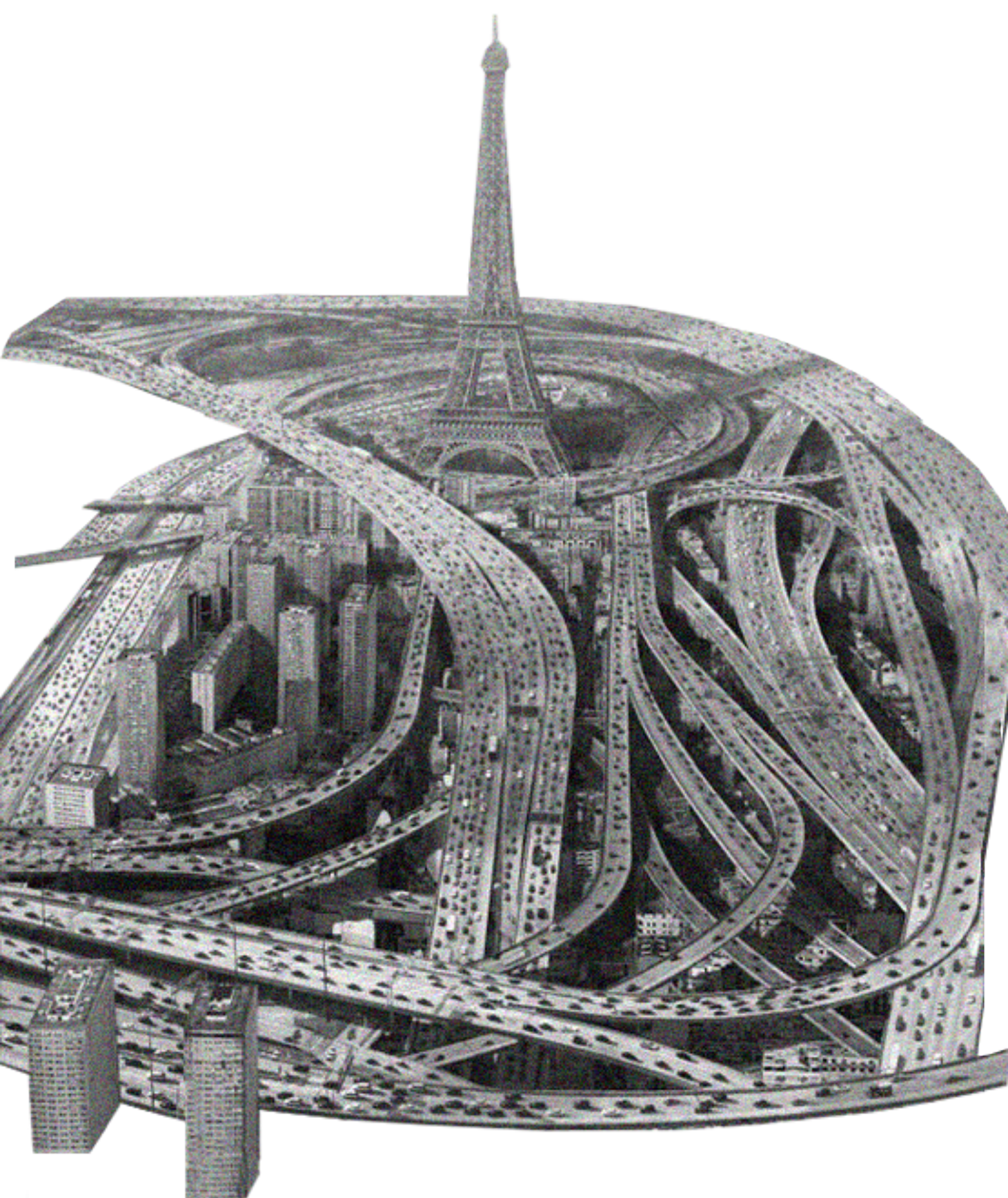
Vraiment vraiment, voiture intelligente, ville bête, 05 Octobre 2018.

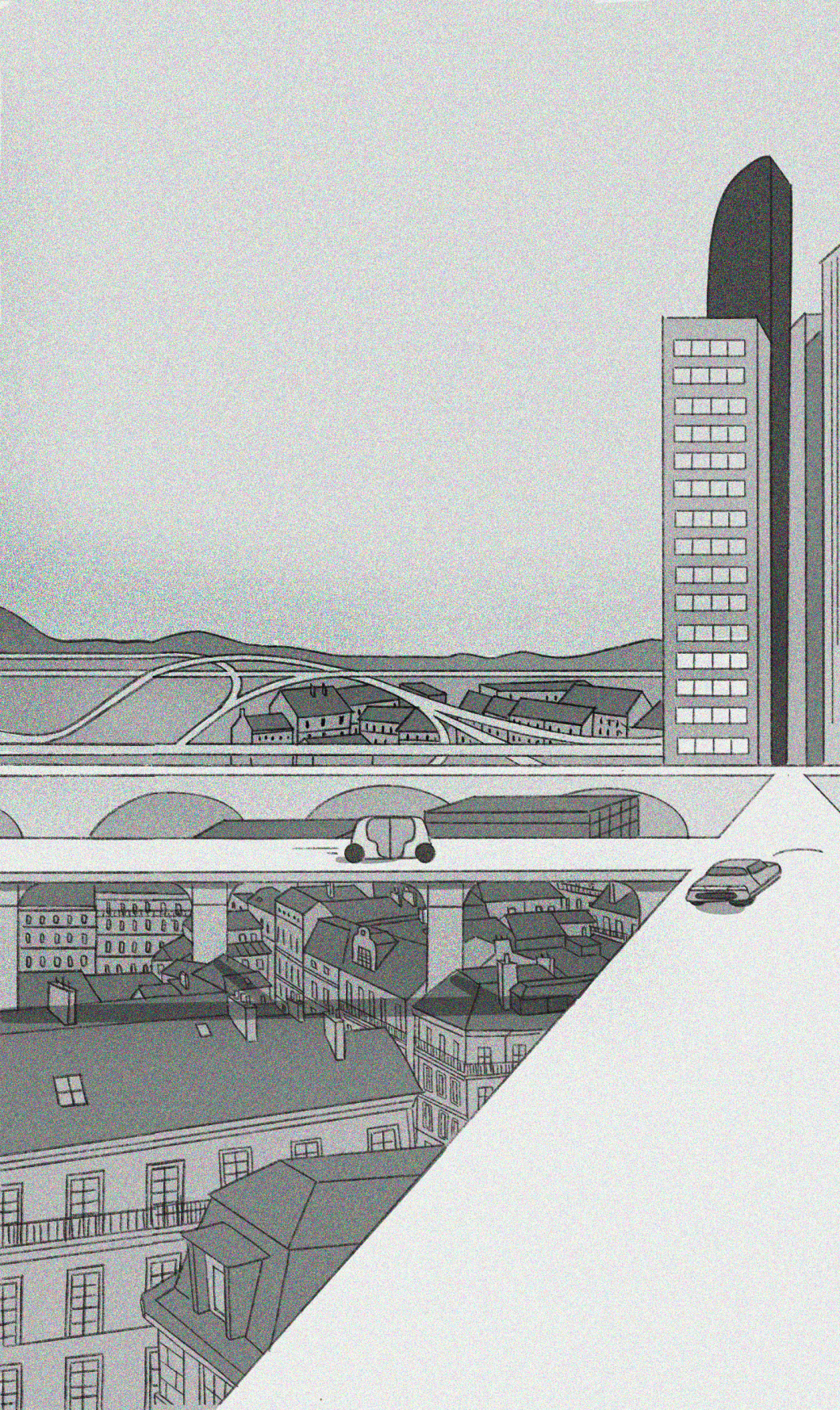
Childéric continue son excursion urbaine, il longe ce qui était autrefois appelé l'Arc de Triomphe. Un gigantesque belvédère de béton et de verre a été créé pour pouvoir faire le tour de l'édifice, reprenant la forme de l'ancien grand rond-point situé quelques mètres plus bas. La plateforme forme une nouvelle place, et est l'un des rares espaces sans voitures d'où l'on peut apercevoir autant le ciel. Les dimensions sont vastes, les tours sont éloignées et pratiquement aucune ombre ne vient obscurcir la zone. C'est d'ailleurs peut être l'une des raisons pour lesquelles les piétons s'y aventurent peu, il y fait souvent chaud et les quelques arbres ne suffisent pas à rafraîchir le bitume et le verre.

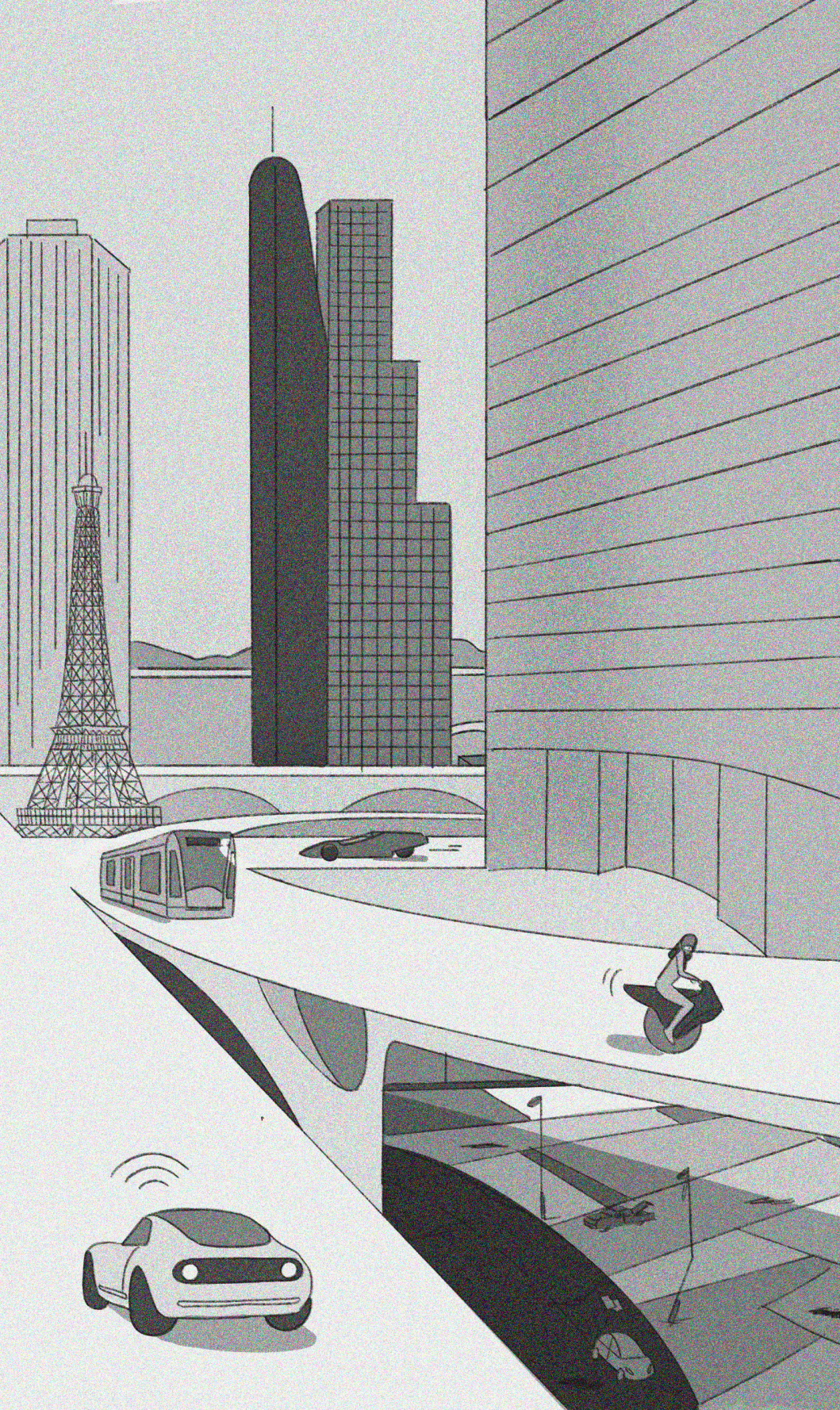
D'après les vidéos INA qu'il avait pu regarder, c'était auparavant un lieu très touristique, devenue maintenant une ruine sous cloche. Il saisit son portable pour prendre une photo, s'y prend à plusieurs fois avant de trouver le bon point de vue et la parfaite luminosité. Après vingt-trois tentatives, il trouve l'image parfaite, la poste instantanément sur son réseau social #skyisthelimit.

S'il peut quasiment toucher le toit en levant le bras, il n'arrive pas à voir le bas de la structure, rendant l'appréhension du monument dans son entièreté difficile. Depuis la construction des routes aériennes, il n'a jamais été question de relier de manière sécurisée les parties hautes au sol existant, d'ici il est quasi impossible d'accéder à la zone située en contrebas depuis le belvédère. Les abords pavés autour du monument ne sont pas entretenus comme pour décourager le moindre visiteur de s'approcher de trop près. Même s'il le voulait, il lui faudrait une éternité pour descendre dans cette zone peu fréquentable

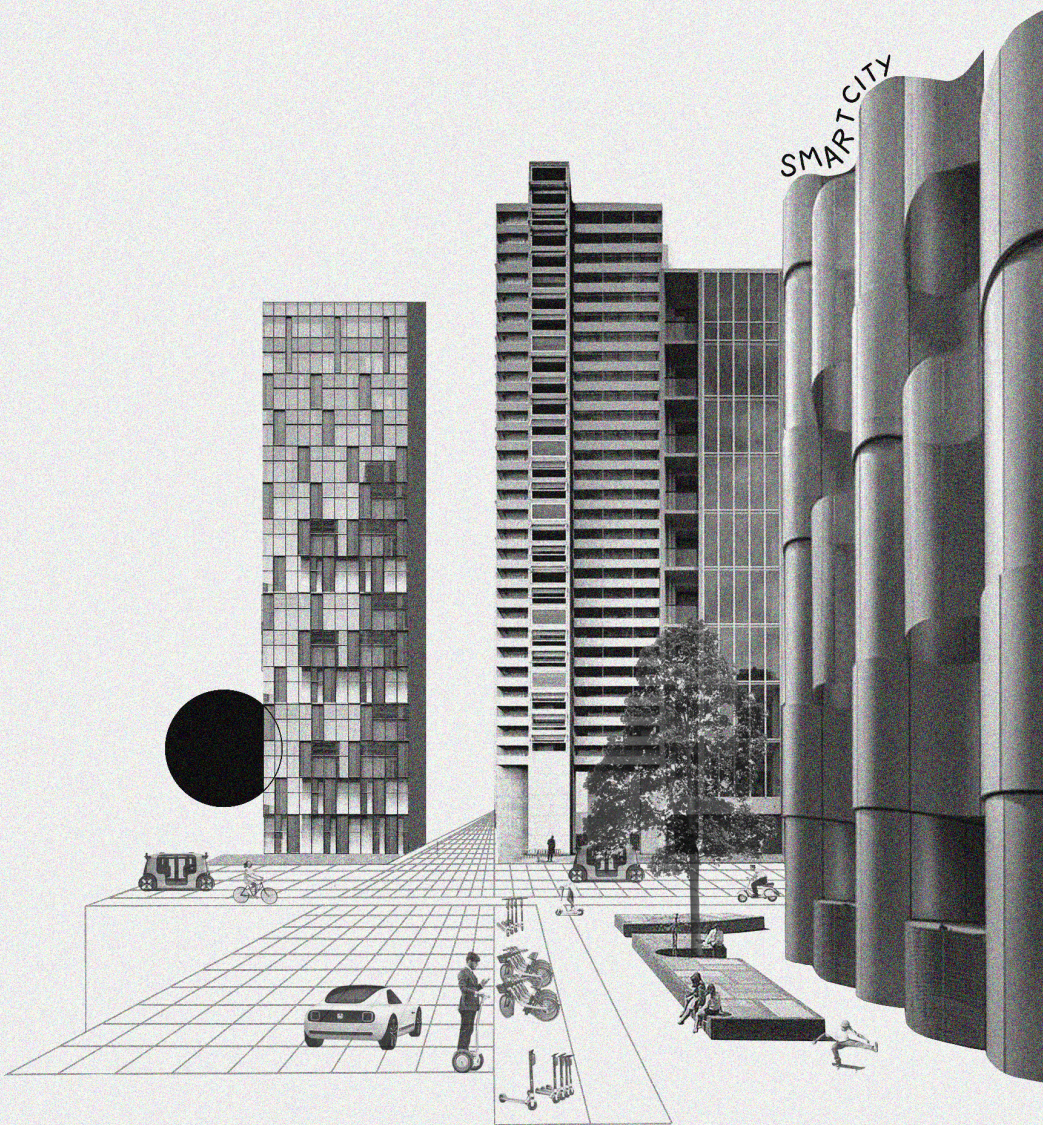
“Tant pis, ça fait quand même une belle photo vue d'ici”.







SMART CITY



06

LE PIÉTON

Après avoir quasiment fait le tour de la place, Childéric revient sur ses pas pour retourner sur l'allée centrale en direction de sa résidence. Le chemin est simple, il file tout droit et au bout du 5ème bloc, tourne à droite, continue quelques mètres et son point de chute se trouvera au numéro 89. Les voies sont larges et orthogonales, tout est très quadrillé afin que chaque zone ait une fonction clairement identifiée.

Le tracé de la ville nouvelle est très différent de l'ancienne organisation du dessous, c'est un plan en damier créant des îlots de formes carrées ou rectangulaires. Chaque bloc accueille des tours de différentes hauteurs, avec à l'intérieur des jardins et des potagers. Les angles des blocs sont sectionnés à 45 degrés afin de permettre une meilleure visibilité au niveau des intersections. Ces coupes dans le bâti créent à chaque carrefour des zones de respiration, autour desquelles s'implantent commerces et logistique.

La fluidité des intersections et la largeur des artères créées pour le déplacement des piétons ont finalement été favorables à l'automobile, qui s'en est emparé rapidement. Ce qui avait été imaginé comme des petites places de villages sont devenus des carrefours de circulation.

La voiture de demain ressemblera au territoire où elle aura été expérimentée, paramétrée, peaufinée : bref, où elle aura grandi. Grille urbaine orthogonale, larges voies rectilignes, trottoirs immenses, dégagement des coins, pas ou peu d'espaces publics vivants, parkings surdimensionnés, végétation urbaine standardisée (allées d'arbres et pelouses privatives), faible densité de piétons (les algorithmes actuels n'arrivent pas à discerner des regroupements de piétons) commerces éloignés de la voirie : c'est pour ce terrain typique qu'elle sera taillée, c'est cette ville qu'elle apprend automatiquement à apprivoiser. Peu à peu, le standard mondial de la voiture autonome sera établi à la mesure de la ville américaine "aussi adapté aux villes européennes qu'une Vespa à l'Interstate 5 au milieu de Los Angeles.

Vraiment vraiment, voiture intelligente, ville bête. 05 Octobre 2018.

Childéric suit le tracé qui lui est réservé et arrive au niveau de la 3ème intersection, il entend tout à coup un cri, puis un bruit sourd. Il se retourne et aperçoit une silhouette au sol sous les roues d'un véhicule. Une navette autonome venait de renverser une marcheuse un peu trop aventureuse, qui n'a pas respecté le mini sillon qui lui était dédié. Habitué, il continue sa route en reprenant sa marche d'un pas déterminé "Elle n'avait qu'à mettre un casque".

Il existe deux types de programmation pour l'intelligence artificielle de ces robots roulants. Une voie dite « utilitariste » qui correspond à un véhicule privilégiant la sécurité du plus grand nombre. L'autre, dite « égoïste », privilégie pour sa part la sécurité individuelle du passager. Il ne s'agit, ni plus ni moins que la transposition du célèbre paradoxe du tramway décrit pour la première fois 1967. C'est une expérience de pensée qui se conçoit ainsi : une personne peut effectuer un geste qui bénéficiera à un groupe de personnes A, mais, ce faisant, nuira à une personne B ; dans ces circonstances, est-il moral pour la personne d'effectuer ce geste ?

Thierry Vallat, avocat, 2017.

L'accident entre une voiture autonome et Elaine Herzberg, qui traversait à pied une rue de Tempe, relève d'un bug informatique qui détecta Elaine comme une « false positive » : ces mots sonnent comme les médiocres premières lignes d'une œuvre SF cyberpunk. L'erreur humaine au volant reste aujourd'hui une principale cause accidentelle. La première fois qu'un robot a tué accidentellement un humain, c'était en 2018. Un être humain va faire son choix en fonction de tout cela, mais dans une urgence qui rend excusable la décision. L'ordinateur n'est pas excusable. L'urgence n'a pas de sens pour une machine. Le 18 mars 2018, un véhicule roule dans la nuit sur une voie express de l'Arizona. Soudain, une femme poussant un vélo apparaît sous les phares du véhicule ne peut l'éviter. Le choc est fatal. Un accident de la route banal : chaque année, plus d'un million de personnes meurent sur les routes. (...) Un chiffre en augmentation depuis 2009 malgré l'introduction récente des systèmes de freinage d'urgence. L'inattention des conducteurs comme des piétons en est souvent la cause, de plus en plus distraits à cause de leurs smartphones. L'erreur humaine reste aujourd'hui l'une des principales causes de mortalité accidentelle. Pourtant, ce 18 mars 2018 restera comme une date dans l'histoire car pour la première fois un robot a tué accidentellement un être humain. Cette femme n'a pas été tuée par une erreur humaine, mais par une faute de la machine, une défaillance de l'intelligence artificielle qui équipait la volvo. (...) La vidéo diffusée par la police locale, peu de temps après l'accident, montre qu'il y a bien un conducteur dans ce véhicule mais il ne tient pas le volant. On le voit même les yeux baissés juste avant

qu'il ne se redresse, horrifié par ce qui allait arriver la seconde d'après. Il n'aura pas eu le temps de faire quoi que ce soit pour éviter le drame. Comment ne pas s'inquiéter face à la multiplication de ces véhicules encore imparfaits qui circulent déjà en test dans de nombreuses villes du monde ? Nous avons tous, à l'égard des robots, une attitude ambivalente.

Des Robots dans la ville de Jean-Louis Missika et Pierre Musseau, 2018.

Après une dizaine de minutes de marche, Childéric arrive à l'entrée de son immeuble. Son appartement est situé dans un ensemble de quatre tours éco-technologiques.. Les premiers niveaux de ce grand ensemble sont dédiés aux commerces et au stationnement. Sa voiture est garée au niveau 2. Il débranche sa digicar deux places et monte dans cette dernière tout en inox brossé. Grâce à l'assistance, il sort de sa place de stationnement sans encombre. L'intérieur de l'habitacle est minimaliste, le tableau de bord a disparu et tout se fait de manière tactile directement sur le pare-brise.

Il pianote quelques chiffres et appelle sa compagne :

“Audoflède, c'est moi, tu vas bien ?

Juste pour te dire que je vais partir, le navigateur me dit 1h43, à toute à l'heure. Oui je fais attention. Oui, même si j'ai le mode automatique activé. Bisous.” Il raccroche, passe en mode express. “Direction la French Riviera !”

A peine sortie d'Altipolis le paysage change radicalement. Des tentacules s'étendent à perte de vue, on retrouve essentiellement des superstructures routières en béton décollées du sol. Un maillage qui survole des paysages tantôt industriels, tantôt ruraux, entre zones désertées et exploitations agricoles.

Childéric reste en automatique, malgré le nombre de véhicules sur les voies, le bitume connecté assure un trafic fluide et sécurisé.

Après 1h38 de trajet, Childéric aperçoit enfin le panneau Dunkerque. *“Encore 5min et on y est”.*

Arrivé dans le village, le conducteur n'est plus qu'à quelques rues de chez lui. Le portail s'ouvre automatiquement à son approche et le véhicule autonome se gare précisément à la place qui lui est réservée. Il sort de la voiture, récupère son sac à dos et va retrouver sa femme dans son atelier au fond du jardin. Il frappe au carreau.

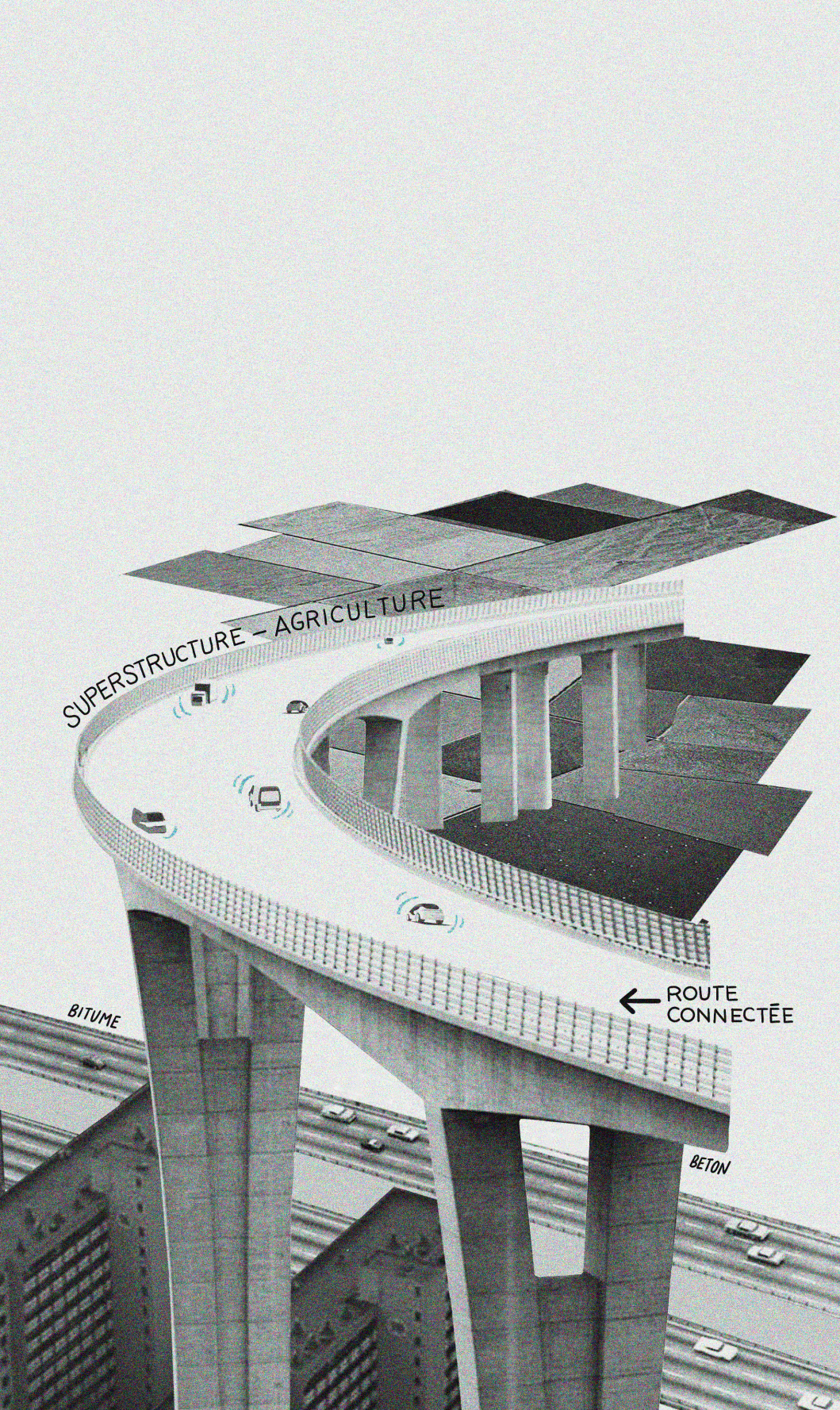
- C'est moi !

- Ça va chéri ? tu as fait bonne route ?

- Super, un peu de monde pour sortir de la High mais ça va.

- T'imagines si tu devais faire ça tous les jours pour aller bosser ?

- M'en parle pas, quel enfer.”



SUPERSTRUCTURE - AGRICULTURE

← ROUTE CONNECTÉE

BITUME

BETON

07

LA GRANDE ÉVASION

Childéric retrouve sa maison de ville datant des années 2020, une architecture atypique en béton appréciée des néo-citadins. L'intérieur n'avait aucun charme et les matériaux étant de piètre qualité, rien n'a été conservé par le couple, préférant garder uniquement l'enveloppe extérieure. Disposer d'une maison individuelle à cette époque est une chance rare. Ces anciens lotissements de classe moyenne s'arrachent pour leur jardin individuel et la proximité de la mer qui est à 24 degrés toute l'année. Le couple fait partie des chanceux qui ont eu le flair d'investir à temps dans ces baraquas sans charme. La majorité des habitants sont des travailleurs d'Altropolis. L'ambiance y est complètement différente, ce n'est pas une ville verticale, elle est beaucoup plus étalée. Les constructions sont diverses; c'est un patchwork de grands ensembles de petite taille, d'habitat semi-collectif et de maisons individuelles. On retrouve quelques îlots regroupant commerces et activités, positionnés de manière stratégique par quartier, habitats et tertiaires reliés par des kilomètres de routes.

20h30, Childéric reçoit une notification sur son téléphone, "votre repas est là". Il se dirige vers son portail, ouvre et c'est une machine quadrupède qui l'attend et lui tend son colis. Ces robots urbains autonomes possèdent un coffre pour la livraison de repas à emporter et sont capables de s'orienter eux-mêmes en empruntant les passages piétons et en évitant les obstacles. Pour que le destinataire n'ait pas à se déplacer dans la rue, ces robots sont même capables de monter des escaliers, d'ouvrir des portes et de porter des charges jusqu'à 5kg afin d'acheminer les commandes en toute sécurité. Ce soir c'est sushi.

Installés sur leur table Bouroullec, ils ingurgitent soupe, brochettes et les deux fois huit makis en moins de vingt minutes.

Le repas terminé, les deux amoureux se posent sur le canapé.

- Tu veux faire quoi ce soir ?

- Tu proposes quoi ?

- Mmh, on s'échapperait pas de notre quotidien en se regardant une petite série ?

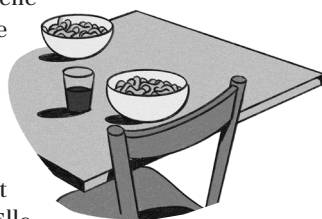
Neteyam a mis un peu moins de 2h15 pour rentrer, “correct pour un vendredi soir”. Il fait deux fois le tour de sa résidence pour trouver un stationnement convenable. Sa place habituelle est prise, en effet, en arrivant un peu plus tard que les autres habitants du quartier, les places les plus près de l’entrée sont toujours prises d’assaut.

Ne doutant pas de trouver un emplacement libre, il poursuit sa ronde. Les premiers temps, il s’était garé, comme ses voisins des premiers niveaux (de sa tour d’habitation), dans les rangées les plus reculées, à l’extrémité du parking, mais au fil des semaines, il avait peu à peu rapproché sa voiture de l’immeuble. Cela avait débuté comme un petit jeu ironique dont il faisait les frais, un inoffensif caprice d’amour-propre ; mais à présent, la chose était sérieuse, sa progression dans le parking servait à mesurer de façon visible son degré de réussite ou d’échec.

J. G. Ballard, IGH, 1974.

Il regarde son immeuble, trouve son appartement situé au 3ème étage et voit que la lumière est allumée. Sa compagne est là. Il passe le hall, prend l’ascenseur et ouvre la porte. Une bonne odeur de cuisine emplit la pièce, son amie a réussi à rentrer plus tôt et en a profité pour faire les courses et préparer un bon repas. Il fallait qu’elle se rattrape, arrivant tous les soirs après 21h, elle n’avait pas pu faire sa part de tâches ménagères depuis le début de la semaine.

Shuri⁵ travaille à la maintenance des parkings silos depuis quelques années et s’assure également que personne ne reste coincé contre son gré. C’est d’ailleurs comme ça qu’elle a rencontré Neteyam. Elle était avant responsable d’une boutique dans une station-service, mais a préféré se reconvertir dès qu’elle a pu. Cela tombe bien en plus, elle a toujours adoré les escape game.



Après une bonne heure de préparation, sans compter les courses, le repas est ingurgité à toute vitesse par le couple. Ils débarrassent rapidement la table, remplissent le lave-vaisselle, le lancent et vont se laver les dents. Ils s’allongent dans leur chambre, fatigués après une journée bien remplie.

Neteyam appuie sur le bouton de sa table basse connectée. Le rétroprojecteur s’allume.

- On se mate un petit épisode avant de dormir ?

⁵ Le prénom Shuri fait référence au nom d’une super-héroïne de fiction Black Panther. C’est une innovatrice chargée de créer une grande partie de la technologie moderne du Wakanda.

FIN

ÉPILOGUE

Dans cette ville radicale à deux étages, lorsqu'un usage change, on délaisse l'ancien puis on construit au-dessus, comme un éternel recommencement. Les couches de progrès se superposent les unes aux autres, sans apporter de solution.

Imaginer un monde coupé en deux par des superstructures irréelles permet de déplacer le regard pour aborder de front les questions du quotidien et de symboliser la marche forcée vers le progrès technologique.

Ce mémoire est ma première tentative de récit fiction et pour nourrir cette nouvelle, je me suis intéressée à la Science-fiction, un genre qui m'était jusque-là inconnu. La lecture et le visionnage de classiques du genre m'ont donné des références afin de façonner un imaginaire qui m'est propre.

Dans cette nouvelle, au futur ni catastrophique, ni désirable, la temporalité est volontairement imprécise, aucune date n'est donnée mais nous comprenons que cela se passe dans un futur proche où l'environnement semble encore familier. L'anticipation est un genre idéal pour créer un futur palpable d'une inquiétante étrangeté.

Le récit est ponctué d'images pour illustrer le récit. La création de collages et de dessins m'a amené à prolonger mes recherches narratives. Ces collages font référence aux visuels des collectifs Archigram et Superstudio. Bien que l'ensemble de leur production reste théorique et à l'état de concept, ce qui m'intéresse dans leurs images, c'est leur esthétique, donnant lieu à des productions à la fois poétiques, ironiques et provocatrices.

Il est également entrecoupé de citations, d'interviews, placées comme des respirations dans le récit, pour apporter des éléments théoriques et illustrer, par des mots, ma démonstration.

Malgré les différentes trajectoires, les modes de consommation socioculturels se confondent. L'épilogue traduit d'ailleurs ce conformisme qui dépasse les classes sociales.

Il y a-t-il qu'une seule voie tracée, qu'une réalité ?

A l'inverse de Margaret Thatcher et son "There Is No Alternative", je crois au contraire qu'il faut questionner nos valeurs et regarder ailleurs. Pour mettre fin à ce conformisme qui nous est proposé, il faut être capable de changer de point de vue en imaginant ce qui pourrait se passer "si".

BIBLIOGRAPHIE

LVRES

Alloway (Lawrence), Art et science-fiction : La Ballard connection, 2011.

Azimov (Isaac), L'avenir commence demain, 1959.

Bonnet (Emmanuel), Landivar (Diego), Monnin (Alexandre), Héritage et fermeture, une écologie du démantèlement, 2021.

Ballard (James Graham), IGH, 1975.

Ballard (James Graham), L'île de béton, 1974.

Barjavel (René), Ravage, 1943.

Jameson (Fredric), Penser avec la science-fiction, 2018.

Missaka (Jean-Louis), Musseau (Pierre), Des robots dans la ville, 2018.

FILMS ET SERIES

Brooker (Charlie), Black Mirror, Nosedive, 2016.

Godard (Jean-Luc), Week-End, 1967.

Sattouf (Riad) Jacky au Royaume des filles, Riad Sattouf, 2014.

Sputore (Grant), I am a mother, 2019.

Tati (Jacques), Playtime, 1967.

Weir (Peter), The Truman Show, 1998.

CONFERENCES

Bayard (Pierre) et Murawiec (Léa), Mondes parallèles, Forum des images, 03 Février 2023.

Midal (Alexandra), Film et design, au-delà des objets, Ciné Design, Canal U, Université de Toulouse, 2018.

ARTICLES

Dixit.net, L'idéologie sociale de la bagnole, 18 janv. 2023.

Socialter, Fictions du futur : le choc des imaginaires, Ariel Kyrrou, 13 juin 2022.

Usbek & Rica, À Los Angeles, les stations-service ont du sans-plomb dans l'aile, Victor Mottin, 8 June 2022.

Usbek & Rica, La maintenance implique d'agir maintenant, sans attendre l'innovation de rupture, Julien Descalles, 17 octobre 2022.

Usbek & Rica, Quels fantasmes nous font oublier l'importance de la maintenance ? SETVF (voies ferrées de France), 4 janvier 2022.

DOCUMENTAIRES

Calderon (Philippe) et Benarrosh (Caroline), George Orwell, Aldous Huxley : «1984» ou «Le meilleur des mondes» ? Arte, 2017, 54mn.

Saintclair (Ian), Kotting (Andrew), Rogers (John), London Underground, 2016.

PODCAST

Abitan (Benjamin), La préhistoire du futur, France Culture, 2016-2022.

Saltiel (François), Le meilleur des mondes, France Culture, 2021-2023.

Vas-Deyres (Natacha), Ravage, comment vivre dans un monde sans électricité ? décembre 2022, 58min.

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier ma soeur Célia, pour sa rélecture et ses précieux retours.

Aurélien Fouillet de m'avoir incité à explorer de nouveaux domaines.

Alexandre pour son enthousiasme et évidemment mes caramades de promotion pour leur bienveillance et nos échanges précieux et enrichissants.

BITUME
Ambre Yakoubou