

En Europe, ce début d'année a été l'occasion de voir se relancer le débat lancinant sur l'ouverture des magasins dans les villes. La multiplication d'expériences au cours de l'année 2006 (généralisation de l'autorisation de l'ouverture des magasins situés dans les gares le dimanche en Suisse, ou bien à l'occasion de la Coupe du Monde à Berlin, celle des *hard-discounter* — « magasins d'usine » — dans les périphéries parisiennes, etc.) a vu à chaque fois s'opposer partisans et opposants derrière deux grands arguments.

Pour les partisans, les horaires urbains sont aujourd'hui largement inadaptés aux nouveaux temps des sociétés : la fermeture des magasins en Suisse romande à 19h, par exemple, met dans une situation bien désagréable tous les professionnels qui, exceptionnellement ou de manière ordinaire, ont dû quitter plus tard leur lieu de travail, tout comme le samedi où les fermetures étaient jusqu'il y a peu restreintes à 17h. Au-delà de cet horaire, la ville est morte.

À l'inverse, les opposants dénoncent l'empiètement des logiques du marché et de la consommation sur la vie sociale, soulignant les formes d'exploitation des salariés qu'elle implique souvent, ainsi que la destruction d'un temps du dimanche considéré, dans la continuité de la culture chrétienne, comme « sacré ». C'est ce qui a fait, par exemple en France, se retrouver dans une même protestation sympathisants de gauche, d'extrême-gauche et d'extrême-droite ainsi que catholiques et protestants, à l'occasion de la suppression du lundi férié de Pentecôte. Voilà un étonnant mélange dont on peut retrouver bien des empreintes dans la décision du député-maire Jean-Marc Ayrault (Parti Socialiste français) d'interdire l'ouverture des magasins les dimanches précédant Noël, dans la continuité de ses inspirations catholiques sociales.

Affaires, flexibilité et adaptation de l'offre aux rythmes sociaux dans un cas, insurrection contre l'aliénation et le symbole de jours fériés échappant à la symbolique du marché de l'autre. Cet affrontement n'est pas nouveau : il a traversé les luttes dont le dimanche a pu faire l'objet en France, par exemple, après la Révolution Française, lorsque le capitalisme naissant décide de le supprimer dans un État républicain sécularisé sur le point d'être officiellement séparé de l'Église, à cause d'une oisiveté dangereuses des classes ouvrières. Concernant spécifiquement le dimanche, l'historien Robert Beck a montré de manière passionnante et approfondie la manière dont la République se met en place en reproduisant les codes et conventions religieux, moralisant les « bonnes occupations » contre la mauvaise oisiveté source de vice, le travail contre le bal et contre le bistrot, faisant, on l'imagine, se frotter les mains à un certain nombre de patrons de mines ou des premières industries (Beck, 1997). Et rien de vraiment nouveau lorsque l'immense centre commercial de Plan-de-Campagne à Marseille (trois cents enseignes sur deux cents hectares, une des plus grandes zones commerciales d'Europe) se voit remettre en cause sa dérogation d'ouverture le

dimanche (jour sur lequel ses commerçants réalisent 30% de leur chiffre d'affaire de la semaine...), sinon que ce débat-là s'est décalé du « sacré » religieux ou symbolique, vers celui de la concurrence, les autres commerçants de la région ne voyant pas toujours cette ouverture d'un très bon œil, tandis que les défenseur des droits des salariés y voient quant à eux une brèche dans la libéralisation totale du dimanche et la réforme du code du travail qui s'en suivrait.

« Désormais il n'y a plus d'heure pour livrer vos colis ».

En fait, ce débat actuel est souvent posé de manière étrange : la préoccupation visant à défendre le repos des employés (lesquels d'ailleurs, interrogés, déplorent un manque à gagner important, on l'imagine) renvoie trop souvent en arrière-plan à une question importante à laquelle personne ne semble vraiment avoir envie de réfléchir : celle sur la *politique de l'offre urbaine*. Et le site Cityssimo mis en place ce mois de janvier 2007 par La Poste française vient ouvrir à ce sujet quelques petites pistes tout à fait intéressantes. Celle-ci a développé ce service à partir d'un double constat.

Premier constat : celui de ces légendaires « queues » d'attente dans les bureaux de Poste français dans lesquelles les particuliers « captifs » maugréent, se volent les uns les autres leur place, pour un petit retrait de colis qu'un facteur, sans doute fatigué d'une fin de tournée, ne leur a pas délivré en mains propres alors qu'ils étaient pourtant bien chez eux, déposant un « avis de passage » les obligeant à se rendre à un guichet précis. Nous sommes sans doute nombreux à avoir fait l'expérience de la désagréable impression que procure, une fois la queue aboutie, le fait de découvrir que l'on a malheureusement omis d'emporter avec soi le précieux sésame : la pièce d'identité permettant d'effectuer le retrait.

Second constat : que faire pour des usagers qui, pris dans des journées bien remplies et s'étant levés tardivement un samedi bien légitimement gagné, se retrouvent devant les portes closes de ces bureaux pour retirer les colis les plus urgents ? Sans doute également aussi, que faire de ces encombrants colis qui envahissent les bureaux exigus des petites agences.

Cityssimo n'est donc rien d'autre (mais déjà tout cela !) qu'un simple système de consigne gratuite comme il en existe déjà d'ailleurs (payant, ceux-là) à proximité de certaines gares (Montparnasse), original par son accès 24h/24 et 7j/7. Le système est on ne peut plus simple : une inscription à partir de coordonnées postales permet de recevoir un « pass » magnétique, il ne reste plus qu'à l'occasion de ses commandes par Internet à indiquer l'adresse du centre le plus proche, à s'y rendre de nuit comme de jour, du dimanche au

samedi, et d'y retirer les colis déposés par le transporteur.

Bien sûr, des catégories de colis ne sont pas concernées : les recommandés, par exemple, même si on peut imaginer qu'à terme les « passeports numériques » permettront peut-être d'ouvrir des voies dans cette direction, les colis classiques ou encore les « colissimo » trop volumineux (supérieurs à 43cm*34cm*65cm). Dernière remarque, le service n'est actuellement opérationnel que dans de rares grandes villes de France : Paris et Nantes, mais aussi, désormais, Lille.

Face à ce système, les objections sur les menaces pesant sur le service public français ne manqueront pas de poindre, certainement portées en premier lieu par les agents de guichet : l'ouverture et la mise en place des lieux de dépôts de ce type légitimerait des réductions d'effectifs comme l'ont souligné avec inquiétude les agents de la SNCF après la mise en place des systèmes de vente par Internet ayant succédé à celle des retraits automatiques (SOCRATES), ou les anciens conducteurs de rame de métro parisien lors de la mise en place de la ligne automatisée ÉOLE (Joseph, 2004). Mais, derrière cette dénonciation récurrente ne sommes-nous pas en train de nous tromper de service public ?

Du service public au bien public urbain.

Il ne s'agit pas ici de se faire le relais publicitaire de cette opération qui intervient à point nommé avant une ouverture de plus en plus probable du marché de l'expédition actuellement verrouillé par l'opérateur public à une libéralisation totale, mais d'attirer l'attention sur ce qui, derrière cette disparition d'un « service public », dégage l'enjeu d'un bien public urbain. Ce service de la Poste souligne l'urgence de considérer plus que jamais la ville comme un système d'offre dont il s'agit d'augmenter coûte que coûte le temps de travail et d'ouvrir sérieusement le chantier de réflexion à la fois du développement et des mécanismes de régulation. L'urbaniste François Ascher soulignait il y a quelques années l'avènement d'Internet-ville dans laquelle les distributeurs d'alimentation (sandwich, pizzas...) pourrait fonctionner nuit et jour, 365j/365, donnant lieu à un vif débat (Ascher et Lefebvre, 2000). Dans le même ordre d'idée, le géographe Luc Gwiazdinski s'est concentré sur l'offre urbaine nocturne, ouvrant la piste d'un « service public urbain minimal » nocturne (Gwiazdinski, 2003). Le sociologue Alain Bourdin reprendra ces pistes en les étendant à d'autres services : de loisirs, culturels (Bourdin, 2005). Or, en insistant exclusivement sur la notion de *consommation*, toutes ces approches sont caractérisées par le même regard décevant : elles réduisent la question de l'offre urbaine à celle d'une gamme de produits pour consommateurs, contribuant donc à reléguer implicitement la notion de « service public » à celle d'un « service consommateur » ou d'un « service

clientèle ». Qu'est-ce donc qu'un service public ? On retrouve là le même type d'inspiration qui conduisent dans d'autres domaines à réduire la notion de « puissance publique » à celle d'un système public de gestion, au même titre qu'un autre, à réduire plus largement le propre du politique à un rôle gestionnaire.

En fait, la réflexion sur l'offre de consommation urbaine paraît bien dérisoire au regard d'une autre réalité, celle que la ville en tant que société (bien public) et non d'abord en tant que gamme de produits (service public) constitue en elle-même une *offre* dont nous héritons. Reconnaître la ville en tant que société, c'est reconnaître le fait qu'elle s'offre à nous, sous tous ses aspects sensoriels, historiques, esthétiques, émotionnels, sociaux, culturels, politiques, bref toute une série de qualités qui précèdent le système de production des objets de consommation. Et c'est une réflexion sur un capital urbain patrimonial de cet ordre, extrêmement subtil, qui conduit à la construction d'une politique de l'offre et non du produit. Avant de consommer la ville, on y vit, et peut-être est-ce d'ailleurs parce qu'on y vit qu'on y consomme.

La réflexion sur la politique de l'offre ne se formule donc pas en termes de gammes de produits mais en tant que réflexion sur une gamme de possibilités de sociétés : produire des conditions urbaines de pérennisation de ce qui nous fonde, nous maintient en tant que sociétés urbaines, tel en est le défi. Rendre possible des échanges, des interactions, produire de la séparation lorsque cela semble indispensable, laisser place à l'accélération comme aux ralentissements, réfléchir aux rythmes sociaux, bref, offrir au social toutes les conditions de possibilité optimale de sa réalisation, de son expression et de sa reproduction, peut-être est-ce là la dimension la plus puissante de l'urbanité, de la ville comme espace de la démocratie. Et les débats sur la ville durable raisonnent bien souvent en termes de politiques de produits et non en termes de politique de l'offre : ils raisonnent en termes d'espace vert, d'espaces construits, de ressources, et non de qualité résidentielle, de « vivre-ensemble », etc. Voilà l'enjeu qui fonde la question d'une politique de l'offre : *qu'est-ce qui constitue la qualité de notre expérience sociale du monde et comment pouvons-nous faire en sorte de la développer/transmettre ?* Nous en héritons, tout cela se donne à nous, à nous de nous en emparer !

Face à ces biens communs et collectifs que représentent les villes et le monde en général, il ne s'agit pas de restreindre ou d'interdire, mais plutôt changer le regard porté sur notre environnement résidentiel, sur nos villes, en s'interrogeant patiemment sur ce qui en fait la qualité, sur ce qui fait qu'elles « s'offrent à nous », et comment il devient possible, à partir de là, de développer, d'entretenir et de transmettre cette offre. Pas seulement en en prenant soin (conservation), mais aussi en réfléchissant à la développer...

Sommes-nous là bien loin de Cityssimo ? Pas vraiment : ce site lance à sa manière une interpellation sur le très grand conservatisme qui règne encore largement à l'intérieur des politiques urbaines européenne dans la manière d'appréhender les nouveaux temps et rythmes sociaux à partir de cadres désormais inadaptés. Des temps et rythmes qui, avant même de s'étendre de la nuit au jour, du mardi matin au lundi soir, du mois d'avril au mois de mars de l'année suivante, partent de la société pour s'étendre jusqu'à l'individu, et réciproquement.