

# FRA Le mouvement dans les sociétés hypermodernes

La question du mouvement est intimement liée à celle du changement et elle est au coeur des interrogations sur la modernité.

Je voudrais donc vous proposer quelques définitions du mouvement, de la mobilité et de la modernité, à partir du Littré, du Petit Robert et de quelques ajouts personnels.

## MOUVEMENT

Action par laquelle un corps ou quelqu'une de ses parties passe d'un lieu à un autre, d'une place à une autre. Terme de mécanique. Changement par lequel un corps est successivement présent en différentes parties de l'espace ; état d'un corps dont la distance par rapport à un point fixe change continuellement.

## MOBILITÉ

Propriété générale des corps, en vertu de laquelle ils obéissent parfaitement, et en tous sens, aux causes de mouvement. Facilité à prendre différentes expressions. *Cet acteur a une grande mobilité dans la physionomie.* Facilité à passer promptement d'une disposition à une autre. *Ce qui me ravissait en elles, c'étaient les grâces de leur esprit, la mobilité de leur imagination, le tour facile de leurs idées et de leur langage.* Instabilité dans les lois, les institutions, les moeurs. *Lorsque la législation était dans une mobilité continue...*

## TRANSPORT

Action par laquelle on transporte quelque chose ou quelqu'un d'un lieu dans un autre. Transport des marchandises, de l'artillerie, de l'argent. *Fig. Mouvement violent de passion qui nous met hors de nous-mêmes.*

## MODERNE

*adj.* 1. Qui est des derniers temps. (Un auteur moderne prouve ordinairement que les anciens nous sont inférieurs, en deux manières, par raison et par exemple). Histoire moderne, l'histoire depuis la renaissance au XVI<sup>e</sup> siècle jusqu'à nos jours. 2. Qui bénéficie des progrès récents de la technique, de la science. 3 Qui est conçu, fait selon les règles contemporaines (sous-entendu du monde « occidental »). 4. Qui tient compte de l'évolution récente dans un domaine. 5. En sociologie (FA) : combinaison d'évolutions sociétales qui caractérise les sociétés occidentales depuis la Renaissance (rationalisation, individualisation, différenciation sociale, marchandisation...) et qui tendent selon certains à se radicaliser (surmodernité, hypermodernité) ou à être dépassée (postmodernité).

Les sociétés modernes sont donc des sociétés en mouvement, c'est-à-dire que les hommes, les biens, les territoires, les idées, les façons de penser et les représentations sont mouvants.

Certes, les sociétés traditionnelles connaissent aussi du mouvement, et comment imaginer de fait de la vie sans mouvement, mais celui-ci y est généralement essentiellement cyclique. Bien sûr, certaines religions ont donné un sens à ce mouvement, l'ont extrait d'un cadre purement reproductif, l'ont inscrit dans une vision eschatologique, lui ont attribué une finalité et une fin.

Mais on peut considérer que la modernité – probablement dans un certain rapport avec le judéo-christianisme – a fait primer le mouvement fléché historiquement sur le mouvement cyclique. Le mouvement moderne se caractérise ainsi par des changements qui n'ont pas pour effet d'assurer la reproduction à l'identique, mais de faire évoluer la société dans un certain sens. Cela ne signifie pas pour autant que ce mouvement n'ait pas non plus des vertus reproductrices. Il est un peu de même nature pour la société moderne que ce que le mouvement est pour la bicyclette : il est à la fois un moyen de se déplacer vers un but et un moyen de tenir en équilibre.

Mais, depuis une trentaine d'année, le débat sur la modernité – qui en lui-même est ancien - a pris des formes sensiblement nouvelles et a animé des milieux très divers, philosophiques et architecturaux d'abord, puis l'ensemble des sciences sociales et humaines, des domaines artistiques, voire le monde de la politique : la modernité était-elle en crise et les sociétés occidentales entraient-elles dans une ère nouvelle, celle de la postmodernité, caractérisée notamment par la rupture de la relation qui semblait associer essentiellement le développement de la raison, des sciences et des techniques, et le progrès, sous la forme notamment d'une amélioration de la condition humaine. Pour les postmodernes, le mouvement moderne a perdu son sens, dans tous les sens du terme. Pour eux, la raison, qui a été instrumentalisée de façon dramatique au XX<sup>e</sup> siècle, n'est plus synonyme de progrès ; et les grands récits annonciateurs de lendemains meilleurs ont largement perdu de leur crédit.

Personnellement, je ne partage pas ces thèses postmodernes, ou plus précisément l'interprétation postmoderne de ces constats. Je pense que plutôt que de parler de crise de la modernité, il faut parler de crise d'une première modernité voire d'une deuxième modernité, précisément parce que ces modernités étaient très largement incomplètes et que le processus de modernisation n'avait fait encore que très partiellement son oeuvre.

Ainsi, le rapport que les sociétés modernes ont entretenu avec la science était encore largement pré-moderne parce que de nature quasi religieuse. On croyait à la science et en ses vertus intrinsèques. Aujourd’hui, un nouveau rapport à la science s’ébauche, plus critique et moins confiant, plus controversial et moins fétichiste, un rapport fondamentalement plus scientifique, et donc plus moderne. Je m’inscris ainsi dans le courant de pensée critique vis-à-vis des thèses postmodernes, thèses dont les conséquences sociales et politiques ne sont par ailleurs pas négligeables, notamment parce qu’elles justifient un certain relativisme et un grand scepticisme vis-à-vis de divers engagements sociétaux. En revanche, je partage l’hypothèse que les sociétés modernes occidentales connaissent plutôt une accentuation ou une radicalisation de la modernité, qu’elles entrent dans ce que je qualifie de phase hypermoderne, qui se caractérise par le renforcement des dynamiques qui ensemble animent le processus de modernisation : la rationalisation, l’individualisation, la différenciation et l’économisation (ou la marchandisation).

La rationalisation, c’est à la fois le désenchantement du monde et le remplacement des croyances et des religions par des approches scientifiques, c’est aussi le remplacement des traditions et des routines par des pratiques réfléchies et réflexives (ou la pensée fait retour sur l’action), et c’est enfin la mobilisation des connaissances et l’utilisation de plus en plus généralisée des techniques dans tous les domaines de la vie.

L’individualisation, c’est la poursuite d’une dynamique, manifeste également depuis la Renaissance, qui voit les individus chercher à accroître leur autonomie. La différenciation, c’est le processus qui produit des individus de plus en plus singuliers et de moins en moins déductibles de leur appartenance à de grands groupes sociaux. C’est une dynamique qui interagit avec l’individualisation et avec la division du travail, et qui résulte d’une certaine manière de la mobilisation des sciences et des techniques par l’économie.

La marchandisation enfin, est le processus d’élargissement de la sphère économique à tous les actes de la vie et à toutes les pratiques sociales. Il semble difficile de contester la permanence, voire le renforcement de ces dynamiques. Notre société est ainsi plus que jamais et à tous points de vue, en mouvement, vers plus de science, plus d’autonomie individuelle et plus d’interdépendances en même temps, plus de diversité, plus de biens et services marchands.

Mais, ce mouvement de modernisation, à la fois offre des potentialités et présente des risques. L’hypermodernité consiste précisément en une modernité critique et précautionneuse vis-à-vis d’elle-même. L’hypermodernité résulte d’une crise de la foi dans la modernité, ou plutôt dans son désenchantement, car nous savons bien aujourd’hui qu’elle peut produire le meilleur comme le pire. Ainsi, mouvement ou les mouvements de la modernité ne sont pas interrompus. Au contraire, ils semblent même s’accélérer par bien des aspects ; mais nous savons aujourd’hui que ces mouvements n’entraînent pas notre société dans un seul sens, et de façon linéaire.

Or la mobilité physique des personnes, des biens et des informations joue un rôle très important dans ces mouvements, dans ces dynamiques de rationalisation et donc de choix, d’autonomie des individus et de maîtrise de leurs espaces-temps, de différenciation, de complexification, et d’élargissement de la sphère économique.

Très concrètement, aujourd’hui, se déplacer est devenu une nécessité pour accéder à la plupart des biens, des

services et des relations sociales. Le déplacement conditionne de fait l’accès au logement, au travail, à l’éducation, à la culture, à la santé, mais aussi d’une certaine manière à l’amour, à l’amitié, à la politique… Nous ne trouvons plus, et nous ne trouverons plus jamais à proximité immédiate les uns des autres, l’habitat, l’emploi, les écoles, les loisirs, la famille, les amis, les compagnons d’engagement etc. Pouvoir bouger est donc plus que jamais une liberté profondément associée au développement du monde moderne, déjà clairement posée en ces termes par Hobbes et consacrée par la Déclaration des Droits de l’Homme et du Citoyen.

Mais « bouger » est aussi de nos jours une obligation qui d’une certaine manière fait émerger en contrepartie la question d’un droit à l’immobilité, dans une société où le mouvement est devenu une condition clef de tout échange, et parfois un dispositif de pouvoir.

Par ailleurs, les déplacements font de plus en plus problème dans nos sociétés, non seulement parce qu’ils sont une source de nuisances pour les riverains des voies de transport, mais parce qu’ils consomment beaucoup d’énergie et contribuent significativement à l’effet de serre. Certes, nous pouvons essayer de mieux organiser les villes, de mieux coordonner les localisations pour optimiser les déplacements aux regards de diverses contraintes. Mais dans une société fortement développée, où la division du travail ne cesse de s’approfondir, le mouvement semble largement irrépressible et prend une importance grandissante.

La possibilité effective de se déplacer dans les villes, que l’on peut considérer comme une des libertés de base dans les sociétés démocratiques, devient donc un enjeu encore plus essentiel qui fait du droit au transport, déjà consacré en France par divers textes et notamment une loi de 1982, une sorte de droit générique dont procèdent de nombreux autres droits.

Réfléchir aux relations entre modernité et mobilité implique donc que nous portions notre attention sur cette question du droit aux transports. Mais ce droit risquerait de ne rester qu’une affirmation de principe s’il n’était défini que comme un droit liberté.

Il nous faut donc nous pencher très précisément sur les enjeux et les moyens des mobilités urbaines aujourd’hui pour penser ce droit également comme un droit créance, c’est-à-dire impliquant pour notre société, pour les individus comme pour les pouvoirs publics, des moyens, des obligations, mais aussi des limites.

J’examinerai donc successivement l’enjeu de la maîtrise collective des nouveaux territoires urbains, l’enjeu de la maîtrise individuelle des espaces temps, enfin les formes nouvelles de la structuration de cette société hypermobile. Cela me permettra de resituer la question du droit à la mobilité dans son contexte sociétal et d’examiner ce qui le porte comme ce qui peut s’y opposer.

### MOBILITÉS ET MAÎTRISE COLLECTIVE DES TERRITOIRES URBAINS : LA MÉTROPOLISATION HYPERMODERNE

Comme l’a montré Pierre Veltz, le modèle économique moderne est clairement fondé sur une dynamique de division croissante du travail qui est elle-même fondée sur la capacité de déplacer les personnes, les biens et les informations. Sans faire preuve d’un économisme

excessif, on peut aussi souligner que les villes résultent de la division du travail et la génèrent en retour ; les villes n’existent ainsi que par le mouvement. Elles offrent des performances accrues aux sociétés, que celles-ci soit mues par des logiques de pouvoir et de défense, par des logiques religieuses ou par des logiques économiques.

Le regroupement de populations importantes dans des villes, implique donc qu’une partie des individus d’une société, les citadins, ne soit plus occupée aux tâches de production des vivres, et qu’il faille donc transporter et stocker pour elle des biens alimentaires. Historiquement, les besoins en nourriture des populations urbaines ont ainsi contribué au développement de la division du travail, des échanges, et avec eux, à l’invention et à la diffusion de la monnaie, de la comptabilité, et de l’écriture qui sont des moyens d’échange, de transport et de stockage de la valeur et des informations. Ainsi, la croissance des villes s’est appuyée non seulement sur des techniques de transport, mais aussi sur des techniques de stockage des biens, des informations et bien sûr des hommes. Ces différentes techniques font d’ailleurs système, comme le montre clairement aujourd’hui le développement de la livraison : certains achats qui autrefois nécessitaient le déplacement de l’acheteur tant pour s’informer que pour s’approvisionner, sont remplacés aujourd’hui pour partie par des télécommunications, mais nécessitent aussi de nouveaux modes de transport, de stockage des biens, des informations et des personnes.

Au XIX<sup>ème</sup> siècle le développement du capitalisme industriel et urbain a nécessité une mobilisation sans précédent de ces techniques qui ont, entre autres, révolutionné les formes et les modes de fonctionnement des villes. Le transport et le stockage des informations avec en particulier le téléphone et les presses rotatives, le transport et le stockage des biens et des personnes avec l’électricité, le tramway, l’ascenseur, le transport et le stockage de la nourriture avec le train, la boîte de conserve, l’invention de la chaîne industrielle dans les abattoirs dès la fin du XIX<sup>ème</sup> puis la réfrigération et le réfrigérateur individuel, ont rendu possible le fonctionnement des villes à une échelle nouvelle et ont participé à la production de formes urbaines nouvelles.

Aujourd’hui, la dynamique de métropolisation, qui est intimement liée à celle de la globalisation, mobilise la recherche et la mise en oeuvre de nouveaux modes de transport et de stockage des biens, des informations et des personnes.

On peut définir simplement la métropolisation comme la concentration des richesses humaines, culturelles et matérielles, dans et autour des agglomérations les plus importantes. C’est en fait la continuation du processus d’urbanisation dans des sociétés où la quasi totalité des populations habite déjà des villes. En se développant, les métropoles absorbent et intègrent dans leur fonctionnement quotidien des villes, des bourgs, des villages et des campagnes de plus en plus éloignés. Se forment ainsi de nouveaux types d’espaces urbains, distendus, discontinus, hétérogènes, multipolarisés que j’ai qualifiés de métapoles pour exprimer l’idée qu’il s’agit d’une nouvelle forme de ville qui va au-delà des précédentes.

Cette dynamique de globalisation-métropolisation nécessite notamment le développement des nouvelles techniques de transport et de stockage de l’information et de la communication. Les progrès particulièrement rapides dans ce domaine, en particulier grâce à la numérisation mais aussi à toute une série de nouvelles techniques qui vont de l’aérospatial aux nanotechnologies, contribuent

en retour à orienter le développement économique et urbain vers des formes nouvelles.

La chute spectaculaire du coût du transport, du stockage et du traitement des informations tend à privilégier l’utilisation de ce facteur de production dans les activités les plus diverses.

Mais par ailleurs, l’ensemble des techniques de transport a considérablement progressé, y compris pour les déplacements intra-urbains. Le développement des vitesses des transports urbains individuels remplace ainsi efficacement dans certains cas la densité pour maximiser le potentiel d’interactions, et permet donc une urbanisation moins intensive. Les transports collectifs rapides produisent quant à eux souvent de nouveaux modèles logistiques de même nature que les « *hubs and spokes* » des transports aériens. Il en résulte que le passage par ces hubs devient le moyen le plus rapide d’accéder à tout point de l’agglomération dans des temps à peu près équivalents. Des quartiers situés à l’autre bout de l’agglomération ne sont alors pas plus éloignés que les quartiers voisins. C’est tout le système des proximités géographiques, voire des centralités, qui est ainsi modifié, comme Pierre Veltz l’a bien montré.

L’un des effets majeurs et qui n’est paradoxal qu’en apparence, c’est que la diffusion de ces nouvelles technologies, loin de supprimer l’effet des distances matérielles ou des spécificités locales, donne au contraire une importance renforcée à l’accessibilité physique et à la spécificité des lieux. Les réseaux de télécommunication deviennent en effet si indispensables partout et pour tout, qu’ils se diffusent sous des formes diverses et tendent peu à peu à ne pas influencer plus les localisations des activités que n’ont fini par le faire les réseaux d’eau, d’électricité ou d’égouts. En revanche, tout ce qui ne se télécommunique pas ou se transporte plus difficilement joue un rôle croissant, tant économiquement que socialement. De même que la mauvaise monnaie chasse la bonne, les domaines à progrès technologiques lents pèsent d’un poids renforcé. Il en résulte plusieurs effets sur les dynamiques et les formes urbaines.

En premier lieu, on constate un renforcement des processus de polarisation et de différenciation fonctionnelle des espaces dus à l’importance et au coût relativement croissants de la proximité. Toutes les activités tendent à constituer des « zones » ou des « centres », d’affaires, de commerce, de loisirs, de culture, de recherche. A minima de la polarisation, se constituent également des « grappes », des « clusters », des « districts » etc.

En second lieu, les habitants comme les entreprises choisissent des localisations qui maximisent l’accès physique à une ou plusieurs ressources principales. Beaucoup de citadins privilégient ainsi la surface habitable, la forme individuelle de l’habitat et la proximité avec des espaces naturels. De fait, il leur est possible grâce à l’automobile à la fois d’habiter une maison dans une quasi-campagne, et d’accéder facilement à la ville pour bénéficier de ses équipements divers en tant que de besoin.

D’autres ménages, sans enfants ou appartenant aux couches sociales les plus qualifiées, font des choix opposés, privilégiant les ressources situées au coeur des villes. De la même façon, certaines entreprises cherchent en périphérie du foncier peu cher et facilement accessible aux employés motorisés, tandis que d’autres fonctions économiques se localisent au contraire de façon toujours plus centrale, à proximité des activités et emplois très qualifiées, et dans des lieux où les rencontres en face à face qui leur sont nécessaires, sont plus commodes.

Il résulte de cette double dynamique, des espaces ur-bains à la fois plus étendus et des zones de plus en plus différenciées voire plus polarisées. L'étalement urbain rime ainsi avec la « gentrification » des centres anciens dans bon nombre de métropoles européennes voire nord-américaines (la *gentrification*, littéralement l'em-bourgeoisement, est la conquête de quartiers par des couches aisées) ; de même, les parcs industriels et ter-tiaires suburbains vont de pair avec l'hypertrophie des centres directionnels et le dynamisme des *downtorwns* ; les centres commerciaux périphériques quant à eux font système avec la spécialisation et la « touristification » des commerces des quartiers anciens des villes.

De fait, ces évolutions mettent bien en évidence que le processus de modernisation continue d'imprimer sa lo-gique aux villes. Certains avaient pu croire ces dernières années à une crise de l'urbanisme moderne, notam-mentavec les problèmes des grands ensembles d'habitat social, la mise en cause des infrastructures autoroutières intra-urbaines, la renaissance de quartiers anciens, un certain goût pour l'architecture postmoderne etc. En fait, on constate en y regardant de plus près, que la modernité urbanistique continue plus que jamais, fondée comme précédemment sur une mobilité et une différenciation accrues. Car ce n'est pas la logique moderne qui a été mise en cause, mais les formes que celle-ci avait prises pendant la période que l'on a pu qualifier de fordo-kye-nésio-corbuséenne. On avait recherché à faire des villes plus « performantes » en les simplifiant, en taylorisant la les fonctions urbaines, en essayant de produire en série des logements et en « fordisant » l'habitat, en mobilisant l'État – Providence pour réaliser directement toutes sor-tes d'équipements et de services publics.

Aujourd'hui, les modèles de performance ont changé : les maîtres mots sont la flexibilité, la réactivité, la gestion de la complexité et des incertitudes. Mais les enjeux fonda-mentaux sont toujours les mêmes et sont tout aussi mo-dernes. L'urbanisme contemporain effectif, c'est-à-dire la manière dont les villes sont pensées et réalisées, ne verse pas dans le postmodernisme, malgré quelques figures spontanéistes et quelques enluminures décoratives, mais s'engage dans une volonté renouvelée de connaissance et de maîtrise, dans une modernité radicalisée, exacerbée, dans l'hypermodernité.

#### LES MOBILITÉS COMME RÉSULTANTES ET OUTILS DE LA MAÎTRISE INDIVIDUELLE DES ESPACES-TEMPS

Le processus de modernisation est caractérisé notam-ment par la dynamique d'individualisation. Dans la société contemporaine, les individus cherchent à dis-poser d'une autonomie croissante et à maîtriser les espaces-temps de leur vie quotidienne, que ce soit pour développer la sphère de leur intimité ou celle leurs inter-actions sociales. « Libre-ensemble », pour reprendre le titre d'un ouvrage de François de Singly sur la famille, tel semble être le mot d'ordre de l'individu aujourd'hui. La mise en oeuvre de ce slogan se concrétise dans la société contemporaine par la recherche de tous les moyens qui permettent aux individus de choisir les objets, les lieux, les partenaires, les moments, les contextes de leurs acti-vités. « Ce que je veux, où je veux, quand je veux, comme je le veux et avec qui je veux » est ainsi une exigence de plus en plus prégnante dans la vie quotidienne et, comme Alain Bourdin l'a bien montré dans ses travaux récents, fait de la mobilité un des outils majeurs de cette aspiration à pouvoir choisir.

Pour pouvoir être maîtres de leurs espaces-temps, les in-dividus doivent donc pouvoir se dé-placer et se re-placer ; mais ils peuvent aussi se dé-synchroniser et se re-syn-chroniser. Les techniques de transport et de stockage des biens, des informations et des personnes sont donc mobi-lisées également à cette fin. Le couple produit surgelé – micro-ondes, les messageries téléphoniques et Internet, l'individualisation et la portabilité de nombreux équipe-ments autrefois collectifs et fixes (comme le téléphone) sont autant de moyens qui permettent aux individus de choisir les lieux et les moments de leurs activités, seuls, avec d'autres, ou au milieu des autres.

Il résulte de cette évolution des mouvements de popula-tions, de biens et d'informations de plus en plus diversi-fiés, changeants, et tendanciellement dans tous les sens et à toutes les heures du jour et de la nuit. Cette mobilité est engendrée par le processus d'individualisation et en retour le stimule. L'évolution des villes et des transports urbains illustre cela de façon particulièrement claire.

Autrefois, la vie des cités était largement synchronisée par les sirènes des usines, les cloches des églises, les sonneries des écoles, la cuisson des repas, le passage du train ou du bus, voire par les programmes des chaînes télévisées publiques. Les déplacements se faisaient en gros tous les jours aux mêmes heures sur les mêmes par-cours et de la même façon.

Aujourd'hui, les horaires des activités sont de plus en plus variables, les adaptations personnelles de plus en plus possibles et la mobilité devient plus irrégulière, les cita-dins se déplaçant à des heures variées, sur des parcours changeants, avec des modes de transport diversifiés. Ils utilisent pour cela des outils de déplacement et de désyn-chronisation de plus en plus individuels et performants.

De fait, on constate que la croissance de la mobilité urba-ine est aujourd'hui surtout constituée par des déplace-ments périphériques et tangentiels, en dehors des heures de pointe. Cela implique notamment que les solutions traditionnelles des transports collectifs, utilisables lor-sque les déplacements étaient largement synchrones et concentrés sur des axes, sont souvent obsolètes en dehors des zones centrales ou très denses où métros, tramways et bus restent très performants.

Les mobilités contemporaines apparaissent ainsi à la fois comme des résultantes et des facteurs de l'individualisa-tion et de la diversification des pratiques sociales.

Elles participent activement à la complexification de la société en rendant possible, voire obligatoire, la person-nalisation d'un grand nombre d'activités et de program-mes d'activités. De même que l'industrie et la grande distribution sont aujourd'hui confrontées à une demande croissante de singularisation, de sur-mesure et de *one-to-one*, de même les transports urbains doivent faire face à une demande de services de « porte-à-porte » à toute heure du jour et de la nuit.

La modernité industrielle avait rendu possible la mobilité urbaine pour le plus grand nombre, par la production en série des voitures ou des voyages collectifs.

L'hypermodernité contemporaine nécessite la produc-tion d'une mobilité encore plus grande, mais diversifiée et changeante. La complexité qui produit et résulte de cette mobilité exige des approches sensiblement nouve-les. Il n'est plus possible de concevoir une infrastructure ou une ligne de transport collectif simplement comme le moyen d'aller d'un point à un autre. Non seulement, il

faut concevoir les transports comme des réseaux, mais il faut construire ces réseaux comme des structures mul-timodales et intermodales. Les citoyens doivent pouvoir accéder à tout point de la ville, à toute heure, de façons aussi variées que possible car leurs déplacements s'ins-crivent dans des programmes d'activités de plus en plus multiples et changeants.

De fait, ce contexte et ces besoins ont d'ores et déjà des conséquences importantes sur l'action publique en matière de transports. Les infrastructures lourdes de transports publics comme les métros et les tramways, les infrastructures plus légères comme les lignes de bus aménagées, doivent s'articuler avec les divers transports individuels (automobiles et cycles), les aménagements piétonniers (y compris les trottoirs roulants, les esca-lators, les ascenseurs), les transports intermédiaires comme les taxis, les navettes, les voitures partagées, les systèmes de stationnement (parkings et voituriers) etc. Il est fort probable aussi que dans les prochaines années, la performance des transports urbains passera par la gestion intégrée de ces différents modes de transport et par des centrales de mobilité qui seront capables à la fois de donner une information multimodale en temps réel sur les possibilités, les horaires et les durées de tous les modes de déplacements et de leurs combinaisons, et de gérer une partie de ces divers flux.

L'avenir en matière de mobilité urbaine est de ce point de vue plus tourné vers la mobilisation de l'économie de la connaissance et de l'information pour concevoir et gérer des complexités de plus en plus grandes, que dans un re-tour à une improbable proximité de voisinage généralisée, un ralentissement des déplacements, une simplification des flux et des voiries. L'hypermodernité en cette matière se caractérise probablement par la recherche d'articula-tion des échelles, des vitesses et des temporalités.

L'enjeu que constituent ces articulations nous conduisent à nous interroger sur la structuration même de la société hypermoderne.

#### HYPERMOBILITÉ ET SOCIÉTÉ HYPERTEXTE

Il est de plus en plus communément admis, dans la conti-nuation notamment des analyses de Simmel en termes de cercles sociaux multiples, que les individus participent à une variété de milieux sociaux. On parle d'individus multi-appartenants, pluriels. Ainsi, très concrètement, alors qu'autrefois les voisins étaient aussi des collègues, des parents et des amis (ou des ennemis), aujourd'hui de plus en plus, les individus fréquentent des milieux physi-ques et humains diversifiés. Ils se déplacent, réellement et virtuellement, dans des territoires géographiques et sociaux distincts.

Chaque individu s'efforce d'articuler ces différents territoires de façon singulière, et tend à configurer de manière spécifique ses divers temps, espaces, activités et relations. Chaque individu « appartient » ainsi simulta-nément à des champs sociaux distincts, du travail, de la famille, du voisinage, de l'engagement, de l'amitié, etc.

Métaphoriquement, on peut considérer que ces champs forment une sorte d'hypertexte social.

L'hypertexte est un ensemble de textes unis par des mots communs – les noeuds - qui font « liens » entre les textes. C'est une structure à plusieurs dimensions : chaque texte a sa propre structure, sa propre syntaxe, grammaire,

sémantique ; mais ces textes forment aussi une multipli-cité de structures communes, définies par divers mots présents dans plusieurs de ces textes, mots qui font liens entre eux. La numérisation des textes et leur assembla-ge dans une base commune permet ainsi au lecteur, en « cliquant » sur le mot d'un texte, d'accéder à ce même mot dans une série d'autres textes. Dans un hypertexte, chaque mot appartient donc simultanément à plusieurs textes ; dans chacun d'eux, il participe à la production de sens différents en interagissant avec d'autres mots du texte, mais selon des syntaxes éventuellement variées d'un texte à un autre ; et les productions hypertextuelles diffèrent selon les mots retenus.

On peut considérer métaphoriquement que les indivi-dus sont simultanément ou successivement dans des champs sociaux distincts comme les mots le sont dans les différents documents d'un hypertexte. Les individus interagissent dans leur champ social professionnel avec des collègues selon une « syntaxe » professionnelle ; dans le champ familial ils interagissent avec des parents selon une « syntaxe » familiale ; dans un troisième, ils le font avec des partenaires selon une « syntaxe » sportive etc. Ce sont les « individus-mots » qui constituent eux-mêmes les liens entre ces « textes-champs sociaux ». Ils passent d'un champ à un autre, soit en se déplaçant, soit en télécommu-nicant. Lorsqu'un employé sur son lieu de travail télépho-ne à son domicile, d'une certaine manière, il change de « texte », voire de comportement, sinon de personnalité.

Les divers champs sociaux sont de natures différentes. La participation des individus à chacun d'entre eux peut être plus ou moins volontaire, durable. Les interactions peuvent y être économiques, culturelles, affectives, réciproques, hiérarchiques, normalisées, en face à face, écrites, parlées, télécommuniquées etc. Les valeurs do-minantes, voire les éthiques sont de plus en plus distinc-tes : performance, profit, amour, amitié, solidarité etc. Les champs sont d'échelles variables (du « local » au « global ») et plus ou moins ouverts. Les réseaux qui structurent ces champs peuvent être en étoile, maillés, hiérarchisés. Et les individus font du code switching, s'efforçant de jongler avec des codes sociaux et culturels différents pour pouvoir passer d'un champ à l'autre. Cela suppose des compétences particulières et implique de fait des inégalités individuelles et sociales diverses. Les indivi-dus ne disposent en effet pas tous des mêmes possibilités de construire des espaces sociaux à *n* dimensions, ou de passer aisément d'un champ social à un autre. Pour certains individus, le feuilleté des réseaux est complè-tement écrasé : leurs champs économiques, familiaux, locaux, religieux se recouvrent très largement. Ainsi les exclus du marché du travail sont généralement peu multi-appartenants : ils habitent le plus souvent dans les grands ensembles, vivent d'une économie « informelle » locale, et ne rencontrent principalement que des gens de leur quartier.

La possibilité de se déplacer dans une série de champs ouvre des potentialités qui ne sont donc pas également accessibles à tous. La mobilité physique et virtuelle devient ainsi un élément de plus en plus important dans la formation et les effets des inégalités individuelles et so-ciales. Quant à la multi-personnalité, que semble rendre possible l'hypertexte social, elle prend parfois des formes pathologiques qui font question sur la possibilité effecti-ve que les individus ont de gérer des soi multiples.

Toutefois, on assiste aujourd'hui au développement de ce type d'individu déjà esquissé par Simmel, capable de se comporter de façons différentes dans les divers champs sociaux qu'il fréquente.

On peut donc considérer que l’individu hypermoderne ne se situe plus dans une temporalité et une spatialité uniques, mais dans un espace-temps à *n* dimensions, et qu’il navigue ainsi en permanence dans des temps et des lieux multiples. Confronté à une variété et à une différenciation croissantes de ses espaces-temps, il saisit comme nous l’avons déjà noté précédemment les outils qui lui permettent de se déplacer le plus rapidement et le plus aisément possible d’un champ à un autre, s’efforçant d’atteindre sous une forme ou sous une autre l’ubiquité et la simultanéité qui d’une certaine manière pseudo-réunifient un soi de plus en plus éclaté. Cette mobilité à *n* dimensions, caractéristique de l’hypermodernité, nous ramène à la question du droit à la mobilité que j’évoquais en introduction.

Le droit à la mobilité

## LE DROIT À LA MOBILITÉ

Pouvoir se déplacer, réellement et virtuellement, dans des espaces sociaux divers dont les codes, les logiques et les valeurs diffèrent, suppose en effet que les individus aient le droit de se déplacer et disposent de moyens et de compétences pour ce faire.

Dans nos sociétés, le droit liberté de déplacement urbain est en gros acquis.

Toutefois, l’évolution de certains espaces publics dans les villes n’est pas sans nous interpeller sur l’avenir de ce droit.

En effet, de plus en plus fréquemment, des habitants souhaitent limiter les possibilités de traversée de leur quartier. Les raisons en sont diverses, mais tournent autour de la sécurité, de la tranquillité et de la lutte contre la pollution. Cela commence généralement par des obstacles physiques de toutes sortes, du type rétrécissement des voiries, « gendarmes couchés », « coussins berlinois », chicanes, potelets, par des restrictions de stationnement ou des tarifs prohibitifs pour les nonrésidents, par des entrelacs de sens uniques, et se poursuit parfois par la mise en place de barrières, de plots, de gardiens.

Dans certains pays, on voit également proliférer des « *gated communities* » c’està-dire des morceaux de villes, privés, entourés de murs et comprenant en leur sein un certain nombre d’équipements. Ainsi, des espaces urbains autrefois publics, c’està-dire ouverts à tous, se communautarisent ou se privatisent, restreignant de fait non seulement l’accessibilité de ces quartiers, mais leur traversée et les circulations urbaines.

Cette évolution fait d’autant plus problème que, fréquemment, les riverains s’efforcent d’étendre les restrictions de circulation également aux grands axes de circulation, privilégiant partout les fonctions résidentes tant par rapport aux activités que par rapport aux flux. Les autorités locales étant dans les pays démocratiques élues par les habitants, et la décentralisation aidant, le poids de ces logiques riveraines tend à croître et hypothèque parfois significativement les mobilités urbaines.

De fait, la différenciation du droit de déplacement des citoyens selon qu’ils habitent le quartier qu’ils traversent ou non, est une menace très sérieuse pour le droit à la mobilité comme pour les dynamiques urbaines. Car les villes ne sont pas des additions de villages et la valeur même de chacun des quartiers d’une ville ne vaut que par le potentiel d’interactions qu’il offre. Cela ne veut pas dire que l’on doit négliger les demandes habitantes de tranquillité et de sécurité, mais que les moyens que l’on

met en oeuvre doivent respecter des principes de base en matière de droit et d’équité, et ne pas hypothéquer les performances d’ensemble de la cité.

La question du droit–créance, c’est-à-dire des moyens que les pouvoirs publics doivent mettre en oeuvre pour garantir non seulement la liberté de se déplacer, mais des possibilités effectives, est également très complexe.

Dans les pays développés, et encore plus dans les pays en voie de développement, de nombreuses catégories d’individus n’ont en effet pas les moyens de se déplacer, parce qu’ils souffrent de handicaps divers, sociaux, culturels, économiques, psychologiques, physiques ; parce qu’ils n’ont pas de moyens de déplacement individuel ; parce qu’il n’y a pas de service public de transport là où ils sont ou bien là où ils veulent se rendre. Ils sont donc en droit d’attendre de la société que celle-ci leur permette d’accéder réellement à la mobilité. Cela ouvre bien sûr à des débats sur les diverses manières dont la société peut rendre possible pour tous cette mobilité, et donc sur les notions de service public et de service universel.

Ces questions se posent avec d’autant plus de force que la dilatation des territoires de la vie quotidienne, et le fait que de plus en plus les villes fonctionnent à l’échelle de vastes étendues urbaines, souvent peu denses, rendent impossibles ou très nettement insuffisantes les solutions collectives ou pratiques palliatives individuelles anciennes.

La marche, le vélo et les autobus restent des solutions performantes dans un certain nombre de cas, mais les citoyens qui dépendent exclusivement de ces modes de transports n’ont plus accès aujourd’hui qu’à une partie de plus en plus faible du potentiel qu’offrent les villes contemporaines.

Le développement de toutes sortes de péages urbains, et plus particulièrement de droits d’entrée pour les automobilistes dans certaines parties des villes (comme c’est le cas dans le centre de Londres), pose de ce point de vue du droit créance à la mobilité, un problème de discrimination et d’équité. Le prix dissuasif de ce péage constitue en effet une complication pour les plus pauvres - l’usage de transports collectifs – voire un véritable handicap à certaines heures où les transports collectifs sont encombrés ou à l’inverse peu fréquents. Dans le même temps, les riches circulent mieux et peuvent ainsi s’approprier et utiliser pleinement les avantages de la centralité. Ce dit « péage de congestion », s’il n’est pas modulé socialement, risque donc d’accentuer la fragmentation sociale et fonctionnelle des grandes villes.

La question du droit au mouvement, en particulier dans les villes, prend donc aujourd’hui une dimension nouvelle, quantitativement et qualitativement. Cette question n’est en elle-même pas nouvelle. Elle a même été l’objet de mouvements sociaux à diverses époques, ne serait-ce qu’en France au début des années 1970 où les luttes des usagers des transports ont très concrètement abouti à la création d’une taxe spéciale pour financer les équipements de transport collectif, et à l’invention de la carte orange. Mais le droit aux transports devient aujourd’hui une forme centrale de la question sociale dans les sociétés hypermodernes, et une question particulièrement aiguë pour l’insertion sociale et le droit au travail comme le montrera Éric Le Breton dans une des prochaines conférences de ce cycle.

Mais si la mobilité est de plus en plus au coeur de la société, elle est aussi, nécessairement, de plus en plus

mise en cause. J’aborderai cela brièvement dans deux perspectives différentes, celle des enjeux énergétiques et celle de la démocratie.

Les enjeux énergétiques

### LES ENJEUX ÉNERGÉTIQUES ET L’ÉMERGENCE D’UNE HYPERMODERNITÉ ENVIRONNEMENTALE

D’une part, il est clair que les déplacements consomment beaucoup d’énergie et contribuent significativement à l’effet de serre. De fait, la liberté de se déplacer, et le faible coût de l’énergie pendant une longue période, ont donc favorisé un modèle de développement que l’on pourrait qualifier d’extensif, dans la mesure où il n’a cherché ni à minorer les motifs de déplacement, ni à utiliser de façon aussi efficace que possible l’espace. D’autre part, le droit à la mobilité est aussi contesté comme une manière à peine voilée d’imposer une mobilité généralisée, qui s’inscrirait à la fois dans une logique économique visant à mettre en concurrence partout hommes, biens et capitaux, et dans des dispositifs de pouvoir et de contrôle. Ces arguments sont à prendre au sérieux et posent deux questions : en premier lieu, les risques de pénurie d’énergie et de changements climatiques doivent-ils et vont-ils conduire nos sociétés à limiter les mobilités urbaines ? En second lieu, comment pourra-t-on à la fois promouvoir un droit créance au mouvement et garantir en même temps un autre droit créance à la sédentarité, par exemple sous la formule utilisée tant par les pouvoirs publics que par des mouvements sociaux du « droit de vivre et de travailler au pays », du « relogement sur place » etc. Nos sociétés n’ont évidemment pas les moyens d’assurer de façons illimités tous ces droits créances, et il faut qu’*in fine* elles arbitrent. Sur quelles bases peuvent-elles le faire ?

S’agissant du premier problème, d’ordre environnemental, il semble que la question majeure dans les pays développés, soit celle de la maîtrise du dit « étalement urbain ». Il sera probablement difficile dans des sociétés démocratiques d’enrayer radicalement la dynamique d’extension spatiale des villes et le développement d’un habitat individuel péri-urbain. Il s’agit en effet de demandes fortes, dans tous les pays, et les élus iront difficilement contre les souhaits d’un grand nombre d’électeurs. Par ailleurs, l’amélioration de la qualité des opérations immobilières denses intra-urbaines ne sera pas sans effet mais ne retiendra à l’intérieur des villes qu’une petite partie des candidats à la péri et à la suburbanisation. Les pénalisations fiscales et tarifaires pourraient aussi avoir une certaine efficacité, mais elles devront être pratiquées de façon précautionneuse pour ne pas accentuer les inégalités sociales. Il faut en effet avoir à l’esprit qu’aujourd’hui, notamment en France, les habitants des centres des grandes villes appartiennent beaucoup aux couches moyennes supérieures, alors que les périphéries sont plus habitées et fréquentées par des couches sociales modestes. Toute pénalisation de la vie en périphérie frappe donc d’abord des populations pauvres mais fortement dépendantes de la mobilité en général, de l’automobile en particulier, voire de la vitesse. Notons en passant que la lenteur de la marche à pied et des autobus devient le luxe des « bobos » qui habitent, travaillent, s’approvisionnent et se divertissent au coeur des villes.

Il est donc probable que l’extension des territoires de la vie quotidienne et la croissance des mobilités se poursuivront mais qu’en contrepartie, nos sociétés investiront de plus en plus massivement dans les techniques de transport et d’urbanisme permettant à cette urbanisation péri-phérique d’être la plus économe possible en énergie. Cela

sera possible notamment parce que les questions environnementales ont gagné une légitimité suffisante pour que dans les années à venir les pouvoirs publics puissent prendre des mesures de plus en plus rigoureuses concernant les consommations énergétiques et les rejets de gaz à effet de serre. Cela ne se fera pas contre les producteurs de moyens de transport, au contraire, mais avec eux car les équipements permettant d’économiser de l’énergie et de limiter les rejets solides et gazeux rendus obligatoires, deviendront de fait des conditions de marché identiques pour tous. J’ai le sentiment que cette évolution est déjà bien engagée et que l’environnement apparaît de plus en plus comme une perspective de renouvellement tant des consommations marchandes que des appareils de production. Les nouvelles lois et règlements se chargeront de rendre obsolètes de nombreux outils de production et de consommation, et d’éliminer ainsi les acteurs économiques qui ne seront pas capables d’investir dans les nouvelles technologies environnementalement conformes. L’hypermodernité, d’un point de vue économique notamment, n’opposera donc probablement pas la mobilité et l’environnement, mais valorisera l’une par l’autre. Nous ne sommes pas à l’aube d’une postmodernité qui ébranlerait le mode de production, mais d’une extension de la sphère de celui-ci grâce précisément aux valeurs environnementales.

Cette marchandisation ne mettra pas fin pour autant à l’équation à trois inconnues que constitue ce qu’on Apelle aujourd’hui le développement durable et qui consiste à essayer de trouver des solutions performantes du point de vue économique, équitables du point de vue social, et éthiques du point de vue environnemental. Mais il est probable que la possibilité de plus en plus grande de trouver des solutions économiquement rentables aux problèmes éthiques de la protection de l’environnement et des générations futures, reposera avec force le problème de la justice et de l’équité sociale risque d’en faire les frais.

Quant à la seconde question, des rapports entre droit à la mobilité et droit à l’immobilité, elle pose d’une certaine manière la question de la démocratie, et des modalités d’arbitrage entre des droits qui supposent pour être effectifs que leur soient affectés des ressources spécifiques et partiellement exclusives les unes des autres.

Le droit à la mobilité

Il est clair que le mouvement met en cause certaines des formes de la démocratie locale. Un même citoyen habite en effet dans un endroit, travaille dans un autre parfois très éloigné, se divertit dans un troisième, traverse de nombreux autres etc. Mais il ne vote que là où il dort. Un pouvoir démocratique à l’échelle métropolitaine pourrait être une réponse, au moins partielle. Mais il faut constater que la plupart des pays ne sont pas parvenus à instaurer de tels pouvoirs et que l’urbanisme et les transports en particulier résultent encore beaucoup de l’addition de programmes d’intérêts très locaux. L’hypermodernité appelle sans doute des innovations plus profondes, capables de prendre en compte l’hyper-espace urbain qui se dessine aujourd’hui. Peut-être un jour disposerons-nous ainsi d’un stock de droits de vote que nous pourrions utiliser dans les différents endroits où nous vivons et où nous nous déplaçons. Peut-être aussi inventerons-nous de nouvelles formes de gouvernance mêlant différents types d’expression et de représentation démocratiques. Mais la mobilité hypermoderne aura certainement pas mal de difficultés à mettre en mouvement les institutions qui ont largement perdu de leur crédit.

Personnellement, je ne partage pas ces thèses postmodernes, ou plus précisément l’interprétation postmoderne

de ces constats. Je pense que plutôt que de parler de crise de la modernité, il faut parler de crise d’une première modernité voire d’une deuxième modernité, précisément parce que ces modernités étaient très largement incomplètes et que le processus de modernisation n’avait fait encore que très partiellement son oeuvre.

Ainsi, le rapport que les sociétés modernes ont entretenu avec la science était encore largement pré-moderne parce que de nature quasi religieuse. On croyait à la science et en ses vertus intrinsèques. Aujourd’hui, un nouveau rapport à la science s’ébauche, plus critique et moins confiant, plus controversial et moins fétichiste, un rapport fondamentalement plus scientifique, et donc plus moderne. Je m’inscris ainsi dans le courant de pensée critique vis-à-vis des thèses postmodernes, thèses dont les conséquences sociales et politiques ne sont par ail leurs pas négligeables, notamment parce qu’elles justifient un certain relativisme et un grand scepticisme vis-à-vis de divers engagements sociétaux. En revanche, je partage l’hypothèse que les sociétés modernes occidentales connaissent plutôt une accentuation ou une radicalisation de la modernité, qu’elles entrent dans ce que je qualifie de phase hypermoderne, qui se caractérise par le renforcement des dynamiques qui ensemble animent le processus de modernisation : la rationalisation, l’individualisation, la différenciation et l’économisation (ou la marchandisation).

La rationalisation, c’est à la fois le désenchantement du monde et le remplacement des croyances et des religions par des approches scientifiques, c’est aussi le remplacement des traditions et des routines par des pratiques réfléchies et réflexives (ou la pensée fait retour sur l’action), et c’est enfin la mobilisation des connaissances et l’utilisation de plus en plus généralisée des techniques dans tous les domaines de la vie.

L’individualisation , c’est la poursuite d’une dynamique, manifeste également depuis la Renaissance, qui voit les individus chercher à accroître leur autonomie.

La différenciation, c’est le processus qui produit des individus de plus en plus singuliers et de moins en moins déductibles de leur appartenance à de grands groupes sociaux. C’est une dynamique qui interagit avec l’individualisation et avec la division du travail, et qui résulte d’une certaine manière de la mobilisation des sciences et des techniques par l’économie.

La marchandisation enfin, est le processus d’élargissement de la sphère économique à tous les actes de la vie et à toutes les pratiques sociales.

Il semble difficile de contester la permanence, voire le renforcement de ces dynamiques. Notre société est ainsi plus que jamais et à tous points de vue, en mouvement, vers plus de science, plus d’autonomie individuelle et plus d’interdépendances en même temps, plus de diversité, plus de biens et services marchands.

Mais, ce mouvement de modernisation, à la fois offre des potentialités et présente des risques. L’hypermodernité consiste précisément en une modernité critique et précautionneuse vis-à-vis d’elle-même. L’hypermodernité résulte d’une crise de la foi dans la modernité, ou plutôt dans son désenchantement, car nous savons bien aujourd’hui qu’elle peut produire le meilleur comme le pire.

Ainsi, mouvement ou les mouvements de la modernité ne sont pas interrompus. Au contraire, ils semblent même s’accélérer par bien des aspects ; mais nous savons

aujourd’hui que ces mouvements n’entraînent pas notre société dans un seul sens, et de façon linéaire.

Or la mobilité physique des personnes, des biens et des informations joue un rôle très important dans ces mouvements, dans ces dynamiques de rationalisation et donc de choix, d’autonomie des individus et de maîtrise de leurs espaces-temps, de différenciation, de complexification, et d’élargissement de la sphère économique.

Très concrètement, aujourd’hui, se déplacer est devenu une nécessité pour accéder à la plupart des biens, des services et des relations sociales. Le déplacement conditionne de fait l’accès au logement, au travail, à l’éducation, à la culture, à la santé, mais aussi d’une certaine manière à l’amour, à l’amitié, à la politique… Nous ne trouvons plus, et nous ne trouverons plus jamais à proximité immédiate les uns des autres, l’habitat, l’emploi, les écoles, les loisirs, la famille, les amis, les compagnons d’engagement etc. Pouvoir bouger est donc plus que jamais une liberté profondément associée au développement du monde moderne, déjà clairement posée en ces termes par Hobbes et consacrée par la Déclaration des Droits de l’Homme et du Citoyen.

Mais « bouger » est aussi de nos jours une obligation qui d’une certaine manière fait émerger en contrepartie la question d’un droit à l’immobilité, dans une société où le mouvement est devenu une condition clef de tout échange, et parfois un dispositif de pouvoir.

Par ailleurs, les déplacements font de plus en plus problème dans nos sociétés, non seulement parce qu’ils sont une source de nuisances pour les riverains des voies de transport, mais parce qu’ils consomment beaucoup d’énergie et contribuent significativement à l’effet de serre. Certes, nous pouvons essayer de mieux organiser les villes, de mieux coordonner les localisations pour optimiser les déplacements aux regards de diverses contraintes. Mais dans une société fortement développée, où la division du travail ne cesse de s’approfondir, le mouvement semble largement irrépressible et prend une importance grandissante.

La possibilité effective de se déplacer dans les villes, que l’on peut considérer comme une des libertés de base dans les sociétés démocratiques, devient donc un enjeu encore plus essentiel qui fait du droit au transport, déjà consacré en France par divers textes et notamment une loi de 1982, une sorte de droit générique dont procèdent de nombreux autres droits.

Réfléchir aux relations entre modernité et mobilité implique donc que nous portions notre attention sur cette question du droit aux transports. Mais ce droit risquerait de ne rester qu’une affirmation de principe s’il n’était défini que comme un droit liberté.

Il nous faut donc nous pencher très précisément sur les enjeux et les moyens des mobilités urbaines aujourd’hui pour penser ce droit également comme un droitcréance, c’est-à-dire impliquant pour notre société, pour les individus comme pour les pouvoirs publics, des moyens, des obligations, mais aussi des limites.

J’examinerai donc successivement l’enjeu de la maîtrise collective des nouveaux territoires urbains, l’enjeu de la maîtrise individuelle des espaces temps, enfin les formes nouvelles de la structuration de cette société hypermobile. Cela me permettra de resituer la question du droit à la mobilité dans son contexte sociétal et d’examiner ce qui le porte comme ce qui peut s’y opposer.

### MOBILITÉS ET MAÎTRISE COLLECTIVE DES TERRITOIRES URBAINS : LA MÉTROPOLISATION HYPERMODERNE

Comme l’a montré Pierre Veltz, le modèle économique moderne est clairement fondé sur une dynamique de division croissante du travail qui est elle-même fondée sur la capacité de déplacer les personnes, les biens et les informations. Sans faire preuve d’un économisme excessif, on peut aussi souligner que les villes résultent de la division du travail et la génèrent en retour ; les villes n’existent ainsi que par le mouvement. Elles offrent des performances accrues aux sociétés, que celles-ci soit mues par des logiques de pouvoir et de défense, par des logiques religieuses ou par des logiques économiques.

Le regroupement de populations importantes dans des villes, implique donc qu’une partie des individus d’une société, les citadins, ne soit plus occupée aux tâches de production des vivres, et qu’il faille donc transporter et stocker pour elle des biens alimentaires. Historiquement, les besoins en nourriture des populations urbaines ont ainsi contribué au développement de la division du travail, des échanges, et avec eux, à l’invention et à la diffusion de la monnaie, de la comptabilité, et de l’écriture qui sont des moyens d’échange, de transport et de stockage de la valeur et des informations.

Ainsi, la croissance des villes s’est appuyée non seulement sur des techniques de transport, mais aussi sur des techniques de stockage des biens, des informations et bien sûr des hommes. Ces différentes techniques font d’ailleurs système, comme le montre clairement aujourd’hui le développement de la livraison : certains achats qui autrefois nécessitaient le déplacement de l’acheteur tant pour s’informer que pour s’approvisionner, sont remplacés aujourd’hui pour partie par des télécommunications, mais nécessitent aussi de nouveaux modes de transport, de stockage des biens, des informations et des personnes.

Au XIX<sup>ème</sup> siècle le développement du capitalisme industriel et urbain a nécessité une mobilisation sans précédent de ces techniques qui ont, entre autres, révolutionné les formes et les modes de fonctionnement des villes. Le transport et le stockage des informations avec en particulier le téléphone et les presses rotatives, le transport et le stockage des biens et des personnes avec l’électricité, le tramway, l’ascenseur, le transport et le stockage de la nourriture avec le train, la boîte de conserve, l’invention de la chaîne industrielle dans les abattoirs dès la fin du XIX<sup>ème</sup> puis la réfrigération et le réfrigérateur individuel, ont rendu possible le fonctionnement des villes à une échelle nouvelle et ont participé à la production de formes urbaines nouvelles.

Aujourd’hui, la dynamique de métropolisation, qui est intimement liée à celle de la globalisation, mobilise la recherche et la mise en oeuvre de nouveaux modes de transport et de stockage des biens, des informations et des personnes.

On peut définir simplement la métropolisation comme la concentration des richesses humaines, culturelles et matérielles, dans et autour des agglomérations les plus importantes. C’est en fait la continuation du processus d’urbanisation dans des sociétés où la quasi totalité des populations habite déjà des villes. En se développant, les métropoles absorbent et intègrent dans leur fonctionnement quotidien des villes, des bourgs, des villages et des campagnes de plus en plus éloignés. Se forment ainsi de nouveaux types d’espaces urbains, distendus, discon-

tinus, hétérogènes, multipolarisés que j’ai qualifiés de métapoles pour exprimer l’idée qu’il s’agit d’une nouvelle forme de ville qui va au-delà des précédentes.

Cette dynamique de globalisation-métropolisation nécessite notamment le développement des nouvelles techniques de transport et de stockage de l’information et de la communication. Les progrès particulièrement rapides dans ce domaine, en particulier grâce à la numérisation mais aussi à toute une série de nouvelles techniques qui vont de l’aérospatial aux nanotechnologies, contribuent en retour à orienter le développement économique et urbain vers des formes nouvelles.

La chute spectaculaire du coût du transport, du stockage et du traitement des informations tend à privilégier l’utilisation de ce facteur de production dans les activités les plus diverses.

Mais par ailleurs, l’ensemble des techniques de transport a considérablement progressé, y compris pour les déplacements intra-urbains. Le développement des vitesses des transports urbains individuels remplace ainsi efficacement dans certains cas la densité pour maximiser le potentiel d’interactions, et permet donc une urbanisation moins intensive. Les transports collectifs rapides produisent quant à eux souvent de nouveaux modèles logistiques de même nature que les « hubs and spokes » des transports aériens. Il en résulte que le passage par ces hubs devient le moyen le plus rapide d’accéder à tout point de l’agglomération dans des temps à peu près équivalents. Des quartiers situés à l’autre bout de l’agglomération ne sont alors pas plus éloignés que les quartiers voisins. C’est tout le système des proximités géographiques, voire des centralités, qui est ainsi modifié, comme Pierre Veltz l’a bien montré.

L’un des effets majeurs et qui n’est paradoxal qu’en apparence, c’est que la diffusion de ces nouvelles technologies, loin de supprimer l’effet des distances matérielles ou des spécificités locales, donne au contraire une importance renforcée à l’accessibilité physique et à la spécificité des lieux. Les réseaux de télécommunication deviennent en effet si indispensables partout et pour tout, qu’ils se diffusent sous des formes diverses et tendent peu à peu à ne pas influencer plus les localisations des activités que n’ont fini par le faire les réseaux d’eau, d’électricité ou d’égouts. En revanche, tout ce qui ne se télécommunique pas ou se transporte plus difficilement joue un rôle croissant, tant économiquement que socialement. De même que la mauvaise monnaie chasse la bonne, les domaines à progrès technologiques lents pèsent d’un poids renforcé. Il en résulte plusieurs effets sur les dynamiques et les formes urbaines.

En premier lieu, on constate un renforcement des processus de polarisation et de différenciation fonctionnelle des espaces dus à l’importance et au coût relativement croissants de la proximité. Toutes les activités tendent à constituer des « zones » ou des « centres », d’affaires, de commerce, de loisirs, de culture, de recherche. A minima de la polarisation, se constituent également des « grappes », des « clusters », des « districts » etc.

En second lieu, les habitants comme les entreprises choisissent des localisations qui maximisent l’accès physique à une ou plusieurs ressources principales. Beaucoup de citadins privilégient ainsi la surface habitable, la forme individuelle de l’habitat et la proximité avec des espaces naturels. De fait, il leur est possible grâce à l’automobile à la fois d’habiter une maison dans une quasi-campagne, et d’accéder facilement à la ville pour bénéficier de ses équipements divers en tant que de besoin.

D'autres ménages, sans enfants ou appartenant aux couches sociales les plus qualifiées, font des choix opposés, privilégiant les ressources situées au coeur des villes. De la même façon, certaines entreprises cherchent en périphérie du foncier peu cher et facilement accessible aux employés motorisés, tandis que d'autres fonctions économiques se localisent au contraire de façon toujours plus centrale, à proximité des activités et emplois très qualifiées, et dans des lieux où les rencontres en face à face qui leur sont nécessaires, sont plus commodes.

Il résulte de cette double dynamique, des espaces urbains à la fois plus étendus et des zones de plus en plus différenciées voire plus polarisées. L'étalement urbain rime ainsi avec la « *gentrification* » des centres anciens dans bon nombre de métropoles européennes voire nord-américaines (la gentrification, littéralement l'embourgeoisement, est la conquête de quartiers par des couches aisées) ; de même, les parcs industriels et tertiaires suburbains vont de pair avec l'hypertrophie des centres directionnels et le dynamisme des downtowns ; les centres commerciaux périphériques quant à eux font système avec la spécialisation et la « touristification » des commerces des quartiers anciens des villes.

De fait, ces évolutions mettent bien en évidence que le processus de modernisation continue d'imprimer sa logique aux villes. Certains avaient pu croire ces dernières années à une crise de l'urbanisme moderne, notamment avec les problèmes des grands ensembles d'habitat social, la mise en cause des infrastructures autoroutières intra-urbaines, la renaissance de quartiers anciens, un certain goût pour l'architecture postmoderne etc. En fait, on constate en y regardant de plus près, que la modernité urbanistique continue plus que jamais, fondée comme précédemment sur une mobilité et une différenciation accrues. Car ce n'est pas la logique moderne qui a été mise en cause, mais les formes que celle-ci avait prises pendant la période que l'on a pu qualifier de fordo-kye-nésio-corbuséenne. On avait recherché à faire des villes plus « performantes » en les simplifiant, en taylorisant la les fonctions urbaines, en essayant de produire en série des logements et en « fordisant » l'habitat, en mobilisant l'État – Providence pour réaliser directement toutes sortes d'équipements et de services publics.

Aujourd'hui, les modèles de performance ont changé : les maîtres mots sont la flexibilité, la réactivité, la gestion de la complexité et des incertitudes. Mais les enjeux fondamentaux sont toujours les mêmes et sont tout aussi modernes. L'urbanisme contemporain effectif, c'est-à-dire la manière dont les villes sont pensées et réalisées, ne verse pas dans le postmodernisme, malgré quelques figures spontanéistes et quelques enluminures décoratives, mais s'engage dans une volonté renouvelée de connaissance et de maîtrise, dans une modernité radicalisée, exacerbée, dans l'hypermodernité.

#### LES MOBILITÉS COMME RÉSULTANTES ET OUTILS DE LA MAÎTRISE INDIVIDUELLE DES ESPACES-TEMPS

Le processus de modernisation est caractérisé notamment par la dynamique d'individualisation. Dans la société contemporaine, les individus cherchent à disposer d'une autonomie croissante et à maîtriser les espaces-temps de leur vie quotidienne, que ce soit pour développer la sphère de leur intimité ou celle leurs interactions sociales. « Libre-ensemble », pour reprendre le titre d'un ouvrage de François de Singly sur la famille, tel

semble être le mot d'ordre de l'individu aujourd'hui. La mise en oeuvre de ce slogan se concrétise dans la société contemporaine par la recherche de tous les moyens qui permettent aux individus de choisir les objets, les lieux, les partenaires, les moments, les contextes de leurs activités. « Ce que je veux, où je veux, quand je veux, comme je le veux et avec qui je veux » est ainsi une exigence de plus en plus prégnante dans la vie quotidienne et, comme Alain Bourdin l'a bien montré dans ses travaux récents, fait de la mobilité un des outils majeurs de cette aspiration à pouvoir choisir.

Pour pouvoir être maîtres de leurs espaces-temps, les individus doivent donc pouvoir se dé-placer et se re-placer ; mais ils peuvent aussi se dé-synchroniser et se re-synchroniser. Les techniques de transport et de stockage des biens, des informations et des personnes sont donc mobilisées également à cette fin. Le couple produit surgelé – micro-ondes, les messageries téléphoniques et Internet, l'individualisation et la portabilité de nombreux équipements autrefois collectifs et fixes (comme le téléphone) sont autant de moyens qui permettent aux individus de choisir les lieux et les moments de leurs activités, seuls, avec d'autres, ou au milieu des autres.

Il résulte de cette évolution des mouvements de populations, de biens et d'informations de plus en plus diversifiés, changeants, et tendanciellement dans tous les sens et à toutes les heures du jour et de la nuit. Cette mobilité est engendrée par le processus d'individualisation et en retour le stimule. L'évolution des villes et des transports urbains illustre cela de façon particulièrement claire.

Autrefois, la vie des cités était largement synchronisée par les sirènes des usines, les cloches des églises, les sonneries des écoles, la cuisson des repas, le passage du train ou du bus, voire par les programmes des chaînes télévisées publiques. Les déplacements se faisaient en gros tous les jours aux mêmes heures sur les mêmes parcours et de la même façon.

Aujourd'hui, les horaires des activités sont de plus en plus variables, les adaptations personnelles de plus en plus possibles et la mobilité devient plus irrégulière, les citadins se déplaçant à des heures variées, sur des parcours changeants, avec des modes de transport diversifiés. Ils utilisent pour cela des outils de déplacement et de désynchronisation de plus en plus individuels et performants.

De fait, on constate que la croissance de la mobilité urbaine est aujourd'hui surtout constituée par des déplacements périphériques et tangentiels, en dehors des heures de pointe. Cela implique notamment que les solutions traditionnelles des transports collectifs, utilisables lorsque les déplacements étaient largement synchrones et concentrés sur des axes, sont souvent obsolètes en dehors des zones centrales ou très denses où métros, tramways et bus restent très performants.

Les mobilités contemporaines apparaissent ainsi à la fois comme des résultantes et des facteurs de l'individualisation et de la diversification des pratiques sociales. Elles participent activement à la complexification de la société en rendant possible, voire obligatoire, la personnalisation d'un grand nombre d'activités et de programmes d'activités. De même que l'industrie et la grande distribution sont aujourd'hui confrontées à une demande croissante de singularisation, de sur-mesure et de one-to-one, de même les transports urbains doivent faire face à une demande de services de « porte-à-porte » à toute heure du jour et de la nuit.

La modernité industrielle avait rendu possible la mobilité urbaine pour le plus grand nombre, par la production en série des voitures ou des voyages collectifs.

L'hypermodernité contemporaine nécessite la production d'une mobilité encore plus grande, mais diversifiée et changeante. La complexité qui produit et résulte de cette mobilité exige des approches sensiblement nouvelles. Il n'est plus possible de concevoir une infrastructure ou une ligne de transport collectif simplement comme le moyen d'aller d'un point à un autre. Non seulement, il faut concevoir les transports comme des réseaux, mais il faut construire ces réseaux comme des structures multimodales et intermodales. Les citadins doivent pouvoir accéder à tout point de la ville, à toute heure, de façons aussi variées que possible car leurs déplacements s'inscrivent dans des programmes d'activités de plus en plus multiples et changeants.

De fait, ce contexte et ces besoins ont d'ores et déjà des conséquences importantes sur l'action publique en matière de transports. Les infrastructures lourdes de transports publics comme les métros et les tramways, les infrastructures plus légères comme les lignes de bus aménagées, doivent s'articuler avec les divers transports individuels (automobiles et cycles), les aménagements piétonniers (y compris les trottoirs roulants, les escalators, les ascenseurs), les transports intermédiaires comme les taxis, les navettes, les voitures partagées, les systèmes de stationnement (parkings et voituriers) etc. Il est fort probable aussi que dans les prochaines années, la performance des transports urbains passera par la gestion intégrée de ces différents modes de transport et par des centrales de mobilité qui seront capables à la fois de donner une information multimodale en temps réel sur les possibilités, les horaires et les durées de tous les modes de déplacements et de leurs combinaisons, et de gérer une partie de ces divers flux.

L'avenir en matière de mobilité urbaine est de ce point de vue plus tourné vers la mobilisation de l'économie de la connaissance et de l'information pour concevoir et gérer des complexités de plus en plus grandes, que dans un retour à une improbable proximité de voisinage généralisée, un ralentissement des déplacements, une simplification des flux et des voiries. L'hypermodernité en cette matière se caractérise probablement par la recherche d'articulation des échelles, des vitesses et des temporalités.

L'enjeu que constituent ces articulations nous conduisent à nous interroger sur la structuration même de la société hypermoderne.

#### HYPERMOBILITÉ ET SOCIÉTÉ HYPERTEXTE

Il est de plus en plus communément admis, dans la continuation notamment des analyses de Simmel en termes de cercles sociaux multiples, que les individus participent à une variété de milieux sociaux. On parle d'individus multi-appartenants, pluriels. Ainsi, très concrètement, alors qu'autrefois les voisins étaient aussi des collègues, des parents et des amis (ou des ennemis), aujourd'hui de plus en plus, les individus fréquentent des milieux physiques et humains diversifiés. Ils se déplacent, réellement et virtuellement, dans des territoires géographiques et sociaux distincts.

Chaque individu s'efforce d'articuler ces différents territoires de façon singulière, et tend à configurer de manière spécifique ses divers temps, espaces, activités et relations. Chaque individu « appartient » ainsi simul-

tanément à des champs sociaux distincts, du travail, de la famille, du voisinage, de l'engagement, de l'amitié, etc. Métaphoriquement, on peut considérer que ces champs forment une sorte d'hypertexte social.

L'hypertexte est un ensemble de textes unis par des mots communs – les noeuds - qui font « liens » entre les textes. C'est une structure à plusieurs dimensions : chaque texte a sa propre structure, sa propre syntaxe, grammaire, sémantique ; mais ces textes forment aussi une multiplicité de structures communes, définies par divers mots présents dans plusieurs de ces textes, mots qui font liens entre eux. La numérisation des textes et leur assemblage dans une base commune permet ainsi au lecteur, en « cliquant » sur le mot d'un texte, d'accéder à ce même mot dans une série d'autres textes. Dans un hypertexte, chaque mot appartient donc simultanément à plusieurs textes ; dans chacun d'eux, il participe à la production de sens différents en interagissant avec d'autres mots du texte, mais selon des syntaxes éventuellement variées d'un texte à un autre ; et les productions hypertextuelles diffèrent selon les mots retenus.

On peut considérer métaphoriquement que les individus sont simultanément ou successivement dans des champs sociaux distincts comme les mots le sont dans les différents documents d'un hypertexte. Les individus interagissent dans leur champ social professionnel avec des collègues selon une « syntaxe » professionnelle ; dans le champ familial ils interagissent avec des parents selon une « syntaxe » familiale ; dans un troisième, ils le font avec des partenaires selon une « syntaxe » sportive etc. Ce sont les « individus-mots » qui constituent eux-mêmes les liens entre ces « textes-champs sociaux ». Ils passent d'un champ à un autre, soit en se déplaçant, soit en télécommuniquant. Lorsqu'un employé sur son lieu de travail téléphone à son domicile, d'une certaine manière, il change de « texte », voire de comportement, sinon de personnalité.

Les divers champs sociaux sont de natures différentes. La participation des individus à chacun d'entre eux peut être plus ou moins volontaire, durable. Les interactions peuvent y être économiques, culturelles, affectives, réciproques, hiérarchiques, normalisées, en face à face, écrites, parlées, télécommuniquées etc. Les valeurs dominantes, voire les éthiques sont de plus en plus distinctes : performance, profit, amour, amitié, solidarité etc. Les champs sont d'échelles variables (du « local » au « global ») et plus ou moins ouverts. Les réseaux qui structurent ces champs peuvent être en étoile, maillés, hiérarchisés. Et les individus font du code switching, s'efforçant de jongler avec des codes sociaux et culturels différents pour pouvoir passer d'un champ à l'autre. Cela suppose des compétences particulières et implique de fait des inégalités individuelles et sociales diverses. Les individus ne disposent en effet pas tous des mêmes possibilités de construire des espaces sociaux à n dimensions, ou de passer aisément d'un champ social à un autre. Pour certains individus, le feuilleté des réseaux est complètement écrasé : leurs champs économiques, familiaux, locaux, religieux se recouvrent très largement. Ainsi les exclus du marché du travail sont généralement peu multi-appartenants : ils habitent le plus souvent dans les grands ensembles, vivent d'une économie « informelle » locale, et ne rencontrent principalement que des gens de leur quartier.

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

ciales. Quant à la multi-personnalité, que semble rendre possible l’hypertexte social, elle prend parfois des formes pathologiques qui font question sur la possibilité effective que les individus ont de gérer des soi multiples.

Toutefois, on assiste aujourd’hui au développement de ce type d’individu déjà esquissé par Simmel, capable de se comporter de façons différentes dans les divers champs sociaux qu’il fréquente.

On peut donc considérer que l’individu hypermoderne ne se situe plus dans une temporalité et une spatialité uniques, mais dans un espace-temps à *n* dimensions, et qu’il navigue ainsi en permanence dans des temps et des lieux multiples. Confronté à une variété et à une différenciation croissantes de ses espaces-temps, il saisit comme nous l’avons déjà noté précédemment les outils qui lui permettent de se déplacer le plus rapidement et le plus aisément possible d’un champ à un autre, s’efforçant d’atteindre sous une forme ou sous une autre l’ubiquité et la simultanéité qui d’une certaine manière pseudo-réunifient un soi de plus en plus éclaté.

Cette mobilité à *n* dimensions, caractéristique de l’hypermodernité, nous ramène à la question du droit à la mobilité que j’évoquais en introduction. Pouvoir se déplacer, réellement et virtuellement, dans des espaces sociaux divers dont les codes, les logiques et les valeurs différent, suppose en effet que les individus aient le droit de se déplacer et disposent de moyens et de compétences pour ce faire.

Dans nos sociétés, le droit liberté de déplacement urbain est en gros acquis. Toutefois, l’évolution de certains espaces publics dans les villes n’est pas sans nous interpeller sur l’avenir de ce droit.

En effet, de plus en plus fréquemment, des habitants souhaitent limiter les possibilités de traversée de leur quartier. Les raisons en sont diverses, mais tournent autour de la sécurité, de la tranquillité et de la lutte contre la pollution. Cela commence généralement par des obstacles physiques de toutes sortes, du type rétrécissement des voiries, « gendarmes couchés », « coussins berlinois », chicanes, potelets, par des restrictions de stationnement ou des tarifs prohibitifs pour les nonrésidents, par des entrelacs de sens uniques, et se poursuit parfois par la mise en place de barrières, de plots, de gardiens.

Dans certains pays, on voit également proliférer des « *gated communities* » c’està- dire des morceaux de villes, privés, entourés de murs et comprenant en leur sein un certain nombre d’équipements. Ainsi, des espaces urbains autrefois publics, c’està- dire ouverts à tous, se communautarisent ou se privatisent, restreignant de fait non seulement l’accessibilité de ces quartiers, mais leur traversée et les circulations urbaines.

Cette évolution fait d’autant plus problème que, fréquemment, les riverains s’efforcent d’étendre les restrictions de circulation également aux grands axes de circulation, privilégiant partout les fonctions résidentes tant par rapport aux activités que par rapport au flux. Les autorités locales étant dans les pays démocratiques élues par les habitants, et la décentralisation aidant, le poids de ces logiques riveraines tend à croître et hypothèque parfois significativement les mobilités urbaines.

De fait, la différenciation du droit de déplacement des citadins selon qu’ils habitent le quartier qu’ils traversent ou non, est une menace très sérieuse pour le droit à la mobilité comme pour les dynamiques urbaines. Car les

villes ne sont pas des additions de villages et la valeur même de chacun des quartiers d’une ville ne vaut que par le potentiel d’interactions qu’il offre. Cela ne veut pas dire que l’on doit négliger les demandes habitantes de tranquillité et de sécurité, mais que les moyens que l’on met en oeuvre doivent respecter des principes de base en matière de droit et d’équité, et ne pas hypothéquer les performances d’ensemble de la cité.

La question du droit–créance, c’est-à-dire des moyens que les pouvoirs publics doivent mettre en oeuvre pour garantir non seulement la liberté de se déplacer, mais des possibilités effectives, est également très complexe.

Dans les pays développés, et encore plus dans les pays en voie de développement, de nombreuses catégories d’individus n’ont en effet pas les moyens de se déplacer, parce qu’ils souffrent de handicaps divers, sociaux, culturels, économiques, psychologiques, physiques ; parce qu’ils n’ont pas de moyens de déplacement individuel ; parce qu’il n’y a pas de service public de transport là où ils sont ou bien là où ils veulent se rendre. Ils sont donc en droit d’attendre de la société que celle-ci leur permette d’accéder réellement à la mobilité. Cela ouvre bien sûr à des débats sur les diverses manières dont la société peut rendre possible pour tous cette mobilité, et donc sur les notions de service public et de service universel.

Ces questions se posent avec d’autant plus de force que la dilatation des territoires de la vie quotidienne, et le fait que de plus en plus les villes fonctionnent à l’échelle de vastes étendues urbaines, souvent peu denses, rendent impossibles ou très nettement insuffisantes les solutions collectives ou pratiques palliatives individuelles anciennes.

La marche, le vélo et les autobus restent des solutions performantes dans un certain nombre de cas, mais les citadins qui dépendent exclusivement de ces modes de transports n’ont plus accès aujourd’hui qu’à une partie de plus en plus faible du potentiel qu’offrent les villes contemporaines.

Le développement de toutes sortes de péages urbains, et plus particulièrement de droits d’entrée pour les automobilistes dans certaines parties des villes (comme c’est le cas dans le centre de Londres), pose de ce point de vue du droit créance à la mobilité, un problème de discrimination et d’équité. Le prix dissuasif de ce péage constitue en effet une complication pour les plus pauvres - l’usage de transports collectifs – voire un véritable handicap à certaines heures où les transports collectifs sont encombrés ou à l’inverse peu fréquents. Dans le même temps, les riches circulent mieux et peuvent ainsi s’approprier et utiliser pleinement les avantages de la centralité. Ce dit « péage de congestion », s’il n’est pas modulé socialement, risque donc d’accentuer la fragmentation sociale et fonctionnelle des grandes villes.

La question du droit au mouvement, en particulier dans les villes, prend donc aujourd’hui une dimension nouvelle, quantitativement et qualitativement. Cette question n’est en elle-même pas nouvelle. Elle a même été l’objet de mouvements sociaux à diverses époques, ne serait-ce qu’en France au début des années 1970 où les luttes des usagers des transports ont très concrètement abouti à la création d’une taxe spéciale pour financer les équipements de transport collectif, et à l’invention de la carte orange. Mais le droit aux transports devient aujourd’hui une forme centrale de la question sociale dans les sociétés hypermodernes, et une question particulièrement aiguë pour l’insertion sociale et le droit au travail comme le montrera Éric Le Breton dans une des prochaines conférences de ce cycle.

Mais si la mobilité est de plus en plus au coeur de la société, elle est aussi, nécessairement, de plus en plus mise en cause. J’aborderai cela brièvement dans deux perspectives différentes, celle des enjeux énergétiques et celle de la démocratie.

#### LES ENJEUX ÉNERGÉTIQUES ET L’ÉMERGENCE D’UNE HYPERMODERNITÉ ENVIRONNEMENTALE

D’une part, il est clair que les déplacements consomment beaucoup d’énergie et contribuent significativement à l’effet de serre. De fait, la liberté de se déplacer, et le faible coût de l’énergie pendant une longue période, ont donc favorisé un modèle de développement que l’on pourrait qualifier d’extensif, dans la mesure où il n’a cherché ni à minorer les motifs de déplacement, ni à utiliser de façon aussi efficace que possible l’espace. D’autre part, le droit à la mobilité est aussi contesté comme une manière à peine voilée d’imposer une mobilité généralisée, qui s’inscrirait à la fois dans une logique économique visant à mettre en concurrence partout hommes, biens et capitaux, et dans des dispositifs de pouvoir et de contrôle. Ces arguments sont à prendre au sérieux et posent deux questions : en premier lieu, les risques de pénurie d’énergie et de changements climatiques doivent-ils et vont-ils conduire nos sociétés à limiter les mobilités urbaines ? En second lieu, comment pourra-t-on à la fois promouvoir un droit créance au mouvement et garantir en même temps un autre droit créance à la sédentarité, par exemple sous la formule utilisée tant par les pouvoirs publics que par des mouvement sociaux du « droit de vivre et de travailler au pays », du « relogement sur place » etc. Nos sociétés n’ont évidemment pas les moyens d’assurer de façons illimités tous ces droits créances, et il faut qu’in fine elles arbitrent. Sur quelles bases peuvent-elles le faire ? S’agissant du premier problème, d’ordre environnemental, il semble que la question majeure dans les pays développés, soit celle de la maîtrise du dit « étalement urbain ». Il sera probablement difficile dans des sociétés démocratiques d’enrayer radicalement la dynamique d’extension spatiale des villes et le développement d’un habitat individuel péri-urbain. Il s’agit en effet de demandes fortes, dans tous les pays, et les élus iront difficilement contre les souhaits d’un grand nombre d’électeurs. Par ailleurs, l’amélioration de la qualité des opérations immobilières denses intra-urbaines ne sera pas sans effet mais ne retiendra à l’intérieur des villes qu’une petite partie des candidats à la péri et à la suburbanisation. Les pénalisations fiscales et tarifaires pourraient aussi avoir une certaine efficacité, mais elles devront être pratiquées de façon précautionneuse pour ne pas accentuer les inégalités sociales. Il faut en effet avoir à l’esprit qu’aujourd’hui, notamment en France, les habitants des centres des grandes villes appartiennent beaucoup aux couches moyennes supérieures, alors que les périphéries sont plus habitées et fréquentées par des couches sociales modestes. Toute pénalisation de la vie en périphérie frappe donc d’abord des populations pauvres mais fortement dépendantes de la mobilité en général, de l’automobile en particulier, voire de la vitesse. Notons en passant que la lenteur de la marche à pied et des autobus devient le luxe des « bobos » qui habitent, travaillent, s’approvisionnent et se divertissent au coeur des villes.

Il est donc probable que l’extension des territoires de la vie quotidienne et la croissance des mobilités se poursuivront mais qu’en contrepartie, nos sociétés investiront de plus en plus massivement dans les techniques de transport et d’urbanisme permettant à cette urbanisation péri-phérique d’être la plus économe possible en énergie. Cela

sera possible notamment parce que les questions environnementales ont gagné une légitimité suffisante pour que dans les années à venir les pouvoirs publics puissent prendre des mesures de plus en plus rigoureuses concernant les consommations énergétiques et les rejets de gaz à effet de serre. Cela ne se fera pas contre les producteurs de moyens de transport, au contraire, mais avec eux car les équipements permettant d’économiser de l’énergie et de limiter les rejets solides et gazeux rendus obligatoires, deviendront de fait des conditions de marché identiques pour tous. J’ai le sentiment que cette évolution est déjà bien engagée et que l’environnement apparaît de plus en plus comme une perspective de renouvellement tant des consommations marchandes que des appareils de production. Les nouvelles lois et règlements se chargeront de rendre obsolètes de nombreux outils de production et de consommation, et d’éliminer ainsi les acteurs économiques qui ne seront pas capables d’investir dans les nouvelles technologies environnementalement conformes. L’hypermodernité, d’un point de vue économique notamment, n’opposera donc probablement pas la mobilité et l’environnement, mais valorisera l’une par l’autre. Nous ne sommes pas à l’aube d’une postmodernité qui ébranlerait le mode de production, mais d’une extension de la sphère de celui-ci grâce précisément aux valeurs environnementales.

Cette marchandisation ne mettra pas fin pour autant à l’équation à trois inconnues que constitue ce qu’on appelle aujourd’hui le développement durable et qui consiste à essayer de trouver des solutions performantes du point de vue économique, équitables du point de vue social, et éthiques du point de vue environnemental. Mais il est probable que la possibilité de plus en plus grande de trouver des solutions économiquement rentables aux problèmes éthiques de la protection de l’environnement et des générations futures, reposera avec force le problème de la justice et de l’équité sociale risque d’en faire les frais.

Quant à la seconde question, des rapports entre droit à la mobilité et droit à l’immobilité, elle pose d’une certaine manière la question de la démocratie, et des modalités d’arbitrage entre des droits qui supposent pour être effectifs que leur soient affectés des ressources spécifiques et partiellement exclusives les unes des autres.

Il est clair que le mouvement met en cause certaines des formes de la démocratie locale. Un même citadin habite en effet dans un endroit, travaille dans un autre parfois très éloigné, se divertit dans un troisième, traverse de nombreux autres etc. Mais il ne vote que là où il dort. Un pouvoir démocratique à l’échelle métropolitaine pourrait être une réponse, au moins partielle. Mais il faut constater que la plupart des pays ne sont pas parvenus à instaurer de tels pouvoirs et que l’urbanisme et les transports en particulier résultent encore beaucoup de l’addition de programmes d’intérêts très locaux. L’hypermodernité Apelle sans doute des innovations plus profondes, capables de prendre en compte l’hyper-espace urbain qui se dessine aujourd’hui. Peut-être un jour disposerons-nous ainsi d’un stock de droits de vote que nous pourrons utiliser dans les différents endroits où nous vivons et où nous nous déplaçons. Peut-être aussi inventerons-nous de nouvelles formes de gouvernance mêlant différents types d’expression et de représentation démocratiques. Mais la mobilité hypermoderne aura certainement pas mal de difficultés à mettre en mouvement les institutions…

Université de tous les savoirs, Paris, 2005.

