

FRA La mobilité n'est pas qu'une question de transport. Pour une vision holistique

François Ascher nous invite à penser dans un même mouvement l'évolution des mobilités et l'évolution des sociétés contemporaines, et à les penser dans un rapport de coproduction : les potentiels offerts par les moyens de mobilité contribuent à la dynamique des sociétés, et celle-ci contribue à renouveler en permanence les représentations, les besoins et les attentes à l'égard de la mobilité.

Son texte date de 2005. La discussion qu'il conduit sur la nature post moderne ou hypermoderne de nos sociétés renvoie à des thèses apparues un quart de siècle avant, lorsque le potentiel transformateur du fordisme s'épuisait, synthétisées à l'époque par Jean-François Lyotard¹. Près de 20 ans nous séparent du texte de François. La société a continué à évoluer, les crises y succèdent aux crises, la boîte à outils de la mobilité s'est enrichie, notamment avec le développement des plateformes, les attentes à l'égard de la mobilité, mais aussi de l'espace public, évoluent.

Son propos est nécessairement synthétique, puisqu'il est le support d'une communication à l'université de tous les savoirs. Les idées sous jacentes font l'objet de développements plus longs, plus précis, plus argumentés dans son ouvrage sur la société hypermoderne². François était un grand optimiste, et cela transparaît dans son texte : il expose des processus indiscutables qui peuvent poser des problèmes, qu'il aborde d'ailleurs dans le champ de la mobilité en particulier, mais la tonalité générale³ est celle d'une adhésion, ou en tout cas d'une acceptation fondée sur la conviction qu'il y aura toujours une solution au problème, en bref que les dégâts du progrès pourront toujours être réparés, notamment grâce aux bienfaits du progrès. Par ailleurs, le travail de François s'intéressait plus aux dynamiques qu'aux permanences. Nous savons, avec les analyses d'événements majeurs comme les révolutions françaises et russes, qu'elles n'ont pas fait table rase du passé dans tous les domaines, et que, pour le meilleur et pour le pire, ce qui existe résiste.

Nous prenons donc ci-dessous le risque de tenter de reprendre cette discussion, et de le faire en jouant à l'avocat du diable.

Nous commençons par les processus transformateurs identifiés par François : sont-ils toujours aussi puissants ? Vont-ils toujours dans le sens proposé ? Nous poursuivons avec l'examen d'autres questions, qui peuvent aussi prétendre à un rôle important dans le changement. Nous

esquisserons enfin quelques conséquences pour les métiers de l'aménagement et de la mobilité.

Premier thème : la rationalisation. Elle est marquée par « le désenchantement du monde, le remplacement des croyances et des religions au profit d'approches scientifiques et le remplacement des traditions et routines par des pratiques réfléchies et réflexives ». Si, du moins en Europe⁴, le déclin des religions, et plus encore des impératifs catégoriques qu'elles véhiculent, est avéré, il faut probablement distinguer les champs où elles sont remplacées par des approches scientifiques : ce qui souvent vrai dans le monde productif⁵, et dont l'efficacité a une fois de plus été démontrée par la rapidité de la mise en œuvre des vaccins anti-Covid, l'est-il toujours pour les gens ordinaires⁶ ? L'est-il même pour les élus, voire pour les professionnels qui agissent dans le champ de la ville et de la mobilité ? Ne sommes-nous pas confrontés quotidiennement, dans nos métiers, à des croyances infondées, que ce soit sur les pouvoirs effectifs de la planification ou sur les moyens efficaces de faire évoluer le choix modal⁷ ?

L'hypothèse du remplacement des routines par des pratiques réflexives et réfléchies doit être aussi nuancée : les neurosciences nous apprennent que notre cerveau serait épuisé si nous vivions sans routines, et qu'au contraire les routines sont indispensables pour disposer d'un « *cerveau frais* » pour les décisions importantes. En revanche, l'individuation fait que les routines des uns et des autres sont de plus en plus différenciées, si bien qu'une observation statistique peut donner l'impression d'une régression des routines. Là encore, l'univers de la mobilité en fournit un exemple : le « *panier de ressources instrumentales* »⁸ disponible pour la mobilité des citoyens s'est indiscutablement accru, mais personne ne se réveille le matin en confrontant les avantages et les inconvénients de plus d'une dizaine de modes à sa disposition. En revanche, il y a toujours des personnes pour qui une opportunité, même

4 Cette réserve concerne bien sûr l'Islam, mais aussi le poids de la religion là où la rationalisation semble la plus avancée, les États-Unis.

5 Mais n'exclut pas les revirements : de la division internationale des chaînes de valeur à la recherche de la souveraineté pour les produits essentiels, de la rationalité de la dépendance au gaz russe à son exclusion du champ des possibles, etc.

6 Ils font effectivement preuve d'une grande capacité dans les dimensions instrumentales de leurs vies : les enquêtes qualitatives sur les choix de logement ou de mode de transport révèlent souvent aux enquêteurs des logiques de choix performantes là où ils ne voyaient a priori que des contraintes insurmontables, ou des choix irrationnels. En revanche, l'adhésion de segments importants de la population aux thèses conspirationnistes permet d'en douter. Les religions n'ont-elles pas été une réponse inventée par l'homme pour faire face aux situations qu'ils ne maîtrisent pas ?

7 Voir Jean-Marc Offner (2020) *Anachronismes urbains*, presse de Science-Po.

8 Pour reprendre l'expression de Michael Flamm (2003) *Comprendre le choix modal* – Les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport, Thèse EPFL.

1 Jean-François Lyotard (1979) *La condition post moderne*, Editions de Minuit.

2 François Ascher (2005) *La société hypermoderne*, L'Aube.

3 A la lecture, on hésite toujours entre le « c'est ainsi » de l'analyste et le « c'est bien ainsi » de l'optimiste.

peu choisie par le plus grand nombre, est la meilleure. D'une façon plus générale, l'abondance des opportunités et les limites de notre cerveau nous amènent, dans tous les domaines, à user de rationalités limitées ⁹.

Second thème : les processus d'individuation et de différenciation. Il est indiscutable et s'amplifie. Si le projet de se rendre maître et possesseur de la nature ne concerne qu'une petite partie de l'humanité, celui de se rendre « maître et possesseur de soi » et de son identité singulière s'accroît de jour en jour ¹⁰. Il trouve son origine dans l'autonomie croissante des individus (liée, entre autres, à l'extension des temps d'apprentissage, à la diversification croissante des rôles productifs et sociaux, et à la chute des interdits), autonomie toute relative néanmoins puisqu'elle intègre des normes sociales et comportementales (flexibilité, réactivité, etc.) en grande partie issues de la version post fordiste du capitalisme ¹¹, et qu'on est passé rapidement d'une « autonomie-inspiration à une autonomie-condition » ¹² qui pose des injonctions : sois toi-même, construis ta vie, sois réactif au travail, etc.

Il a pour conséquence la différenciation (production d'individus de plus en plus singuliers), mais aussi l'interdépendance objective ¹³ entre individus que François évoque, mais sans en faire un trait caractéristique des évolutions. En retour, ce processus interroge l'idée sans doute trop englobante d'*une* rationalisation : ne faut-il pas plutôt évoquer l'éclatement (ou la multiplication) des rationalités ? Le monde de la mobilité nous en fournit un exemple : la justification d'un investissement nouveau est progressivement passée d'une logique de rationalité substantielle ¹⁴ (l'analyse des coûts et des avantages pour la société prise dans son ensemble) à une logique de rationalité procédurale (un compromis élaboré à partir des attentes de chacun des membres du corps social) et, lorsque cela ne suffit pas, à une « *rationalité mobilisatrice* », sans doute mal nommée puisqu'elle mobilise plus les affects que la réflexion, mais qui est importante dans nos domaines puisqu'elle porte les grands projets (de transport, d'architecture et d'urbanisme), comme le réseau de transport du Grand Paris. On va même un cran plus loin aujourd'hui avec les annonces à 100 milliards concernant le chemin de fer en France : un bon projet n'est plus défini par sa substance, mais par sa capacité à réunir un club de financeurs publics à hauteur de ses besoins.

Dernier thème, sur lequel on ne s'étendra pas : la marchandisation. Elle fait pénétrer la logique économique dans toutes les sphères de la vie. Le monde de la mobilité en fournit à nouveau de beaux exemples, avec le primat du touriste sur le voyageur, ou encore le développement de la livraison : « *aller chercher* », une activité autonome de la sphère non marchande, est plus souvent aujourd'hui

9	Voir à ce sujet les travaux d'Emre Korusu sur les choix beaucoup plus lourds, comme le choix du logement : Champ des possibles résidentiels. Histoires drôles et sérieuses de déménagement. Université Gustave Eiffel.
10	Pensons à la distinction entre sexe et genre, passée rapidement de la sociologie au droit, ou au transhumanisme qui veut nous faire nous faire parcourir à l'envers l'échelle des âges.
11	Voir Luc Boltanski et Eve Chiapello (1999) Le nouvel esprit du capitalisme, Gallimard.
12	Alain Ehrenberg (2009) La société du malaise, Odile Jacob.
13	Nous utilisons ce terme pour mettre l'accent sur la contradiction entre la croissance de l'interdépendance de fait et un ressenti d'indépendance lié la croissance de l'autonomie. « L'individu contemporain est le premier individu à vivre en ignorant qu'il est en société, en ceci qu'il n'est pas organisé au plus profond de son être par la précédence du social et par l'englobement au sein d'une collectivité (Marcel Gauchet (1998) La démocratie contre elle-même, Gallimard). On peut se demander si la croissance des « démocraties autoritaires », y compris en Europe, n'est pas induite par ce diagnostic.
14	Termes introduits par Herbert A. Simon. Voir par exemple : "From substantive to procedural rationality", 1980, in Latsis, S. (éd.) Method and appraisal in economics, Cambridge: Cambridge University Press.

qu'hier remplacée par la livraison professionnalisée, et conduit à réviser notre conception de la mobilité, conçue comme l'acte d'aller quelque part pour y faire quelque chose. ¹⁵ On s'attachera aussi à dissiper une éventuelle confusion entre marchandisation et marché (qui suppose un grand nombre d'offreurs en concurrence) : des secteurs importants de l'économie fonctionnent sur une logique de « *winner take all* » ¹⁶ qui explique à la fois l'emballement des producteurs pour certaines propositions (la ville intelligente, le véhicule autonome, le Maas ¹⁷) et une certaine méfiance certaine des collectivités (qui y ont vu un risque de dépossession de leur pouvoir proprement politique) et du public (qui y voit une restriction de l'espace sans contrôle des conduites) à leur égard ¹⁸.

On pourrait s'étonner de l'absence d'un thème, la régulation, si elle n'était pas de fait hors sujet du fait d'un propos centré sur l'individu, même si François l'aborde indirectement par la question du droit à la mobilité. Si le contenu des multiples formes de régulation possibles nous paraissent effectivement hors du champ de cette réflexion, les demandes de régulation exprimées par les individus, les formes qu'elles prennent, les controverses qu'elles suscitent, les limites qu'elles mettent aux conséquences des processus identifiés ci-dessus, auraient pu faire partie de la réflexion.

Passons maintenant à deux thèmes qui auraient pu figurer dans la liste des moteurs du changement.

Le premier est l'acceptation collective de l'indétermination, ou de l'imprévisibilité, induite par le changement technique. Nous suivons ici Georges Hubert de Radkowski ¹⁹ : « *Là où des mutations liées à l'adoption de nouvelles techniques se produisent, nous ne nous retrouvons pas face à l'ancien milieu plus une nouvelle technique, mais un milieu modifié qualitativement, rendu méconnaissable par les conséquences dues au nouveau faire technique. Quand une nouvelle technique surgit au sein du vieux monde, elle l'invalide en le remodelant. Nous pouvons savoir d'où elles nous sortent- quel est le vieux monde qu'elles nous permettent d'abandonner-, nous sommes incapables de savoir où elles nous mènent, tant que l'exercice des nouvelles techniques n'a pas restructuré selon ses exigences propres l'environnement ancien, c'est-à-dire tant qu'il n'existe pas encore entre les deux de cohérence interne* ». L'auteur prend l'exemple de l'automobile, avec son moment de « *griserie matinale permettant une jouissance sans entrave* » lorsque seul un petit nombre de personnes peuvent y accéder, puis son moment de maturité, avec un « *espace distendu en même temps qu'engorgé* ». En bref, le changement nous soumet à un biais cognitif, qui nous fait voir les avantages d'une nouvelle technique dans le monde où elle naît, mais ignorer les restructurations (positives ou négatives) induites par sa diffusion. On pourrait aujourd'hui évoquer la diffusion d'internet pour mesurer l'étendue de ce qui n'était pas prévu.

15	Ce qui implique non seulement une multitude de prises en charges tarifées par l'industrie touristique, mais aussi des transformations majeures de l'esprit de nos villes pour attirer les visiteurs.
16	C'est notamment le cas de nombreuses activités fondées sur le numérique.
17	Mobility as a service.
18	L'échec du projet de Google et de sa filiale Sidewalk labs (en 2020) dans sa prise en main du quartier de Quayside à Toronto est d'autant plus emblématique que son contenu, côté pile, cochaît toutes les cases de la modernité contemporaine : architecture audacieuse, souci écologique, qualité de vie, circulations douces, nouveaux matériaux, gestion climatique, robots de livraison. Mais il y avait aussi le côté face : utilisation massive de caméras et capteurs ; appropriation de données nominales, sans recours au consentement des citoyens, etc.
19	Dans Les jeux du désir, Puf, 1980. Sa biographie précise : philosophe et anthropologue, combattant de l'insurrection de Varsovie, enseignant à l'Institut d'urbanisme de Paris.

Le second est l'illimitation. On peut certes voir dans la critique de l'illimitation un thème récurrent (Malthus, déjà, la fin du charbon anglais, les limites à la croissance du club de Rome, etc.), mais aussi un thème qui monte en puissance, avec d'une part l'élévation de dignité des autres formes de vie sur terre généralement ignorées par l'activité humaine (biodiversité, bien être animal, végétarisme, attribution de droits à des non humains, lutte contre l'artificialisation, renaturation de la ville, etc.) et d'autre part la question du changement climatique, qui induit des postures d'impératif catégorique non seulement chez les militants de la cause, mais aussi au niveau des instances dirigeantes européennes et nationales qui ont adopté le principe de neutralité carbone à l'horizon 2050. On peut partager le point de vue de François qui y voit une possibilité de n^{ième} nouvelle vie pour le capitalisme, mais on ne peut qu'être frappé par la radicalité de l'injonction, qui rejoint dans son principe celle des obligations religieuses, et par l'attrait contemporain pour le zéro : véhicule zéro émissions, aménagement zéro artificialisation, système énergétique zéro carbone ²⁰, etc.

Il va sans dire que ces perspectives radicales attirent une multitude d'entreprises qui promettent de laver plus blanc que blanc dans chaque domaine tout en maintenant ou augmentant les niveaux d'activité ²¹. C'est notamment le cas dans le domaine de la mobilité où le solutionnisme débridé de nouveaux acteurs cohabite avec les propositions des acteurs établis, en évitant soigneusement les questions clé du domaine de pertinence de chaque proposition et de leurs conséquences. C'est le jeu normal, mais cela appelle probablement une extension importante de l'expertise des professionnels de l'aménagement : nous avons mis beaucoup de temps à comprendre les vrais enjeux de l'automobilité, alors qu'un demi-siècle a séparé son apparition des débuts de sa diffusion de masse, et tout va plus vite aujourd'hui…

Cette discussion a plus vocation à se poursuivre qu'à se terminer par une conclusion, parce que les dynamiques de l'ordre social se poursuivent, et que nous savons mieux aujourd'hui qu'hier que d'autres crises sont devant nous, même si nous ne savons pas précisément lesquelles. Il est probable qu'une personne qui a non seulement connu les trente glorieuses, mais dont la sensibilité s'est forgée dans cette période et dans son issue libertaire, n'est pas la mieux placée pour proposer des recommandations pour le monde qui vient, habité de générations qui auront baigné dans d'autres contextes. Peut être peut-il exprimer toutefois quelques convictions : nous continuerons à changer et à avoir besoin d'un lien qui nous rattache à nos origines ; nous ne renoncerons pas à savoir où l'on va, à nous inquiéter si nous ne le savons pas, à souhaiter prendre part à l'édification du futur. Nous aurons toujours besoin de repères, d'entités à évolutions lentes et maîtrisées, et le territoire est un bon candidat pour cette fonction ; enfin, une société pacifiée sera toujours préférable à une société en guerre intestine. Cela implique pour chacun, pour paraphraser Gauchet, « *une exigence de responsabilité, une exigence de se placer en conscience du point de vue de l'ensemble* ». Cette exigence est sans doute particulièrement importante pour nos professions productrices de biens communs, d'espace public et de territoire.

20	Sur un sujet qui nous paraît aussi important, les objectifs du millénaire de l'ONU ne fixaient qu'un objectif de division par deux de l'extrême pauvreté et de la faim…
21	Pour François, « Le mouvement dans la société moderne est de même nature que le mouvement pour la bicyclette : un moyen d'aller vers un but et un moyen de tenir en équilibre ».

