

Contribution au débat de l'Institut pour la ville en mouvement sur le droit à la mobilité

La société mobile et le droit du passant

Eric Le Breton

« L'homme n'a pas de racine, il a des pieds. »

Salman Rushdie

Pour qui faut-il réaménager le *forum* des Halles à Paris ? Pour les 6 000 habitants du quartier des Halles ? Pour les 16 500 résidents du 1^{er} arrondissement ? Ou pour les centaines de milliers d'utilisateurs quotidiens du centre commercial, des jardins et du complexe d'échange ? On imagine bien que les demandes des utilisateurs ne seraient pas les mêmes entre l'habitant et le passant ; l'habitant plutôt intéressé par des espaces pour enfant et des parcours sportifs pour le week-end ; le passant, plus sensible à la création de grands points de rencontre, d'accueil pour la pause de midi des employé(e)s, des sanitaires de qualité, etc. Mais cette question ne se pose pas, car le passant n'est pas sollicité.

Qui sont les « vrais » défensiens ? Les 20 000 habitants de La Défense qui n'y travaillent pas forcément, notamment parce qu'un tiers d'entre eux sont à la retraite ? Ou bien les 200 000 salariés des entreprises du site ? Ils y travaillent douze heures par jour cinq jours par semaine, mangent sur place, font garder les enfants dans les crèches d'entreprise et entretenir la voiture, font du sport... Ces passants ont un usage quotidien et durable du site mais n'ont pas accès aux discussions publiques concernant ses aménagements et transformations, réservées aux habitants.

La tension entre l'habitant et le passant, entre la frontière et le flux s'inscrit dans un décalage récent de la philosophie politique de notre droit avec l'évolution des modes d'appartenance des membres de la société. Nous vivons une société dispersée et de multi-appartenance. En 1950, les français vivaient dans la proximité à leur domicile. Trois actifs sur quatre travaillaient dans leur commune de résidence. 8% des ménages ouvriers disposaient d'une voiture. L'avion et le tourisme étaient réservés à une caste d'Olympiens. Les territoires du quotidien se sont aujourd'hui extraordinairement élargis. Trois actifs sur quatre travaillent hors de leur commune de résidence. La quasi-totalité des ménages dispose d'au moins une voiture et la moitié de la population économiquement privée de tourisme et d'avion découvre le monde *via* la télévision. Mais être mobile n'est pas simplement traverser des paysages ; la mobilité n'est pas l'errance ni la dérive. Elle est extension des limites de soi et ancrage multiple, pour le meilleur et le pour le pire. L'immense majorité de nos concitoyens ont des liens forts avec les lieux de résidence principale et, parfois, secondaire, le lieu des origines et de la famille, le ou les lieux de travail, de loisirs, de vacances, etc. ; et nous passons beaucoup de temps à aller de l'un à l'autre.

Or l'essentiel des droits régissant notre vie quotidienne est fondé sur la figure de l'habitant ou, plus exactement, du résident. C'est en effet à partir du recensement général de la population que sont fixées les listes électorales – nous sommes là dans la sphère politique – mais aussi les dotations globales de fonctionnement des collectivités

dont dépendent leur capacité à mener un ensemble de politiques publiques : logement, éducation, santé... – nous sommes là dans la sphère des droits sociaux. Les recensements généraux de la population ne prennent pas en compte les mobilités, sauf sur des cas marginaux, notamment les élèves et les étudiants qui doivent être pris en compte dans les communes de résidence des parents et d'étude, les résidences secondaires qui comptent pour une personne, comme les caravane sur les terrains ouverts aux gens du voyage. Les droits de la vie quotidienne et l'accès aux débats publics sur cadre de vie sont réservés aux habitants, de la même manière que l'aide sociale était réservée, au XIX^{ème}, aux gens ayant une adresse fixe. Ainsi, l'expérience de mobilité et de multi-appartenance, fondatrice de notre modernité, est puissamment insérée sur les plans économique (la mobilité est un marché), culturel (la mobilité est encadrée dans des normes et des valeurs) et social (la mobilité structure des groupes) ; mais elle n'accède pas au registre du politique, celui de l'action collective mais aussi de la reconnaissance. Des groupes sociaux emblématiques de notre société dispersée, tels que les navetteurs, les touristes et les migrants auxquels nous pourrions ajouter les internautes pratiquant une mobilité virtuelle transfrontière, n'ont pas, en tant que tels, accès à la vie publique. Ces groupes qui produisent la société n'ont, en tant que tels, pas accès à la prise de décision concernant son organisation. L'homme et la femme mobiles sont-ils des citoyens négligeables ?

Cette problématique nous paraît assez vaste ; nous voudrions la baliser de deux premières questions exploratoires :

- 1) comment la démocratie, les droits et les devoirs du citoyen, peuvent-ils intégrer la mobilité et la multi-appartenance ?
- 2) la société mobile fait-elle émerger une modalité particulière de l'être ensemble ?

Comme l'observe Philippe Estèbe, « un espace traversé par des individus et des ménages mobiles ne se gouverne pas comme des communautés rurales d'Ancien Régime »¹. Dans cette perspective, l'enjeu est d'inventer, théoriquement et pratiquement, un cadre d'action permettant aux usagers non résidents d'un territoire de contribuer aux choix et aux décisions publics le concernant. Le signalement de situations concrètes peut aider à pointer quelques dimensions du problème.

Comment intéresser les passants à un territoire dont ils ont un usage ponctuel ? Quand il fut question de créer une liaison rapide entre Roissy-Charles de Gaulle et la gare de l'Est à Paris, Réseau ferré de France ouvrit des stands d'information et de recueil des points de vue des passagers aériens ; des hôtesses multilingues y distribuèrent des milliers de plaquettes en toutes langues. Ce dispositif de sollicitation des passants ne donna rien.

Comment désigner des représentants des passants et, de manière plus générale, comment élaborer des collectifs de passants ? Sur quelle base donner une forme à des groupes sociaux fluides par définition ? Dans le cadre de la réflexion sur l'aménagement des Halles, des élus des communes de couronne qui envoient, *via* les RER, leurs habitants vers le centre de Paris, furent contactés pour éclairer les choix en tant que représentants de passants. En substance, la réponse de ces élus fut : nos administrés

¹ Philippe Estèbe, *Gouverner la ville mobile*, Puf, 2008, p. 17.

nous intéressent en tant qu'habitants, quand ils sont chez nous, pas en tant que passant, quand ils sont ailleurs ; faites vos choix d'aménagement...

Comment articuler l'expression des passants et celle des habitants ? Se pose ici, entre autres, la question de l'instrumentalisation des passants. Lors des rénovations des gares et quartiers de gare dans le sud-ouest de la France, Réseau ferré de France enquête auprès des riverains bien sûr, mais aussi auprès des touristes et des propriétaires de maisons secondaires. D'une part, parce que, sur la base de la multi-appartenance, ils sont concernés par les aménagements. Mais aussi parce que les non résidents d'un site sont généralement plus favorables à sa transformation... Les passants deviennent alors des alliés contre les habitants conservateurs.

Un autre domaine dans lequel il faut examiner le hiatus entre l'habitant et le passant est celui de l'espace public, appréhendé comme un espace où se croisent et se rencontrent des inconnus. Le hiatus s'exprime dans le registre de la sociabilité, des modes de vie et des cultures urbaines. La coexistence d'habitants et de passants produit notamment des conflits d'usage, qui impulsent des changements du fonctionnement de l'espace public.

Il faut noter que l'espace public est, par principe, le lieu des passants, mais ses contours évoluent rapidement : l'espace public a tendance à rétrécir. Les appartements, les cages d'escaliers, les cités, les centres commerciaux et jusqu'aux fameux « lotissements fermés » se retranchent derrière murs, codes et caméras. Certains habitants auraient, semble-t-il, peur de certains passants². L'entre soi serait une réaction à la société des passants ; la sécession urbaine procéderait d'un rejet de la société mobile ?

Le passant peut être vu comme un envahisseur. Les villes « ouvertes » comme Montpellier, Bordeaux ou Rennes accueillent d'importantes populations de jeunes SDF. Leur appropriation parfois bruyante de l'espace public, les saletés qu'ils laissent en partant génèrent des frictions durables avec les habitants et aboutissent dans une production réglementaire qui, peu à peu, privatise l'espace public.

Le passant peut être un colonisateur. Nous pensons aux communes du littoral dont 75% des maisons sont des maisons secondaires. L'espace habitant est puissamment marqué par les passants, en terme de surface occupée, de prix foncier, de paysage et d'ambiance. On retrouve ce type de situation dans un grand nombre de lieux touristiques : le mont Saint Michel, le quartier latin, la promenade des Anglais...

On retrouve encore ces tensions dans les lieux événementiels : stades de foot et leurs quartiers, festivals de musique et raves, apéros géants... Tous les espaces publics sont redéfinis par la société des passants vers une nouvelle culture urbaine et des civilités publiques nouvelles : l'hospitalité ?

Eric Le Breton

Université Rennes 2 et Institut pour la ville en mouvement

eric.lebreton@uhb.fr

06.20.18.25.55

² Eric Charmes donne plusieurs exemples des difficultés de cette coexistence, souvent fantasmée. In *La vie périurbaine face à la menace des gated communities*, L'Harmattan, 2005.