

DIRECTION DU COLLOQUE:

François Ascher
professeur à l'Institut français
d'urbanisme/Université de
Paris-8, France

Jacques Lévy
géographe, IEP de Paris, France

Sylvain Allemand
journaliste scientifique au
magazine Sciences Humaines,
France

COMITÉ SCIENTIFIQUE:

Sylvain Allemand

François Ascher

Jacques Lévy

Alain Bourdin
sociologue, directeur de
l'Institut français d'urbanisme,
Université de Paris-8, France

Michel Lussault
géographe, président de
l'Université de Tours, France

Michel Savy
économiste, Observatoire des
politiques et des stratégies de
transport en Europe, France,

John Urry
sociologue, Université de
Lancaster, Grande-Bretagne.



Centre culturel international
de Cerisy-la-Salle

Conception de l'ouvrage:
Sylvain Allemand

Assistante:
Christianne Gharios

Traduction française:
Anne Breteau

Traduction anglaise:
John Crisp

Conception graphique:
Susanna Shannon/design dept.

isbn: 29517805-2-4

Qu'est-ce que l'IVM?

L'Institut pour la ville en mouvement (IVM) a été créé en 2001 à l'initiative du groupe PSA Peugeot Citroën dans le but de contribuer aux réflexions, actions et innovations susceptibles d'améliorer les mobilités urbaines.

Les possibilités de déplacement des individus, des biens et des informations et l'accessibilité de tous les lieux de la ville constituent en effet des exigences sociales essentielles car elles conditionnent de plus en plus l'accès à l'habitat, à l'emploi, à la culture, à la santé, aux relations familiales, aux loisirs.

L'IVM a d'ores et déjà engagé avec divers partenaires une série d'actions ou mis à l'étude des projets visant notamment à :

■ améliorer la mobilité de catégories de population qui ont des difficultés à se déplacer (malvoyants, enfants, demandeurs d'emploi);

■ étudier des solutions innovantes pour les transports urbains (en particulier par le développement de l'intermodalité et de la multimodalité et par l'amélioration de la qualité urbaine et architecturale des lieux de la mobilité);

■ à développer les connaissances dans ce champ notamment à travers la Chaire créée en 2001 en partenariat avec l'Ecole doctorale Ville et environnement (Ecole nationale des ponts et chaussées, Université de Marne-la-Vallée, Institut français d'urbanisme, Université Paris-12, Ecole nationale supérieure de géographie, Ecole d'architecture).

L'IVM développe également des actions à l'étranger, particulièrement en Chine où les problèmes de transports urbains vont se poser avec une acuité très grande et qui devra inventer de nouvelles approches pour y faire face.

Retrouvez les actions, les études et publications de l'IVM sur le site
<http://www.ville-en-mouvement.com>



Institut pour la ville
en mouvement

Mireille Apel-Muller,
déléguée générale
10, rue des Halles, 75001 Paris
Téléphone: 33 (0)1 53 40 95 60
Fax: 33 (0)1 53 40 95 61
e-mail: vilmouv@wanadoo.fr

SYNTHÈSE DU COLLOQUE INTERNATIONAL ORGANISÉ PAR L'IVM À CERISY-LA-SALLE

Les sens du mouvement

PAR SYLVAIN ALLEMAND journaliste

Le mouvement est une entrée pertinente pour saisir les évolutions qui travaillent les sociétés contemporaines, les comportements et modes de vie des individus, les transformations des villes, de l'architecture et de l'urbanisme et, par conséquent, comprendre les enjeux de sociétés d'aujourd'hui et de demain. Telle était l'hypothèse qui sous-tendait le colloque organisé en juin dernier par l'Institut pour la ville en mouvement (IVM) auquel ont été conviés des spécialistes de différents horizons disciplinaires mais aussi géographiques et professionnels¹.

Le lieu choisi pour la tenue de ce colloque – le Centre culturel international de Cerisy-la-Salle (Cotentin) – répondait à ce souci d'ouverture et de confrontation des points de vue: ce centre, abrité dans un château du XVII^e siècle, est en effet un haut lieu d'échanges intellectuels et culturels qui a accueilli les plus grands penseurs, chercheurs et écrivains français et étrangers depuis maintenant plus d'un demi-siècle, à l'occasion de «décades» ayant marqué l'histoire des idées. C'est aussi un lieu où l'on débat le plus souvent d'enjeux encore en marge des débats publics et des recherches universitaires ou de la création artistique ordinaire. Les mouvements qui caractérisent les sociétés contemporaines en sont un.

Un colloque pluridisciplinaire

Dans l'esprit de ce lieu, le colloque a donc réuni des chercheurs de différentes sciences sociales (sociologues, politologues, géographes, anthropologues, économistes), des responsables d'entreprises (Jean-Martin Folz, PDG du groupe PSA Peugeot Citroën; Anne-Marie Idrac, présidente de la RATP; René Zingraff, cogérant des sociétés Michelin), des élus (Jean-Marie Bockel, maire de Mulhouse; Wolfgang Schuster, maire de Stuttgart), des artistes, dont la réalisatrice chinoise Ning Ying et le spécialiste de musique électronique Jean-Yves Leloup. Au total, une centaine de personnes venues du monde entier. Ainsi que le suggérait l'intitulé («Les sens du mouvement») et sa référence en forme de clin d'œil au carburant qui permet de mouvoir l'un des principaux moyens de se déplacer (la voiture), c'est de mobilités urbaines qu'il a été principalement question, tant du point de vue anthropologique et sociologique que du point de vue spatial, urbanistique ou des politiques publiques. Expression de la modernité, ces mobilités urbaines ne le sont 1

pas seulement parce qu'elles reposent sur des innovations techniques réalisées dans le domaine des transports; elles le sont aussi en ce sens qu'elles manifestent la capacité pour quiconque de démultiplier ses lieux de vie en s'affranchissant de ceux qui l'assujettissent.

Il reste que ces mobilités sont aussi génératrices de nuisances de toutes sortes: bruits, pollution de l'air, congestion, embouteillages etc. C'est à elles qu'on impute également la responsabilité d'un étalement urbain chaotique et la défiguration des paysages qui en résulte. Comment limiter ces nuisances? Quelles solutions techniques existe-t-il? Quelle politique publique mettre en œuvre? Ces questions étaient au cœur des ateliers et

Les mobilités participent des cultures urbaines: elles sont façonnées par l'histoire, la morphologie des villes, l'action des pouvoirs publics locaux.

des conférences plénières qui ont jalonné le colloque durant une semaine. Les réponses qui y ont été apportées ont confirmé non seulement la prise de conscience de la pluralité des acteurs concernés (professionnels du transport, élus, citoyens ordinaires), mais encore l'extrême diversité des solutions expérimentées et appliquées à travers le monde pour améliorer la mobilité aussi bien des personnes que des marchandises dans le respect de l'environnement. Ces solutions sont désormais bien connues: elles s'organisent autour de principes qui, à défaut d'être encore parfaitement bien assimilés par le grand public, sont des référentiels désormais largement diffusés auprès des professionnels et spécialistes des transports et des mobilités urbaines: la multimodalité* et l'intermodalité*.

Des échanges est ressortie la nécessité d'éviter à tout prix les solutions clés en main, transposées sans précaution d'une ville ou d'une société à l'autre, pour privilégier au contraire des solutions adaptées à chaque contexte. C'est d'ailleurs tout le sens de la présence de représentants d'un pays confronté à une progression spectaculaire des mobilités urbaines et, avec elles, de l'automobile: la Chine.

Face aux défis que représente sa croissance économique pour l'environnement, la tentation est grande d'y imposer des solutions expérimentées en Occident sans prendre en compte l'aspiration de la population chinoise. Cette tentation n'est pas propre aux pays émergents. Elle s'observe aussi outre-Atlantique, quoique de manière plus inattendue, comme en témoigne le New Urbanism, cet urbanisme inspiré du modèle de la ville européenne, caractérisée par sa centralité et sa densité, par opposition à la ville étalée, privilégiant l'usage de l'automobile et incarnée par Los Angeles.

La recherche de solutions adaptées et si possible innovantes s'impose d'autant plus que les pratiques en matière de mobilités sont façonnées par l'histoire, la morphologie des villes, l'action des pouvoirs publics locaux, les exigences des populations etc. En ce sens, il n'est pas excessif de dire que les mobilités participent des cultures urbaines. Ce qui vaut pour le transport des personnes vaut aussi pour celui des marchandises et notamment de la logistique urbaine, ainsi qu'il a été rappelé au cours de

l'atelier consacré à ce domaine. C'est dire si l'imposition d'un modèle autoritaire comme celui de la «ville compacte», en lieu et place de la «ville étalée» née de la périurbanisation et de la diffusion de l'automobile, est illusoire, a fortiori dans une société développée et démocratique. La maison individuelle avec jardin y est une demande forte, comme le souligne François Ascher, professeur à l'Institut français d'urbanisme et directeur du Comité scientifique et d'orientation de l'IVM. On peut de surcroît lui trouver des réponses plus écologiquement correctes grâce, d'une part, à un urbanisme diversifié (qui réponde à la diversité des sociétés modernes) et, d'autre part, à un véritable urbanisme pour la ville peu dense (en concentrant par exemple les maisons individuelles dans des «lotissements écologiques» exploitant les énergies alternatives, des systèmes d'assainissement autonomes de l'eau, des services de transport à la demande etc.). Du point de vue fonctionnel, voire économique, la densification n'est plus nécessairement, constate encore François Ascher, le système le plus performant (voir les effets de seuil et les problèmes de congestion des centres-villes). Seule une dispersion non maîtrisée de

l'habitat périurbain a des conséquences négatives sur l'environnement (imperméabilisation des sols, gaz à effets de serre etc.).

De même, dans le domaine des transports, la notion de découplage*, introduite par un livre blanc récent de la Commission européenne, mérite réflexion avant qu'on ne l'érige comme la solution à tous les problèmes en la matière. En promouvant une croissance économique économe en termes de transport, cette notion ne prend pas en compte les gains de productivité que l'on peut faire dans ce domaine ni les alternatives «modales». Elle semble de surcroît vouloir esquisser un autre modèle de développement dont, le moins que l'on puisse dire, est qu'on peine pour le moment à en deviner les contours exacts. Plutôt que d'imaginer (d'imposer?) un autre modèle de développement économique, social et technique, ne peut-on s'appuyer sur les progrès réalisés par les professionnels du transport tant en termes de productivité que de protection de l'environnement? La question a été au cœur d'un débat réunissant le député UMP Hervé Mariton et le syndicaliste CGT Christian Dellacherie. La thématique du développement durable* qui s'est imposée depuis le milieu des années 1980 se révèle d'autant plus intéressante qu'elle offre de nouvelles perspectives pour sortir d'un débat organisé sur des oppositions binaires: transports en commun versus automobile, ville étalée/ville compacte,

croissance/transport. Reste à savoir comment construire des solutions qui combinent des exigences d'efficacité économique avec l'équité sociale et une éthique environnementale. C'était tout le sens du débat autour de la «gouvernance des mobilités» qui a réuni chefs d'entreprises et élus, aux côtés du vice-président de la Commission nationale du débat public (CNDP) Georges Mercadal. C'est également l'un des enjeux de la charte proposée par l'IVM et présentée en annexe de ce document.

Vers un droit des mobilités

Au-delà des préoccupations environnementales, il est un autre enjeu commun à chaque société urbaine: l'accessibilité aux lieux de travail, mais aussi de loisirs, de consommation. Force est de constater que cette accessibilité est inégale selon les individus. Qu'ils soient enclins ou non à la mobilité, tous n'ont pas un égal accès à leur lieu de travail, de loisir ou de consommation. «Aller où je veux, quand je veux et comme je veux», cette possibilité n'est encore qu'un slogan pour une majorité d'individus. Que conclure de ce constat sinon la nécessité de faire reconnaître un autre droit au côté de ceux déjà existants: un droit à la mobilité?

MOTS-CLÉS

* DÉCOUPLAGE

Une notion introduite par le livre blanc de la Commission européenne consacré au transport (*Livre blanc. La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix*, Commission des communautés européennes, sept. 2001) pour désigner un modèle de développement dans lequel la croissance économique serait «découplée» de celle des transports afin de limiter ses effets nuisibles sur l'environnement.

* DÉVELOPPEMENT DURABLE

Un développement qui, suivant les préconisations du rapport Brundtland de 1986, repose sur des initiatives aussi bien locales que nationales ou internationales, combinant une triple exigence: la croissance économique, l'équité sociale et la protection de l'environnement dans le respect des générations futures.

* INTERMODALITÉ

Désigne aussi bien un comportement consistant à utiliser plusieurs modes de déplacement au cours d'un même trajet que le principe d'organisation visant une meilleure complémentarité entre ces modes de déplacement, qu'ils soient individuels ou collectifs, motorisés ou non.

* MULTIMODALITÉ

Désigne un usage alterné de différents modes de déplacement en fonction de la destination ou du motif du déplacement. Par opposition à un usage «monomodal».

Un tel droit est d'autant plus crucial qu'il conditionne de nombreux autres droits : droit au logement, droit au travail, droit à l'éducation etc.² Reconnaître son bien-fondé, c'est aussi prendre acte des multiples rythmes dont la ville est désormais le théâtre sous l'effet de l'extension du temps libéré pour des activités de loisir, diurnes ou nocturnes. En ce sens, le droit à la mobilité est aussi un droit à la ville. Qu'on soit piéton, cycliste, amateur de roller ou de trottinette, usager des transports en commun mais aussi automobiliste, livreur, chauffeur de taxi... qu'on soit en pleine possession de ses facultés motrices ou personne à mobilité réduite, malvoyante..., faire cohabiter les différents modes de locomotion et chaque forme de mobilité est l'autre enjeu sous-jacent à la reconnaissance d'un droit à la mobilité. C'est dire si un tel droit déborde très largement les considérations techniques ou d'aménagement du territoire pour toucher aussi à la question des civilités. A défaut d'avoir été explicitement débattue,

cette question du droit à la mobilité se révèle être le fil conducteur des ateliers dont les textes qui suivent proposent une synthèse. En abordant cet enjeu, le colloque organisé par l'IVM se voulait un acte fondateur d'une nouvelle manière d'appréhender les mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines. C'est aussi dans cet esprit qu'a été proposée l'élaboration de la charte évoquée plus haut et à laquelle pourraient s'associer les différents acteurs concernés : architectes, urbanistes, entreprises de transports, citoyens ordinaires. Le lecteur trouvera en annexe les orientations qu'elle pourrait comporter et, pourquoi pas, les motifs de s'associer à son élaboration.

1. Colloque « Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines », Centre culturel international de Cerisy, 13-19 juin 2003. Pour une présentation détaillée du programme : www.ville-en-mouvement.com

2. Sur ce thème : les actes du séminaire de l'Institut pour la ville en mouvement : Jean-Pierre Orfeuil (dir.), *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, éditions de l'Aube, à paraître (mars 2004).

ATELIER 1: Au-delà des sociétés...

PAR JOHN URRY sociologue

Cet atelier a été consacré aux nouvelles formes de mobilités apparues à l'époque contemporaine, et notamment à toutes celles qui franchissent les frontières nationales et remettent en question le concept de société nationale distincte fournissant une expérience ou une image commune pour tous ses membres. Les participants ont exploré les différentes formes, caractéristiques et conséquences de toutes ces nouvelles mobilités et ont tout spécialement débattu du fait que leurs recoupements instaurent des styles de vie inédits et de nouvelles relations spatiales et temporelles entre les personnes. Il a été convenu qu'une analyse globale de ces mobilités était absolument essentielle pour comprendre et décrire le style de vie contemporain, les modalités de son évolution actuelle et de celle des prochaines décennies.

Une clé pour comprendre la vie sociale contemporaine

Deux points importants ont tout spécialement été abordés et développés au cours de cet atelier. Le premier a souligné l'importance majeure d'une analyse approfondie de ces nouvelles mobilités, clé de la compréhension de la vie sociale contemporaine. En effet, leurs impacts étant ressentis à de multiples niveaux, leur analyse ne doit en aucun cas être considérée comme secondaire ou triviale. Le second point a insisté sur le fait que ces analyses ne devaient pas uniquement être menées par les chercheurs qui abordent habituellement le domaine du « mouvement », à savoir les spécialistes des transports qui considèrent prioritairement les aspects technologiques et économiques. Les mobilités étant omniprésentes dans notre société, le recours à de nombreuses autres disciplines peut être utile, notamment pour explorer les modalités de leurs mises en place, fonctions, transformations et recoupements. L'atelier s'est proposé d'approfondir le concept de « tournant de la mobilité » qui se répand actuellement dans les domaines des sciences sociales et managériales. Au cours de cet atelier, nous avons assisté à des présentations émanant de géographes, d'urbanistes et de sociologues. John Urry a,

/...

MOUVEMENT (mou-ve-man), s. m. 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'était 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 mœurs. Lorsque la législation était dans une mobilité continuelle...

TRANSPORT (tran-spor; le t ne se lie pas; au pluriel, le s ne se lie pas; cependant quelques-uns le lient: des tran-spor-z excessifs), s. m. 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 (mo-dèr-n'), 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^e 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 : combinaison d'évolutions sociétales qui caractérisent les sociétés occidentales depuis la Renaissance (raison, individualisme, différenciation sociale...) et qui tendent selon certains à se radicaliser (surmodernité, hypermodernité) ou à être dépassées (postmodernité).

Au XVI^e siècle, on se faisait des cadeaux, au XIX^e siècle, on s’envoyait des lettres, à la fin du XX^e, on se téléphonait d’un poste fixe.

le premier, tenté d’établir le lien entre l’émergence des nouvelles mobilités et le développement d’une société qui s’organise de plus en plus en réseau. Parallèlement à l’extension des réseaux sociaux, les personnes ont besoin d’occasion de se réunir et de se rencontrer «en face-à-face». Mais, en même temps, la constitution de réseaux à grande échelle s’oppose à ces occasions de rencontres professionnelles, familiales ou amicales, qui génèrent alors le phénomène de «petit monde», à savoir la mise en relation de personnes qui ne se connaissaient pas, à la suite d’un nombre relativement réduit de connexions. Mais les participants sont arrivés à la conclusion qu’il était peu probable que les communications virtuelles affectent ce besoin de rencontre, au moins à court terme. On a cependant fait remarquer, à l’appui d’études menées auprès d’opérateurs en bourse et de jeunes utilisateurs de téléphones mobiles, que des conversations intéressantes pouvaient se tenir à distance et que, en quelque sorte, l’«écran» pouvait en partie remplacer le face-à-face.

Des lettres manuscrites aux messages SMS

Christian Licoppé a analysé les modalités de cette nouvelle vie sociale à distance. Il a remarqué que des voies différentes d’échanges se sont instaurées, qui ont su maintenir une certaine cohésion de la vie sociale. Au XVI^e siècle, on se faisait des cadeaux, au XIX^e, on s’envoyait des lettres, à la fin du XX^e, on se téléphonait d’un poste fixe ; on utilise aujourd’hui le téléphone mobile et on s’envoie des courriels et des messages SMS. L’accumulation de tous ces petits gestes communicatifs maintient un sentiment de présence malgré la distance. Il a noté le nouveau style du «vivre

ensemble», à la manière des bancs de poissons, qui se déplacent au même rythme, liés entre eux par une sorte de présence «connectée». Les nouvelles technologies de communication permettent ces fréquents mais furtifs contacts qui établissent un nouveau mode de relation, à mi-chemin entre absence et présence. Les nouvelles technologies ICT

doivent donc non seulement être considérées comme un moyen de compenser l’absence physique, mais aussi comme une nouvelle façon de se sentir proche, connecté à l’autre, d’avoir le sentiment de vivre au même rythme malgré l’éloignement.

Nouvelles configurations d’adresse, de positionnement et de mouvement

Nigel Thrift a exploré certains des processus qui rendent possible une nouvelle vie sociale. Il a, dans ce contexte, analysé les processus pré-cognitifs que l’on considère comme initiateurs de changements, à savoir le moment à partir duquel les personnes sont prêtes à agir, le monde prêt à s’engager dans la direction escomptée. Ce sont là des espaces d’anticipation ou, selon les termes de Thrift, une sorte d’«inconscient technologique». Nous faisons certaines choses machinalement ; car le monde social fonctionne selon un fort schéma répétitif. Thrift a donc exploré certaines des caractéristiques spatiales du phénomène de répétition, et notamment la normalisation de l’espace par les nouvelles technologies qui définissent le positionnement des personnes et des biens. Il a fait un bref historique des formes d’adresses qui localisent les personnes et les biens. Il s’est en particulier arrêté sur les codes-barres, les dispositifs GIS/GPS, la logistique, les tableurs, les cartes SIM et les identifiants de radiofréquence. Tous ces dispositifs présupposent de nouvelles configurations d’adresse, de positionnement et de mouvement qui concourent à maintenir une vie sociale.

Il était une fois la mobilité...

Tim Cresswell, dans sa présentation, a replacé l’évolution des différentes mobilités dans le contexte des évolutions philosophique, scientifique et historique de ces derniers siècles. Il a montré que la mobilité n’était pas un phénomène naturel, qu’elle avait une histoire. Le concept de mobilité s’est développé à la faveur d’évolutions sociales positives ; on pense, entre autres, à la révolution scientifique galiléenne, à la philosophie politique de Hobbes, aux droits de la citoyenneté (notamment des pays faisant partie de l’Union européenne), aux diverses idéologies (notamment péripatéticienne) ou aux nouvelles conceptions architecturales. Mais il a aussi fait remarquer que toutes ces mobilités engendraient des inégalités massives, notamment du fait du pouvoir exercé par ce que l’on appelle l’«élite mobile», des mobilités obligées des réfugiés et chercheurs d’asile, des mobilités bloquées des habitants des quartiers privés protégés et des contraintes liées aux déplacements imposés aux classes défavorisées. La discussion s’est alors portée sur le souhait qu’il se produise, parallèlement à l’accélération constatée, un certain ralentissement du rythme de vie qui tendrait vraisemblablement à réduire les inégalités sociales.

L’histoire de la «cruche en forme de poulet»

A partir d’une étude de cas, à savoir le «voyage-métamorphose» de la «cruche en forme de poulet», Sharon Zukin a montré comment les diverses mobilités pouvaient se recouper de façon intéressante et inattendue, et en l’occurrence comment le même objet, apparemment identique, avait pu être utilisé de différentes façons et donc se modifier selon la fonction qu’on lui attribuait. Elle avait aperçu cette cruche pour la première fois au cours d’une promenade dans Manhattan avant d’en revoir de nombreux exemplaires sur les étals de boutiques destinées aux touristes, lors de ses voyages d’agrément en Toscane. Elle était alors devenue amatrice, puis voyageuse-collectionneuse, et connut la passion d’acquérir et cette sensation de

liberté que donne la grande mobilité. Enfin, lors de voyages sur Internet, elle avait visité le site eBay, était devenue acheteuse et vendeuse potentielle de ces cruches. Elle était alors entrée dans le cadre des relations commerciales.

La présentation de Zukin illustre bien les recoupements complexes qui se produisent entre différentes formes de mobilités, et comment, par le jeu souvent inhabituel de leurs combinaisons, s’édifie le mode de vie contemporain. Dans un premier temps, ce fut le déplacement physique, sous ses nombreuses formes, ici la flânerie du promeneur, la recherche du touriste, puis les voyages de l’expert. Puis le voyage imaginaire qui, par le biais de l’écran de télévision, de cinéma ou de signifiants virtuels, la Toscane dans ce cas, se conçoit dans notre esprit avant de pouvoir se réaliser. Enfin, le mouvement virtuel par lequel s’établissent les relations à distance et qui peut affecter certaines de leurs composantes et en transformer la nature ; par exemple devenir relations commerciales ou présence «connectée». Enfin, la mise en mouvement d’objets, qui, qualifiés d’«uniques en un lieu donné», deviennent, dans d’autres contextes, objets de collection ou objets kitsch.

Les biens, images, informations et personnes sont pris dans un mouvement qui modifie leurs interrelations en les entraînant sur la scène du nouveau théâtre mondial. Les participants de l’atelier ont enfin analysé les diverses nouvelles configurations selon lesquelles les éléments de chacune de nos vies interagissent, de façon contingente ou complexe pour constituer les multiples flux d’objets, d’informations et de personnes. Notre mode de vie est en train de changer d’une façon tout à fait inédite dans notre histoire.

ATELIER 2: De nouvelles spatialités urbaines...

PAR JACQUES LÉVY géographe

Cet atelier avait pour objectif de mettre en relation la mobilité et d'autres spatialités, notamment celles de la ville en général. Une discussion sur la relation entre la mobilité et la ville renvoie en effet inévitablement à une question, fondamentale depuis le Néolithique : comment les hommes gèrent-ils la distance ? Plus précisément, comment s'arrangent-ils avec les trois grandes modalités disponibles : la coprésence, qui élimine la distance ; la mobilité, qui la gère par le déplacement ; la télécommunication, qui se limite à un transfert d'information dématérialisée. En croisant espace urbain et mobilité, on se trouve donc à l'interface entre deux de ces modalités. Il est assez facile de constater que les relations entre modalités sont marquées par un double rapport, de complémentarité et de concurrence ou, si l'on accepte le néologisme, de coopération. D'un côté, chacune des modalités se présente comme un substitut aux autres – si l'on trouve tout en ville, on n'est pas obligé de changer de lieu pour obtenir ce que l'on cherche –, d'un autre côté, chacune des modalités a impérieusement besoin des autres pour réaliser sa propre utopie – que serait la ville sans les transports urbains ? Parmi les clarifications préalables qui méritent d'être faites, on peut aussi signaler la différence entre déplacement et mobilité. La mobilité peut être définie comme « rapport social au changement de lieu », ce qui signifie qu'elle n'est pas la simple somme des déplacements effectués. Elle comprend une part significative de virtualités de déplacements qui seraient possibles mais ne sont pas actualisées. On peut même dire que, plus la mobilité augmente, c'est-à-dire plus la maîtrise des différents lieux par leur liaison matérielle est forte, plus la part des déplacements non effectués augmente. Dans un système de mobilité contraint, les déplacements réalisés sont ceux et seulement ceux qui sont possibles. Dans un système de mobilité où les degrés de liberté augmentent, le problème de l'acteur – car justement l'agent devient acteur –, c'est de gérer au mieux de ses attentes la multiplicité de déplacements possibles qui, s'il les actualisait tous, ferait plus que remplir sa vie entière. Nous devons donc nous habituer à considérer que la mobilité est un objet d'étude qui comprend plus d'idéal que de matériel. La troisième clarification qui s'impose est celle qui porte sur le type de causalité qui sous-tend l'approche des mobilités. Nous provenons d'un univers mental dans lequel,

plus ou moins explicitement, la logique explicative consistait à faire dériver les « circulations » des infrastructures de transports, la « forme urbaine “des” circulations », les pratiques urbaines de la « forme urbaine ». C'était donc, de manière linéaire, la part la plus matérielle des réseaux de transports qui fonctionnait comme cause ultime. Nous nous situons aujourd'hui dans une culture argumentative assez nettement différente. Nous nous représentons la mobilité comme un tout complexe à mettre en relation avec un autre tout complexe, l'espace urbain. Chacun de ces ensembles dépend de l'autre, ce qui donne un système composé de deux sous-systèmes interdépendants. Concrètement, cela signifie que les déterminants (culture politique, politiques publiques, modes de vie, relation à l'espace, choix de société, valeurs...) qui contribuent à produire une situation urbaine donnée agissent ainsi sur les mobilités autant que, inversement, les réseaux et les flux influencent l'espace urbain. En résumé, nous avons à traiter de systèmes d'acteurs qui, en liaison avec leurs intentionnalités, manipulent des dispositifs techniques sophistiqués. Le résultat en est, simultanément, un système de mobilités et un espace urbain. Celui-ci est composé de comportements, de pratiques, d'actions, mais aussi de représentations, de désirs, d'idéaux. Il convient donc d'interroger les relations entre les pratiques et horizons de la mobilité intra et inter-urbaine, d'une part, et les modèles souhaités d'organisation de l'espace urbain, d'autre part. Il apparaît en effet que les systèmes de

La culture politique, les politiques publiques, les modes de vie agissent sur les mobilités autant que les réseaux et les flux influencent l'espace urbain.

mobilité, approchés à travers les réseaux de transports et les modalités de déplacement, ne constituent pas seulement un dispositif technique neutre au service d'une activité qui servirait de substrat à la vie urbaine ou serait l'enjeu de choix de mode de vie. En fait, les options entre modes de transport – notamment entre automobile et transports publics – renvoient au caractère privé ou public de l'espace et des pratiques de la

ville, à la densité, à la mixité, aux questions environnementales, bref à une opposition frontale entre « ville compacte » et « ville diffuse ». Autrement dit, c'est une distribution complexe de choix stratégiques, qui inclut certainement un axe d'intensité de la mobilité, mais qui ne s'y réduit pas, qu'il faut prendre en considération. On peut donc travailler l'hypothèse selon laquelle les mobilités constituent, jeu de mots mis à part, un bon véhicule pour approcher les grands débats qui sont sur l'« agenda » politique des sociétés urbaines.

Une nouvelle géographie du mouvement

Ainsi que l'a rappelé l'intervention d'Edward Soja, l'urbanisation de la planète a franchi un seuil fondamental. Désormais la majorité de la population n'habite pas seulement en ville mais dans de vastes régions urbaines polynucléaires de plus d'un million d'habitants, parfois de plus de cinquante millions d'habitants. Les chercheurs ont relié cet événement à trois processus interconnectés :

1. la concentration géographique de flux de capitaux, de travail, d'information au sein d'un réseau mondial de régions « méga urbaines » ;
2. la restructuration des villes et des régions donnant naissance à une nouvelle économie qui monopolise de plus en plus les avantages pour l'innovation de l'agglomération et de la diversité des activités ;
3. une révolution dans la technologie de l'information et des télécommunications qui, contrairement à ce que beaucoup attendaient, a renforcé plutôt qu'affaibli l'importance de la localisation et des nodalités en réseau.

Edward Soja propose d'appeler post-métropolitaines ces nouvelles formes urbaines composites qui se développent depuis trente ans. Elles se caractérisent notamment par une « urbanisation » des banlieues, la croissance de technopoles à l'écart de la ville, l'accroissement de la fragmentation sociale et de l'hétérogénéité culturelle, l'obsession sécuritaire et l'émergence d'une urbanité spécifique des travailleurs pauvres.

La formation de cette spatialité post-métropolitaine renvoie clairement à la géographie du mouvement telle qu'elle fonctionne à de multiples échelles, du local au mondial. Or la mobilité n'est nullement déconnectée des lieux, elle est «ancrée», y compris lorsqu'il est question de «cyberespace virtuel» et, a fortiori, de l'espace post-métropolitain. Tous les flux qui se déroulent dans le monde matériel sont d'une manière ou d'une affectés par la friction de la distance et, pour cette raison, ainsi qu'en raison des logiques de l'action humaine, ces flux s'organisent selon trois plans. Les flux s'articulent en réseaux, les réseaux s'agglomèrent dans des nœuds et ces «nodalités» réticulaires, pour reprendre l'expression d'Edward Soja, ont des effets structurants d'ampleur variable et à

La gestion du quotidien ressemble à une espèce de zapping occupationnel entre plusieurs lieux, tâches, rôles et passions.

différentes échelles sur l'espace alentour. Nous vivons tous dans un emboîtement multiscalair de nœuds spatiaux réticulés, du corps humain à la planète tout entière, du plus intime au plus extérieur, avec entre les deux une multitude d'activités et d'identités. Et c'est peut-être cela le caractère le plus fondamental de nos sociétés. C'est ce que veut déjà dire Henri Lefebvre lorsqu'il explique que les sociétés humaines sont actualisées, rendues réelles, spécifiquement comme sociétés urbaines. Cette spatialité fondamentale connaît bien sûr des changements historiques, au même rythme que la géographie du mouvement, qui lui est fortement associée. On peut donc montrer comment l'analyse des nodalités post-métropolitaines permet d'éclairer, en théorie et en pratique, les transformations récentes de la vie urbaine.

Hypermobilité et télécommunication

La frénésie télécommunicationnelle des branchés du portable, sur laquelle est

revenu Francis Jauréguiberry, rend bien compte du double mouvement, apparemment contradictoire, qui définit la vie agitée de l'individu contemporain. D'un côté, explique-t-il, la société paraît de plus en plus éclatée. La gestion du quotidien ressemble à une espèce de zapping occupationnel entre plusieurs lieux, tâches, rôles et passions. Il y a longtemps que contiguïté physique n'est plus synonyme de partage identitaire. Les lieux d'investissement social et de vécu affectif s'éloignent, les trajets s'allongent, les rencontres s'espacent. Parallèlement, le temps s'accélère et devient discontinu. Il est brusqué afin de répondre aux impératifs de l'urgence, de la simultanéité et de l'immédiateté. Désormais privé de centre stable, le cercle social d'appartenance, qui définissait assez bien l'individu jusqu'il y a peu, disparaît au profit d'un ensemble de bulles identitaires et occupationnelles plus ou moins éphémères et le plus souvent sans grande surface de recoupement entre elles. Dans la gestion de cette hétérogénéité, le portable arrive sans doute

à point nommé. Il permet de passer immédiatement d'une «tribu» à une autre, de densifier le temps, d'intensifier les déplacements, de multiplier les opportunités, de coordonner les occupations. En somme, il permet d'être plus efficace d'un point de vue utilitariste. D'un autre côté, et de façon apparemment contradictoire, l'individu contemporain cherche un principe d'unité et de permanence que son zapping occupationnel ne cesse de rendre plus improbable. Il cherche un moyen de faire face à la fragmentation du vécu et à la dispersion identitaire qui menacent son équilibre. Dans cette quête, le portable peut faire office d'outil en donnant l'impression d'un recentrage et d'une continuité. Pour son utilisateur, il restaure en effet le lien là où la distance, l'éparpillement et l'anonymat l'ont supprimé. Dans son nomadisme, le branché n'est plus seul. Où qu'il soit, il peut désormais appeler ses «proches», physiquement lointains. À la succession des situations, à l'éphémère des rencontres et à la brutalité de l'urgence, le branché oppose une «continuité hertziennne», un «lieu médiatique» où il peut se ressourcer, l'instantanéité des connexions permettant de supporter l'immédiateté des changements.

Infrastructures et espaces urbains : fragilités et pertinences

Dans ce contexte, l'intégration des infrastructures de transport dans l'espace urbain est tout sauf évidente. Les grands ouvrages d'art se présentent souvent comme des intrusions violentes qui traumatisent l'espace préexistant, ses accessibilités et ses civilités. En fait, les choses sont plus complexes, ainsi que l'a montré l'intervention de Marcel Smets. Beaucoup dépend de l'échelle de l'objet nouveau par rapport aux pratiques urbaines. Ce n'est pas tant la discrétion, le camouflage qui comptent que la capacité à analyser ce qui fait le mouvement de la ville et à le respecter par une discrétion moins matérielle que fonctionnelle. Mais beaucoup dépend aussi du contexte : un viaduc autoroutier en rase campagne ou un pont sur un estuaire deviennent assez facilement des signaux forts tandis que, même réduits ou «habillés», les mêmes objets constitueront dans des espaces denses des cancers difficilement guérissables. Tout repose donc sur une intelligence des différentes couches qui constituent la ville, sur notre capacité à les reconnaître, à les mettre en scène et à les faire dialoguer entre elles.

Modèles de mobilité, modèles d'urbanité

On peut finalement défendre l'idée qu'il existe une relation très forte entre les mobilités et le fonctionnement général de l'urbain. C'est en partie une évidence, qui mérite cependant d'être retravaillée dans plusieurs directions. D'abord en élargissant la notion de mobilité à l'ensemble des rapports sociaux, au changement de lieu, par opposition aux seuls déplacements ; autrement dit, en y intégrant une composante virtuelle (un potentiel non actualisé) qui fait de l'immobilité un cas particulier de la mobilité.

Ensuite en considérant les transports non

seulement comme un cadre technique contraignant (ce qu'ils sont effectivement) mais aussi comme une dimension d'un rapport plus profond à l'espace sociétal, dont le gradient essentiel est son caractère plus ou moins public.

Enfin, en n'opposant pas l'acteur et le système mais en s'intéressant, à travers la mobilité, à un système d'acteurs dans lequel les plus modestes des opérateurs jouent un rôle non négligeable dans l'organisation du «tout urbain» en même temps qu'ils subissent aussi la forte présence du tout.

Ces précisions données, on peut comprendre comment, dans le débat sur les grandes options en matière d'urbanité, la mobilité occupe une place centrale. Ce lien est d'autant plus décisif que, d'une part, ces options sont fondamentalement réduites à deux : celle qui assume et celle qui refuse le principe même d'urbanité, faite de densité et de diversité ; et, d'autre part, le rapport public/privé, la relation avec l'altérité, le rôle respectif de la programmation et de la rencontre aléatoire, le type de jeu social attendu, qui constituent les enjeux essentiels de ces modèles, ont directement à voir avec le style des mobilités, et notamment avec le couple d'antagonistes constitué par les métriques pédestres (celles des transports publics) et les métriques automobiles.

ATELIER 3: Mobilités d'ailleurs. Approches compara- tives...

PAR MICHEL LUSSAULT géographe

L'objectif de cet atelier était d'aborder les faits de mobilité dans une perspective comparative, à la fois historique, géographique et anthropologique. La mobilité contemporaine est le plus souvent étudiée en la posant comme un fait universel, s'imposant en toute situation, et dont la possible modulation est simplement celle de l'intensité. On postule ainsi l'existence d'un gradient qui différencie des sociétés et des espaces à fortes mobilités et d'autres à faibles mobilités. Or on peut s'émanciper d'une telle approche en privilégiant une entrée qui étudie les faits, pratiques et valeurs de la mobilité en relation avec les données culturelles propres à différents groupes et sociétés. L'idée qui fondait cet atelier était donc que les cultures (au sens anthropologique) sont essentielles à prendre en compte pour différencier et spécifier des mobilités à la fois à l'intérieur d'une même société et entre des sociétés. Le travail s'est développé à partir de l'examen de mobilités culturellement situées, c'est-à-dire se déployant au sein d'aires culturelles particulières, mais aussi à partir de l'analyse de situations où différentes cultures se confrontent dans et par des pratiques de mobilités.

Des mobilités hybrides

L'approche qui consiste à penser la mobilité dans une perspective qui donne toute sa place aux aspects culturels et idéels et à leurs inscriptions dans l'espace matériel permet de mettre en question certaines habitudes de traitement de celle-ci par les sciences sociales.

Tout d'abord on a voulu éviter de réduire la mobilité au déplacement. Bien sûr, le déplacement est une expression importante de la mobilité, mais confondre les deux c'est aller trop vite en besogne. Car dans un tel rabattement de la mobilité sur le seul déplacement, on perd beaucoup ce qui fait l'intérêt de la notion, intérêt qui tient dans sa complexité et justement dans sa dimension culturelle. Cela pousse à appréhender la mobilité comme un ensemble composite de pratiques de déplacement, d'idéologies de valeurs et de culture, de techniques et de technologies sociales – incluant celles du corps en/et dans le mouvement.

Ensuite, on a pu critiquer l'usage encore avéré de décliner la «mobilité

géographique» (c'est-à-dire la mobilité spatiale) en deux principaux grands types: la migration – changement définitif d'espace de vie –; la circulation – changement temporaire d'espace de vie. La migration constitue sans doute une forme particulière de la mobilité, en expansion, qui recouvre d'ailleurs des situations très variées. Elle implique un abandon de longue période du lieu de départ. Toutefois, la migration s'accompagne le plus souvent d'une augmentation de toutes les autres formes de la mobilité et donc des circulations. Ce constat et celui de l'existence de nombreux phénomènes, tels que ceux de la multirésidence, mais aussi de la possibilité d'une substitution d'une migration résidentielle par une circulation domicile-travail, remet en cause la pertinence de cette distinction circulation-migration. La finalité de la pratique mobilière n'est-elle pas une manière plus pertinente de discriminer différents types de mobilité? Déplacement touristique ou de loisir, voyages d'affaires, migration résidentielle, circulation pendulaire (commuting), pèlerinage, shopping etc. Mais les spécialistes estiment qu'il ne faut pas vouloir rigidifier une telle classification. En effet, de nombreuses recherches montrent l'hybridation en acte dans les pratiques mobilières: ainsi, un pèlerin est aussi, au moins potentiellement, un touriste et retrouve dans son pèlerinage des habitudes de «navetteur», et/ou celles de ses déplacements de loisir; un migrant profite de technologies et de structures de mobilités qui sont celles des touristes, des hommes d'affaires, des pèlerins etc. Parallèlement, ces pratiques s'ouvrent vers des temps de halte, des stases, dont la durée est très variable, valorisées ou non, recherchées ou subies. Qu'on songe, par exemple, au repos espéré du pèlerin dans une étape ou un lieu saint, à l'attente du touriste face à un retard de son avion, au confinement du migrant dans une zone de rétention, ou dans un des sas qu'imposent les passeurs dans les filières clandestines, à la contrainte du «navetteur» pris dans les embarras de circulation, dont certains profitent pour s'inventer une pause lors de laquelle on peut lire, écouter la radio, rêver. Il n'y a certes pas ou peu de mobilité sans recherche de la vitesse et de l'efficacité (encore que certaines formes de tourisme et de pèlerinage prônent l'usage de la lenteur), mais il n'existe pas de mobilité sans arrêt, cet arrêt dont souvent les sciences sociales ne disent mot alors qu'il constitue un des ingrédients et même un des registres du fait mobilière.

Décrypter les pratiques mobilières

Ce qui importe donc c'est de comprendre les situations de mobilité et les expériences qui en résultent pour les acteurs. Lesdits acteurs agissent dans des contextes culturels et sociaux précis qui imprègnent leurs pratiques, celles-ci contribuant à construire ceux-ci. Les pèlerinages, les migrations au long cours, les voyages touristiques permettent au mieux de bien appréhender le caractère composite et cumulatif des formes et modalités du mouvement. Chaque individu structure et régule donc un système de mobilité, en intersection avec les systèmes des autres acteurs, qui impose des agencements d'espaces et de temps, des spatialités et des temporalités complexes, variant en fonction des positions spatiales et sociales des individus et de leurs insertions culturelles.

Une approche compréhensive des pratiques de mobilité exige une saisie de la réalité des mouvements contemporains mais aussi une analyse de la généalogie de ces pratiques. Il s'agit là de repérer non pas tant l'évolution des instruments de la mobilité, mais plutôt de sonder la mise en place des systèmes de valeurs, des technologies de l'esprit, des usages légitimes du regard, des sens, du corps qui fondent des pratiques légitimes du mouvement en cours dans une société. Ainsi, les conditions techniques sont certes importantes pour expliquer les formes de la mobilité, mais les cadres culturels et intellectuels ne le sont pas moins dans la mesure où ils instituent les «arts de faire» de la mobilité. En cette matière, il semble que la question des manières de voir «en mouvement» – les autres, les choses, les scènes spatiales qui entourent l'individu qui bouge et qui, parfois, «font» paysage pour celui-ci –, qu'elles soient actuelles ou passées, constitue un domaine d'investigation particulièrement riche.

On peut en effet estimer que les formes culturelles légitimes, en Europe et aux Etats-Unis, ont été, à partir du XIX^e siècle au moins, marquées par l'importance prise par la question du flux, du mouvement, du déplacement (urbain en particulier). Cette prégnance s'accroît depuis, continuellement, jusqu'à faire de nos jours de la mobilité une culture spécifique, avec ses valeurs et ses usages, tendant à dominer et même à «étalonner» toutes les autres. Cette culture donne une place fondamentale au regard dans la définition pour l'individu à la fois de son

régime d'attention aux autres et aux choses et de son affairément, de son activité. Aujourd'hui, ce régime et cet affairément sont le plus souvent conçus en tant qu'ils sont liés intrinsèquement au mouvement, celui-là même qui s'impose à l'individu et qui conditionne des «manières de voir» spécifiques, jusqu'à produire une véritable esthétique particulière – celle, par exemple, du paysage-mouvement, qu'on peut voir mis en œuvre aujourd'hui le long des autoroutes ou des grands axes ferroviaires.

Une lecture de l'espace des sociétés

Aborder comme cela les phénomènes mobilitaires mène logiquement à s'interroger sur la façon dont la mobilité est à la fois instituée par et instituant de la sociabilité et de la spatialité des individus et des groupes. Par l'attention à la mobilité, à ses pratiques et à ses expressions culturelles, on donne à penser au sujet des modalités des relations sociales dans les sociétés contemporaines. On peut aussi aborder de manière neuve le problème de l'habiter humain – cet acte fondamental de construction et d'occupation des espaces de vie par l'individu, de constitution de son habitat. Celui-ci n'est pas réductible à la maison, mais s'ouvre à tous les lieux, les territoires, les réseaux qu'un acteur investit. De ce point de vue, le touriste ou le pèlerin habitent l'espace qu'ils découvrent, tout comme le migrant habite celui des réseaux qui le mènent au lieu qu'il veut atteindre. Aujourd'hui, l'habiter est intrinsèquement lié à la mobilité et l'habitat est désormais «polytopique», pour le plus grand nombre de personnes. Habiter, ce n'est plus être assigné à résidence, c'est jalonner l'espace des multiples points d'attache, plus ou moins régulièrement fréquentés, de sa pratique. Cette mise en mouvement de l'habitat est un vecteur des processus de déterritorialisation actuels, entendus comme un décrochement des formes contemporaines d'organisation des espaces sociaux du cadre classique du territoire borné et contrôlé, intégré par une culture unique et spécifique. Un des ressorts de la mobilité réside dans le fait que les différentes fractions de l'espace humain sont affectées de potentiels variés. La variété des espaces est à la source de l'échange et du déplacement. Cette différenciation est à la fois quantitative (la

un espace par rapport à d'autres), organisationnelle (la manière dont se configurent spatialement ces différentes substances) et qualitative (la valeur sociale que des acteurs accordent à des espaces distincts n'est pas toujours identique). Elle se manifeste tant au plan matériel (la forme de l'agencement de l'espace) qu'idéal. Ce différentiel et la complémentarité qui s'établit alors entre des lieux différents constituent un élément clef de l'interaction spatiale. A ce sujet, il existe une thèse intéressante dite de la différenciation accrue du monde. Elle remet judicieusement en question l'idée commune que le monde se standardise, alors qu'on peut postuler que la diversité des combinaisons sociales, spatiales et culturelles aujourd'hui possibles en pratiquement tout point du monde est quasi infinie. De cette combinatoire, toujours construite par les opérateurs sociaux, ressort la spécificité de chaque contrée par rapport à la voisine, ce qui se manifeste en bien des occasions dans des rhétoriques de l'identité spatiale. Un tel processus participe aussi de la déterritorialisation, le territoire classique impliquant toujours, peu ou prou une harmonisation de tous les points de l'étendue territoriale. Si l'on accepte cette perspective différentialiste, on comprend en tout cas pourquoi la mobilité s'est accrue. Ainsi, pour beaucoup d'individus (mais pas tous, d'où la nécessité de ne jamais occulter le rôle joué par l'habitus et les schèmes de pensée de chaque acteur), un paysage de station touristique est différent et plus amène que celui d'une ville industrielle; un quartier pavillonnaire est un lieu plus adéquat pour résider qu'une zone industrielle; mais les différentiels de coûts de main d'œuvre, de législation fiscale, de climat etc. sont aussi des éléments de la différenciation des lieux géographiques.

Les saisies anthropologiques et géographiques de la mobilité attachées aux faits de culture et de valeur ne constituent donc pas une manière de ne plus s'intéresser à celle-ci que comme prétexte. Bien au contraire, il s'agit de comprendre ce que la mobilité signifie pour quelqu'un et par-là même d'appréhender ses rôles dans l'organisation et le fonctionnement social et spatial des sociétés.

ATELIER 4: Des individus hyper-modernes ?

PAR ALAIN BOURDIN sociologue

Comment parler de la mobilité généralisée? On peut s'en tenir au seul constat de la généralisation des déplacements et raisonner sur l'ensemble des pratiques qui lui sont liées. On envisage alors le tourisme comme la conséquence de la facilitation des déplacements ou la délocalisation des entreprises comme la conséquence de la baisse des coûts du transport à longue distance. Or on sait que le tourisme d'élite s'est développé à partir d'un ensemble de représentations de l'ailleurs, par exemple comme support culturel dans le cas du «grand tour» des aristocrates britanniques, et des activités que l'on pouvait avoir dans des lieux spécifiques de cet ailleurs (villes d'eau, stations balnéaires). Le tourisme de masse résulte du temps libre, du goût pour le soleil et pour certains sports, de la recherche de certains types de sociabilité etc. Les délocalisations ne font intervenir l'évolution du coût des transports que comme un facteur parmi d'autres, qui se combine avec l'ouverture des marchés, le coût de la main d'œuvre, la spécialisation etc. Ces deux exemples grossiers montrent que l'évolution du transport ou des déplacements ne prend son sens qu'associée à d'autres phénomènes et que l'emploi du terme plus large de mobilité suppose que l'on intègre ces phénomènes au raisonnement.

La démarche proposée dans cet atelier se voulait cependant plus ambitieuse. Il ne s'agissait pas seulement de montrer qu'il faut, pour analyser le développement de la mobilité, contextualiser la mesure des déplacements. On a tenté plutôt de s'interroger sur ce qui fonde cette mesure elle-même. Derrière une définition de la notion de déplacement tellement établie qu'elle semble naturelle et indiscutable, quelles constructions sociales trouve-t-on? Plus que l'évolution des technologies et la croissance du nombre de kilomètres parcourus par les marchandises et les hommes, n'est-ce pas l'évolution de ces constructions sociales qui permet de comprendre ce que devient la mobilité? Admettons que si nous utilisons les mêmes termes et que si les chiffres semblent comparables, le nombre de kilomètres parcourus ne signifie littéralement pas la même chose – c'est-à-dire non seulement qu'il n'a pas la même portée mais qu'il n'est pas pensé de la même façon – qu'il y a un siècle, exactement comme il n'est pas pensé de la même façon dans les différentes cultures actuelles.

Cette hypothèse définit une posture, celle d'une anthropologie (au sens philosophique du terme) de la mobilité. Celle-ci exige le refus de l'évidence des définitions les plus établies, ce qui est particulièrement difficile à tenir et entraîne toujours le débat du bon sens contre ce qui semble les errements de la folle du logis. Elle appelle également l'interrogation des grandes catégories à travers lesquelles une culture, une civilisation pense le monde. Cela non plus n'est pas simple, car les groupes ou les individus particuliers échappent peu ou prou à ces analyses générales – ce qui ne prouve rien mais suscite toujours le doute – alors qu'il est aisé – ce qui est bien plus grave – de généraliser des analyses qui ne s'appliquent véritablement qu'à un groupe ou à un contexte spécifique. C'est cependant la perspective dans laquelle s'inscrivent les exposés de cet atelier lorsqu'ils interrogent quelques-unes des catégories fondamentales à travers lesquelles se constitue la conception actuelle de la mobilité généralisée: le présent, le réel et l'individu. De manière convergente, une autre intervention applique la perspective du genre à la planification des transports.

Individualisme et mobilité

Alain Bourdin centre son analyse sur les relations, dans la culture contemporaine, entre individualisme et mobilité. Selon lui, la mobilité généralisée, comme principe social organisateur, regroupe des éléments assez différents. Pour simplifier, on appellera mobilité le fait de changer de position dans un espace réel ou virtuel, qui peut être physique, social, axiologique, culturel, affectif, cognitif. Sur une période historiquement significative (le dernier demi-siècle), nos sociétés sont caractérisées par la montée en puissance de la mobilité dans tous les domaines. Cette montée en puissance s'opère dans une interaction permanente avec deux autres mouvements majeurs que sont l'individuation et la différenciation généralisée, qui se traduit notamment par la complexification de la vie quotidienne. L'individualisme triomphe, dans la sphère métaphysique, en politique (avec le développement des droits de l'individu) et, plus encore, dans la vie sociale. La famille, affaire désormais purement privée, perd son rôle de contrainte et de régulation sociale.

Les relations sociales n'engagent plus guère. L'individu découvre la liberté de ne pas avoir à penser qu'il est en société: le lien social se définit, selon le modèle du marché, comme une «résultante [et non comme] une responsabilité» (Marcel Gauchet).

Dans ce contexte, les procédures d'évitement viennent au premier plan, et une société où l'on évite plutôt que d'affronter doit disposer de nombreuses «lignes de fuite», ce qui favorise la mobilité généralisée. Mais l'individualisme s'alimente également des déplacements affectifs, cognitifs, sociaux etc. à travers lesquels l'individu se produit lui-même et se maintient en équilibre. Le jeu permanent de la différence nous inscrit dans l'univers du choix généralisé. La vie quotidienne de chacun d'entre nous consiste sans cesse à arbitrer, sous plus ou moins de contrainte, entre une diversité de solutions qui ne sont pas nécessairement de même niveau et que nous connaissons mal.

Les procédures utilisées sont de l'ordre du déplacement, par le jeu des systèmes d'équivalence ou par la reconfiguration du problème posé. Le temps, l'argent, l'espace, le risque deviennent des catégories interchangeables. Plutôt que d'agir sur un contexte difficile, beaucoup préfèrent changer de contexte («aller voir ailleurs») ou modifier leur cadre de perception. Cela alimente une grande «fringale» de déplacements matériels.

La mobilité généralisée structure donc nos sociétés, bien au-delà du seul déplacement qui en fait partie. Elle permet de reconstruire des contextes, de se différencier, ou d'aller à la quête de cet autre à la fois indispensable et gênant. Ce modèle se renforce, mais il n'empêche pas les survivances et ses conséquences sociales sont très contrastées.

La mobilité comme prestige social

Danilo Martucelli interroge la catégorie de réel, en relation avec la puissance sociale. Pour lui, ce ne sont plus seulement les modes et les goûts de consommation des classes supérieures mais également la globalité de leur expérience qui servent de référence pour définir le «réel». La réalité reste toujours inscrite dans son immédiateté

matérielle et physique, mais tend à être de plus en plus définie par un différentiel de valorisation entre diverses «zones de vie». Elle renvoie à un monde de plus en plus «lointain» et «inaccessible». Identifié au monde des «puissants», l'idéal-type du «réel» est aujourd'hui associé à au moins trois grands éléments: l'immatériel, la suractivité et la mobilité.

■ L'association du réel et de l'immatériel participe de l'esthétisation de la vie quotidienne et de l'augmentation de la sémiotisation de la consommation, qui entraîne un accroissement considérable de la nature proprement symbolique des objets. Tendanciellement, le degré d'«immatérialité» d'un univers social devient la preuve la plus rapidement reconnaissable d'une situation de prestige social.

■ La suractivité est le propre d'individus marqués à la fois par une surcharge de travail, et, souvent, par une surcapacité de circulation dans l'espace. Le monde est alors plus étendu et plus familier, le temps plus intense et plus rare: on n'arrête pas de faire beaucoup de choses, toutes différentes, dans de très brefs laps de temps, tout en augmentant, mais en même temps, et le dépaysement et la familiarité.

■ La mobilité devient un indicateur du prestige social (la «valeur» d'un cadre se mesure aussi par le nombre de voyages qu'il effectue par mois), une manière de se représenter les capacités individuelles de vaincre l'espace et le temps, de réaliser un fantasme d'ubiquité. Dans cet univers où l'espace cesse d'être une limite incontournable à l'action et à la communication, le signe majeur de reconnaissance, devient la coprésence physique.

Si la définition dominante du réel incorpore des doses croissantes d'«immatérialité», de «suractivité» et de «mobilité», ce qui est désigné et éprouvé comme un non-monde, comme relevant de l'irréel, caractérise justement des zones de vie marquées, à l'inverse, par un trop fort enracinement dans la matérialité, l'être et le local. D'une autre manière, le «sens du mouvement» des uns produit le non-sens et la déréliction dans l'expérience des autres. L'étendue du processus ainsi que ses significations sont particulièrement ambiguës et jamais vraiment linéaires.

Le poids du présentisme

De son côté, Patrick Baert interroge la catégorie de présent, qui, à ses yeux, doit être «reconceptualisée». Les sociétés occidentales actuelles sont en train de devenir «présentistes», en ce sens qu'elles attribuent le sens à partir d'ici et maintenant.

Le conservatisme cherchait des leçons pour le présent dans le passé, mais la conviction que l'action politique doit avant tout répondre à des questions techniques et que le monde connaît des changements radicaux

Identifié au monde des «puissants», l'idéal-type du «réel» est aujourd'hui associé à au moins trois grands éléments: l'immatériel, la suractivité et la mobilité.

conduit à dévaloriser complètement les leçons du passé. Il en va de même avec les lois de l'histoire, telles que les concevait l'historicisme: la notion de loi en la matière entraîne le scepticisme, alors que la théorie de la complexité, la théorie de Luhman ou le néo-pragmatisme nous ont rendus sensibles à l'ouverture relative du futur. D'un autre côté la pensée utopique ne fait plus recette et nous ne pensons plus le présent à partir du futur. Ce dernier, comme le montre le sociologue allemand Ulrich Beck, apparaît surtout comme problématique et porteur de risques. Les visions téléologiques produites par le judéo-christianisme ou par le socialisme se sont affaiblies ou effondrées. Il reste une philosophie du présent que G.-H. Mead formulait dès les années vingt. Celui-ci considère notamment que le présent est le seul lieu de la réalité. Passé et futur sont des constructions symboliques produites à partir du présent.

Le «présentisme» actuel se défait du passé et produit des idéologies totalement référées à la solution des problèmes. C'est ainsi que la «troisième voie» en Grande-Bretagne affiche la seule ambition de mieux organiser les relations avec le monde contemporain.

Il présente également une face

«biographique». Traditionnellement, la biographie individuelle, même si elle était marquée par des ruptures, se présentait d'abord comme une continuité dont un entourage social pouvait témoigner. Avec le niveau actuel de la mobilité géographique, les biographies ont tendance à se construire comme des épisodes indépendants, d'une durée plus ou moins longue. La réduction des entourages aboutit également à ce qu'il devient plus fréquent que nous n'ayons pas conscience de ce que notre biographie fait partie d'un tableau plus vaste. Le caractère «épisodique» est renforcé par l'importance des relations affectives de courte durée. La réversibilité des étapes de la vie semble à notre portée, nous revivons le passé et retardons le futur. Enfin le néo-libéralisme entraîne deux conséquences : les plus démunis se replient sur une vie au présent qui ne peut pas s'offrir de projet, la «culture de l'audit» et la valorisation de la flexibilité rabattent également sur le présent au détriment des grands modèles de comportement.

Bref, l'individu contemporain vit dans une sorte de présent dissocié, qui rend difficile la constitution narrative de sa propre vie et vide de sens l'expérience inter-générationnelle. En ce sens, l'expérience individuelle est de même nature que l'évolution des idéologies politiques.

Une question de genre

Enfin, Christine Bauhardt voit dans la vitesse, dans son assimilation au progrès économique, à la modernisation technique et à l'autonomie spatiale, la conséquence de la construction du sujet masculin de l'époque des Lumières. Il existe un concept androcentrique du développement urbain, qui mène directement à une orientation androcentrique de la planification des transports. C'est ce qu'elle illustre à partir de l'exemple du bassin de la Ruhr.

Dans la perspective androcentrique, le problème le plus important est de savoir comment les gens se rendent à leur travail. L'homme qui fait la navette entre son domicile et son lieu de travail devient le support du modèle dominant de mobilité.

Or, les gens accomplissent bien plus d'activités au quotidien : ils font les courses, ils participent à la vie culturelle et sociale, ils accompagnent des petits enfants ou des personnes âgées. Dans l'organisation du quotidien, les femmes réunissent dans le

temps et dans l'espace les sphères de la vie productive et reproductive. Leur modèle de mobilité combine des déplacements plutôt courts et en chaîne. Cela implique une appréhension qualitative de la mobilité.

Celle-ci analyse les motivations des besoins de mobilité alors que l'appréhension quantitative de la mobilité se contente de calculer les kilomètres ou des tonnes transportées et le temps investi. L'approche de genre traite le temps et l'espace comme des catégories sociales et non comme des ressources économiques. Elle fait de la réappropriation du temps et de l'espace une condition préalable à la communication et à la qualité de vie dans la ville et débouche sur une planification durable de l'espace et des transports.

Il existe plusieurs visions de la planification du développement urbain et des transports dans une perspective de genre. Mais toutes convergent pour exiger que la prise en charge de l'autre et du lien social soit pris en considération dans la planification urbaine et que le nombre des femmes issues de milieux sociaux et culturels différents soit nettement augmenté dans le processus de planification, en particulier dans la planification des transports.

ATELIER 5: Les politiques urbaines face à la mobilité généralisée

PAR FRANÇOIS ASCHER urbaniste

Les exigences des transports et les logiques de conception des villes ont toujours entretenu des liens étroits, car l'échange est au cœur des processus d'urbanisation.

Avec le développement du capitalisme et de l'urbanisme moderne, ces rapports se sont encore resserrés et l'on peut même considérer que la circulation des personnes, des marchandises et des informations est progressivement devenue l'enjeu majeur, celui qui détermine les principales infrastructures, celui dont les solutions dessinent les formes générales des villes.

La diversité des relations entre villes et transports

Cette dynamique ne s'est pas exercée de la même manière et au même moment dans les différents pays, et les mêmes techniques de transports n'ont pas produit des formes urbaines complètement identiques : la rareté du sol aux Pays-Bas et en Suisse, la densité des villes en Allemagne, la précocité de l'urbanisation en Grande-Bretagne, la faible densité urbaine de la France et la centralisation parisienne, ainsi que des contextes socio-économiques culturels et politiques divers ont différencié tant la conception des infrastructures routières et ferroviaires que le dessin des villes.

Ces différences ne régressent pas nécessairement, malgré certaines apparences : les tramways, les autobus et les automobiles sont bien sûr presque les mêmes un peu partout en Europe, mais ils ne sont pas utilisés de la même façon et dans les mêmes proportions d'un pays à un autre, voire d'une région à une autre. Cette diversité structurelle, confortée par des systèmes d'acteurs et des référentiels encore principalement nationaux et locaux, limite les possibilités de transfert des solutions d'une ville ou d'un pays à d'autres. La problématique des «bonnes pratiques», portée par de nombreuses institutions internationales, doit donc être maniée avec précaution : les solutions qui semblent avoir fait leurs preuves ailleurs ne sont pas transférables telles quelles et ne peuvent être utilisées que reformatées pour pouvoir s'inscrire dans des systèmes qui restent très différents.

La diversité des contextes ne signifie pas qu'un certain nombre de questions

identiques ne se posent pas aujourd'hui dans tous les pays : c'est le cas en particulier de l'ambivalence des mobilités urbaines, qui sont à la fois une ressource pour les individus et pour le développement économique et un problème du point de vue des conséquences que la croissance des transports peut avoir sur le cadre de vie et sur l'environnement.

L'urbanisme entre transports et environnement

La richesse des grandes villes et leur attractivité dépendent en effet, pour une part déterminante, de leur accessibilité externe et interne : les aéroports, les transports ferroviaires rapides urbains et interurbains, et des réseaux routiers urbains régionaux performants sont les principaux outils qui permettent aux grandes villes d'offrir aux habitants et aux entreprises la variété et la qualité qu'ils attendent dans tous les domaines : emploi, habitat, éducation, culture, loisirs etc. Mais la réalisation de ces infrastructures, comme le fonctionnement des transports sont aussi sources de contraintes, de nuisances, voire engendrent des dégâts environnementaux à diverses échelles, du local à l'effet de serre planétaire. Ces problèmes se posent d'autant plus que les

Des moyens très nombreux sont aujourd'hui mobilisés pour que le développement des transports contribue à un développement durable.

logiques des concepteurs des transports ont longtemps négligé les dimensions autres que celles de leurs techniques et des intérêts de certains groupes d'acteurs. De plus, réciproquement, certains défenseurs de l'environnement ont eu tendance à sous-estimer les autres enjeux et à s'opposer au développement des transports – et plus particulièrement l'usage des automobiles – en récusant les besoins et les demandes de mobilités. Mais, aujourd'hui, des approches nouvelles émergent, notamment dans le

cadre de la «problématique du développement durable» qui affirme la nécessité de prendre en compte simultanément le développement économique, le développement social, le développement de la qualité écologique et de construire, grâce à une démocratisation accrue, des compromis constructifs et réalisables.

Des moyens très nombreux sont aujourd'hui mobilisés, de façons diverses dans les divers pays, pour que le développement des transports contribue à un développement durable. Ces moyens peuvent être regroupés selon deux grands axes : d'une part, ceux qui essaient d'agir en amont en modifiant les mobilités et en favorisant celles qui mobilisent des transports aux effets environnementaux limités ; d'autre part, ceux qui s'efforcent de diminuer les effets négatifs des transports sur l'environnement sans s'efforcer d'influer sur les mobilités elles-mêmes.

Ces deux orientations qui se sont opposées pendant un certain temps, pour des raisons diverses, semblent aujourd'hui de plus en plus complémentaires.

1/ La modification des mobilités peut être obtenue de différentes façons :

■ En agissant très en amont et en concevant des villes de façon à minorer les déplacements. C'est notamment la thèse du New Urbanism, très à la mode aux États-Unis, qui vise à promouvoir un urbanisme de petits bourgs à l'intérieur desquels les Nord-Américains utiliseraient moins

l'automobile. En Chine, l'enjeu se situe à l'échelle des politiques d'aménagement national du territoire qui s'efforcent de favoriser le développement des villes moyennes. En Europe, mais plus encore dans des pays à développement urbain rapide comme la Chine, on mise plus aussi sur des urbanismes qui

renforceraient les densités. Ces politiques qui visent à agir sur les formes des villes et la localisation des activités et des habitats (mixité fonctionnelle) peuvent être d'autant plus efficaces que l'urbanisation est forte. Leur impact est nécessairement plus faible dans des pays complètement urbanisés où la croissance et le renouvellement du parc sont de l'ordre de 1 à 2 % par an. Elles se heurtent aussi au souhait de nombreux citoyens de posséder une maison individuelle et de disposer d'un maximum

d'espace, à la dynamique des marchés immobiliers et à la concurrence entre les villes et les communes qui entraîne certaines d'entre elles à des urbanisations extensives.

■ Le développement des technologies de l'information et des télécommunications est aussi susceptible d'offrir des alternatives à certains déplacements professionnels et domestiques. Mais les effets constatés pour l'instant du télétravail et du commerce électronique sont assez contrastés : ils «économisent» bien un certain nombre de déplacements, mais il apparaît aussi que dans de nombreux cas ils en engendrent de nouveaux ou modifient une partie d'entre eux. Dans certains ménages, le temps économisé pour une partie des déplacements d'approvisionnement se transforme en temps de déplacement pour d'autres pratiques commerciales ou pour les loisirs. De même, grâce au télétravail, certaines personnes modifient l'organisation de leur temps de travail pour limiter leurs déplacements pendulaires, mais vont habiter de plus en plus loin de leur lieu de travail principal.

■ La modification des mobilités peut aussi être obtenue par des actions directes sur l'offre de transport. La plupart des villes européennes se sont ainsi lancées dans les politiques qui visent à limiter l'usage de l'automobile dans les centres urbains et les parties très denses des villes (par des interdictions et par des péages) et à favoriser l'usage des transports collectifs (par la réalisation de nouvelles infrastructures, par de nouvelles organisations et de nouvelles cadences, et par des actions tarifaires). Des efforts sont également faits dans de nombreux endroits en Europe et en Amérique pour promouvoir le transport collectif à la demande (notamment en utilisant les TIC, forme de transport collectif qui permet des prestations plus individualisées et plus adaptées à des zones peu denses). Ces politiques dites de «report modal» ont des effets contrastés sur l'évolution des mobilités et des formes urbaines. Les études scientifiques sur le report modal montrent que celui-ci est assez limité lorsque les actions sont ponctuelles. De plus, le choix d'un mode de transport par un individu ne dépend pas de variables simples mais engage souvent le mode de

vie d'un ménage. Des reports modaux contraints entraînent donc souvent des reports de destination ou/et d'activités qui peuvent avoir des effets contraires à ceux

La réussite des politiques d'offres de transport passe par des approches multimodales et intermodales.

qui étaient recherchés : ainsi, l'impossibilité d'accéder en automobile aux parties centrales d'une ville peut favoriser des localisations plus périphériques de l'habitat, de l'emploi et des commerces.

La réussite des politiques d'offres de transport passe de façon plus générale par des approches multimodales (car les individus utilisent plusieurs modes de transport et choisissent un ou plusieurs d'entre eux selon les circonstances) et intermodales (leur permettant d'utiliser successivement plusieurs modes).

2/ Les compromis entre développement des mobilités et amélioration de la qualité environnementale seront plus faciles à élaborer et à mettre en œuvre si les transports ont moins d'effets négatifs sur l'environnement et si les lieux des transports gagnent en qualité et en fonctionnalité. Il s'agit là d'un axe important des politiques des acteurs publics (de l'échelle européenne à l'échelle locale) et des acteurs privés et publics du monde des transports. Il faut distinguer dans cette perspective les nuisances directes (généralement de proximité) et les nuisances environnementales à grande échelle, c'est-à-dire surtout la contribution des rejets en carbone à l'effet de serre.

De fait, les nuisances directes des automobiles se sont considérablement réduites, tant du point de vue des émissions que du bruit. Les tramways sont plus silencieux et commencent à être alimentés par le sol, ce qui supprime les caténaires. Dans de nombreuses villes, on envisage ou l'on réalise des tunnels urbains qui permettent la réalisation de voies rapides tout en libérant des sols en surface. Les urbanistes ont également progressé dans la conception des voiries et savent mieux y combiner les divers modes. Ces améliorations ouvrent des possibilités nouvelles en matière de design urbain et

d'amélioration de la commodité et de la convivialité des villes. Les lieux du transport peuvent gagner également en qualité, notamment en devenant plus multifonctionnels; ils peuvent aussi non seulement mieux s'intégrer dans le territoire (préservation des monuments, des sites et des paysages) mais contribuer à la requalification de certains environnements urbains. Les rejets en carbone des moyens de transport récents ont considérablement diminué et les normes européennes vont contribuer à les faire décroître encore plus dans les prochaines années. Il est probable que cette diminution sera plus rapide que la croissance des transports dans de nombreux pays anciennement industrialisés et urbanisés. En revanche, dans des pays qui s'urbanisent rapidement, les rejets en carbone croîtront significativement. Ainsi, les autorités chinoises, qui développent une industrie automobile nationale ont engagé parallèlement diverses politiques nouvelles contre la pollution et en faveur des transports collectifs urbains.

L'émergence de nouvelles formes et de nouvelles pratiques urbaines ?

Une série d'évolutions liées aux transports des biens, des personnes et des informations est susceptible de contribuer à la transformation des modes de vie et de la morphologie des villes:

- la modification des centralités, et tendance, dans de nombreux pays, au développement de systèmes urbains polycentriques, avec une spécialisation relative de certains centres;
- l'importance croissante des livraisons, professionnelles (qui transforment les villes en espaces productifs) et domestiques (qui pourraient modifier à terme l'architecture du commerce urbain de détail), qui induisent de nouveaux aménagements des voiries et la création ou la transformation de divers lieux (plates-formes logistiques urbaines, points de livraison dans les lieux de transports etc.);
- la segmentation croissante des marchés résidentiels, rendue possible par une plus grande accessibilité globale des villes;

- l'usage croissant des motocycles;
- le développement de tunnels pour les transports urbains individuels et collectifs;
- le développement de services d'aide à la navigation urbaine et diversification des programmes d'activité et des itinéraires.

L'importance des politiques publiques

Les transports dépendent des infrastructures, et celles-ci sont décidées par les pouvoirs publics dans tous les pays, même si les modalités de réalisation, de financement et de gestion sont plus ou moins privées selon les cas.

Ces infrastructures sont conçues en fonction de logiques et d'objectifs qui varient d'un pays à l'autre, mais elles conditionnent de façon significative l'usage des sols et donc les formes urbaines. L'enjeu aujourd'hui, dans de nombreux pays, est de faire en sorte qu'elles intègrent mieux les objectifs d'urbanisme et de design urbain. Cela se heurte non seulement à des pesanteurs diverses, mais surtout à l'inexistence ou la faiblesse des institutions métropolitaines. Dans la plupart des pays anciennement démocratiques, le fractionnement des autorités locales, la décentralisation, la concurrence entre les communes, l'égoïsme de certaines populations rendent difficile l'affirmation d'intérêts communs à l'échelle des agglomérations étendues et pèsent sur le développement des infrastructures.

ATELIER 6: Fret et logistique: vers le découplage

PAR MICHEL SAVY économiste

Malgré l'invocation périodique de la «dématérialisation» de l'économie, le transport de personnes et de marchandises poursuit, partout dans le monde, une croissance soutenue. La poursuite de cette évolution est-elle probable? souhaitable? possible («soutenable»)? Ces questions ne relèvent plus seulement de la réflexion spéculative et sont entrées dans le débat politique quand le Livre blanc de la Commission européenne consacré au transport fixe pour objectif le «découplage» entre croissance économique et croissance du transport. Pour explorer les liens entre modèle de développement et transport, l'atelier s'est appuyé sur quelques options: il a traité principalement du mouvement des biens (des «marchandises») et non des personnes; croisé approches globales et études de cas; combiné des éléments appartenant à la sphère privée et à la sphère publique; enfin, croisé les points de vue de professionnels et de chercheurs. Si le transport de marchandises relève d'autres approches que le transport de personnes, il lui est complémentaire pour éclairer des aspects essentiels de la vie sociale tels que la production des richesses, leur circulation, leur consommation, sans omettre la récupération et le traitement des déchets. En outre, il interfère directement avec la mobilité humaine, ne serait-ce que pour le partage des infrastructures et notamment de la voirie urbaine.

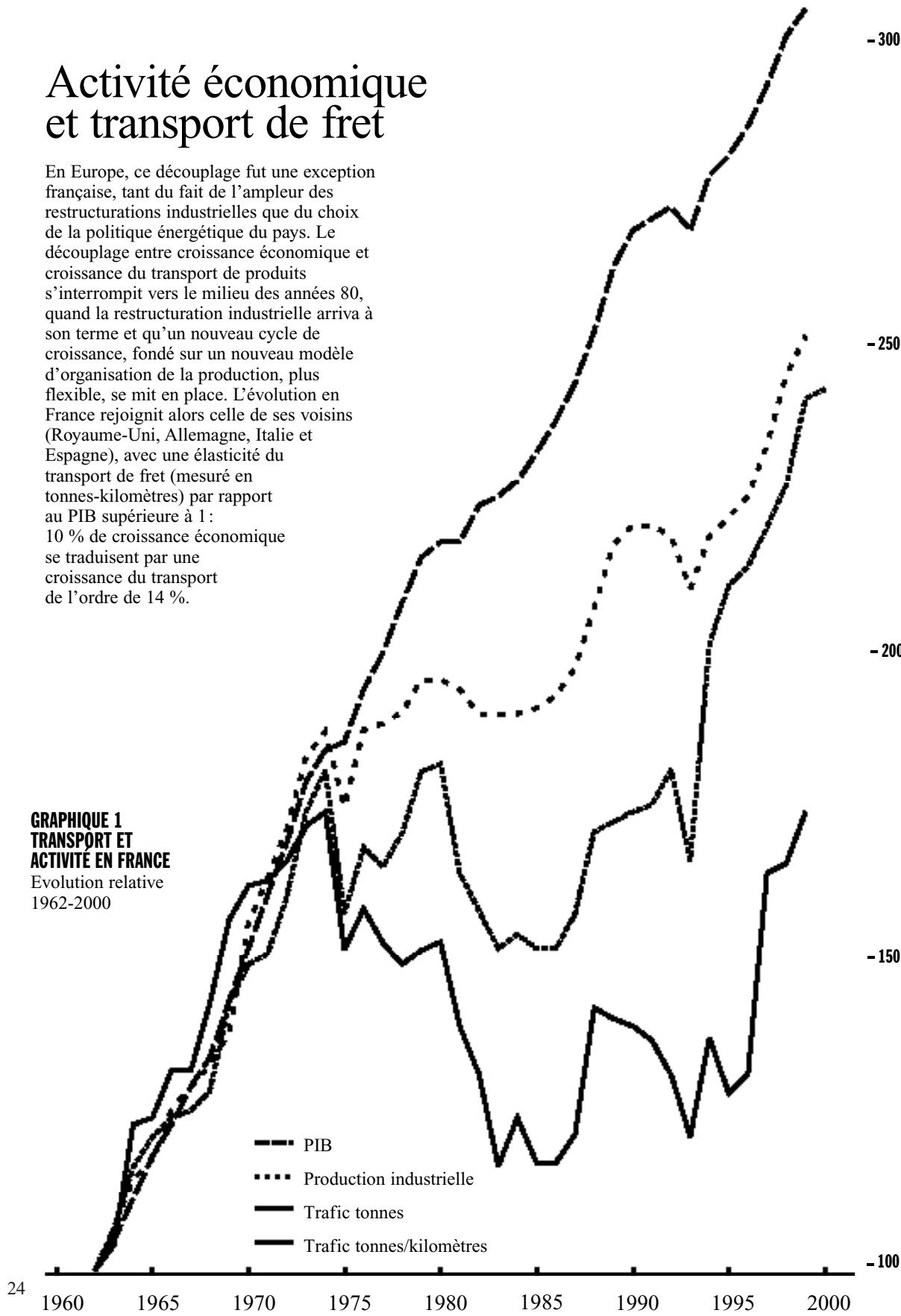
Découplage de la croissance et du transport de marchandises

L'étude du cas français de 1962 à aujourd'hui, proposée par Michel Savy, montre que le découplage a effectivement caractérisé toute une phase de l'histoire économique, approximativement la période 1974-1985. La «crise économique» déclenchée alors par le «choc pétrolier» s'est en effet traduite par une régression des industries lourdes (charbonnages, sidérurgie etc.) et par une délocalisation d'une partie d'entre elles vers des sites portuaires limitant le recours aux transports terrestres, tandis que le développement de l'énergie nucléaire substituait le transport d'électricité à celui du fioul et du charbon. Pendant cette période, et alors que les indices du produit intérieur brut et de la production industrielle avaient repris leur croissance, le transport de marchandises a alors connu un déclin absolu.

Activité économique et transport de fret

En Europe, ce découplage fut une exception française, tant du fait de l'ampleur des restructurations industrielles que du choix de la politique énergétique du pays. Le découplage entre croissance économique et croissance du transport de produits s'interrompt vers le milieu des années 80, quand la restructuration industrielle arriva à son terme et qu'un nouveau cycle de croissance, fondé sur un nouveau modèle d'organisation de la production, plus flexible, se mit en place. L'évolution en France rejoignit alors celle de ses voisins (Royaume-Uni, Allemagne, Italie et Espagne), avec une élasticité du transport de fret (mesuré en tonnes-kilomètres) par rapport au PIB supérieure à 1 : 10 % de croissance économique se traduisent par une croissance du transport de l'ordre de 14 %.

GRAPHIQUE 1
TRANSPORT ET
ACTIVITÉ EN FRANCE
Evolution relative
1962-2000

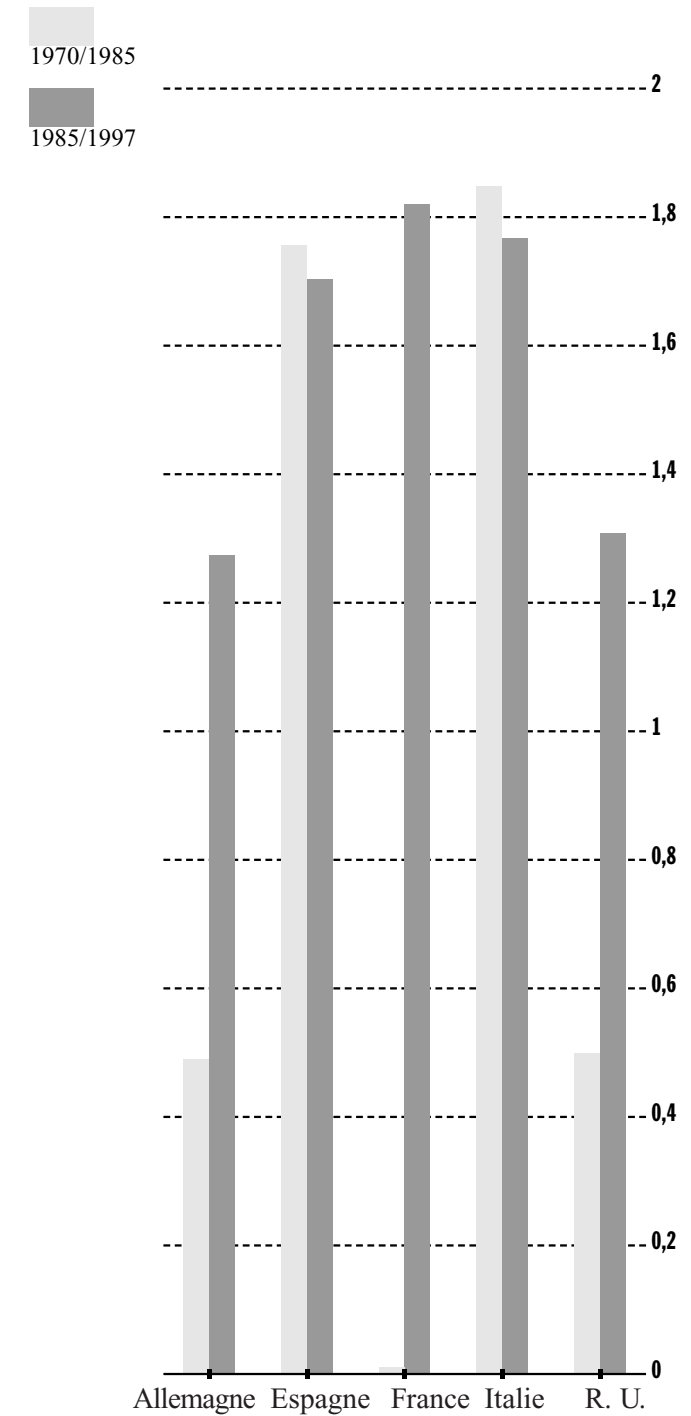


Trois périodes marquées se distinguent : 1962-1974, 1975-1985 et 1986-2000. L'année 1975 marque effectivement une rupture : pratiquement confondus de 1962 à 1974, les quatre indices étudiés divergent ensuite spectaculairement. Tandis que la production industrielle marque un soudain fléchissement puis engage une croissance plus irrégulière, la production totale, de plus en plus tertiaire, poursuit sa croissance, toutefois à un rythme ralenti. Le transport répercute, de façon amplifiée, les fluctuations de la conjoncture économique. Les tonnages transportés marquent une diminution absolue, qui ne sera effacée qu'au bout de 25 ans ! Quand il est mesuré en tonnes-kilomètres, le transport est sensible à la fois à la quantité de produits et à la distance de leur acheminement. Il se rétablit plus rapidement, pour retrouver une croissance vive dans les années 90. La rupture de 1975 marque une modification profonde, toujours à l'œuvre aujourd'hui, de mécanismes économiques essentiels :

- moindre croissance industrielle,
- tertiarisation de l'économie,
- chute absolue du tonnage transporté, tant par ralentissement de l'industrie que par allègement des produits qui en sont issus (mais non pas « dématérialisation » de l'économie). Cette tendance s'est amplifiée pendant plusieurs années, en France, du fait du transfert de la sidérurgie vers des sites portuaires et de la substitution de l'énergie nucléaire aux énergies thermiques, avec la disparition correspondante de flux terrestres massifs de produits pondéreux,
- allongement des distances de transport, du fait de la polarisation des sites de fabrication et de distribution et de l'élargissement de leurs aires d'approvisionnement et d'expédition. Cette tendance procède aussi, pour une part, de l'effet de structure lié aux modifications de la production : les marchandises transportées à longue distance ont connu une croissance de leur volume de production plus rapide que ceux transportés à courte distance, ce qui, chaque catégorie de marchandise conservant la même distance de transport, aboutit à un allongement de la distance moyenne, tous produits confondus.

C'est bien un nouveau modèle d'organisation de la production et d'émergence d'un nouveau type de logistique qui se met en place. Après 1975, il faudra plus de 10 ans pour que les restructurations les plus lourdes s'accomplissent et qu'une nouvelle croissance se mette en place.

GRAPHIQUE 2:
ELASTICITÉ DU TRANSPORT
PAR RAPPORT AU PIB
Comparatif dans cinq pays
d'Europe occidentale



Compte tenu des données disponibles et en reprenant la date charnière de 1985 établie avec le cas français, on peut comparer l'élasticité du transport par rapport au PIB, calculée pour deux périodes : 1970-1985 et 1985-1997, pour chaque pays. Très disparates lors de la première période, les taux se rapprochent nettement lors de la seconde. Les restructurations de l'industrie lourde française sont accomplies et les perspectives d'évolution du transport en France sont maintenant plus robustes en ce que les phénomènes spécifiques qui écartaient ce pays de la trajectoire moyenne sont dépassés : l'exception française est terminée.

Dès lors, l'ambition de la Commission d'établir un découplage pour la période à venir est-elle raisonnable ? Plusieurs variables peuvent être prises en compte, qui offrent autant de marges de manœuvre. D'une part, l'augmentation du transport ne procède pas tant de l'augmentation des tonnages transportés que de la distance moyenne des acheminements. En amont du transport, on peut donc chercher à infléchir la répartition spatiale des activités, la tendance à la polarisation des sites industriels et logistiques contribuant à l'allongement des transports, tandis qu'à l'inverse une plus large répartition spatiale des activités engendrerait un moindre trafic. D'autre part, il convient de préciser l'objet d'une modération, voire d'un découplage : faut-il restreindre les flux de produits (mesurés en tonnes), les transports (en tonnes-kilomètres) ou le trafic (en véhicules-kilomètres) ? Si cette dernière réponse, à nos yeux la plus pertinente, l'emporte, on peut alors jouer également, à l'aval du transport, sur la taille des véhicules utilisés et sur leur taux de remplissage. Enfin, une dernière interprétation, moins radicale mais aussi plus facile à traduire en actes, consiste à vouloir découpler les nuisances du transport – et non le transport lui-même – et la croissance économique. Ce qui renvoie à des questions plus classiques de réduction des pollutions et de transfert d'une part du transport routier sur d'autres modes de transport (rail, voie d'eau, voie maritime et combinaisons intermodales), générateurs de moindres nuisances.

La modification de telles variables ne peut s'envisager qu'à long terme, compte tenu de l'inertie des éléments du système (surtout si l'on considère les localisations d'activités) et des comportements des acteurs. Un effort de prospective serait très opportun pour éclairer les enjeux et les

impacts des politiques de transport, des choix qu'elles réclament et de leur appropriation par les citoyens.

Ce que change le commerce électronique

Dans quelle mesure les perspectives offertes par le commerce électronique modifient-elles la donne ? Peut-il bouleverser l'ensemble des pratiques commerciales, y compris dans leur dimension de logistique et de transport, comme on l'entend dire ? Rien n'est moins sûr ainsi que l'a rappelé Alain Rallet. Plutôt qu'une césure entre commerce électronique et commerce traditionnel, il diagnostique une hybridation plus riche. Par exemple, un acheteur peut consulter divers sites sur la toile, puis se rendre dans un magasin traditionnel pour réaliser l'achat qu'il aura préparé «électroniquement». Réciproquement, les magasins peuvent être des lieux d'utilisation intense des NTIC, en complément à leurs moyens usuels. Le commerce électronique s'inscrit dans une recomposition plus large des fonctions commerciales, de nouvelles logiques d'offres de services remettant en cause le modèle – encore dominant en France mais non dans d'autres pays développés – de l'hypermarché. Par exemple, certains magasins ne se définissent plus par référence à une gamme de produits mais à un «univers» regroupant des «solutions» multiples (la maison, les loisirs etc.). Or, il n'est pas certain que l'usage d'Internet soit adapté à cette appréhension plus contextuelle des produits offerts. Dans l'espace urbain, et avec l'évolution des usages du temps, sédentaires et mobiles, la coupure entre centre et périphérie se fait moins nette. Par exemple, certains magasins s'implantent à proximité des lieux de travail tandis que montent en régime de puissants points de passage, liés à l'interconnexion de plusieurs réseaux de transport mais également propices à d'autres activités. La grande métropole se dessine comme un espace polycentrique, avec de nouveaux quartiers centraux/décroissants où le commerce «hybridé» trouvera ses places. Ces mouvements s'esquissent à peine et appellent une investigation plus fine, distinguant notamment les familles de produits, tant sous l'angle de leurs

pratiques d'achat que des contraintes logistiques liées à leur mise à disposition : l'eau minérale ne se traite pas comme les vêtements. La ramification des canaux de distribution, tant à destination des entreprises (B2B) que des ménages (B2C), appelle de nouveaux points de stockage intermédiaire et de livraison, à destination finale ou dans des points relais. Enfin, l'éclatement de la bulle financière de la «nouvelle économie», mue par les nouvelles technologies, n'a pas mis fin à ces évolutions, il en a juste montré le caractère largement indéterminé et la force. L'examen de la mobilité des marchandises révèle une profonde reconfiguration des territoires, à toutes les échelles emboîtées (de la logistique urbaine à la globalisation), où les logiques industrielles et économiques rencontrent les transformations des modes de vie dans toute leur complexité. En témoignent les deux exemples suivants.

Logistique industrielle : le cas Yoplait

Le premier cas proposé par Gérard Serre rend compte de la logique temporelle et spatiale qui préside au mouvement des marchandises de grande consommation, d'un bout à l'autre de leur chaîne de fabrication et de distribution, le circuit des informations pilotant celui des produits. Dans le cas des produits frais que fabrique sa société, il s'agit de concilier les flux poussés à l'amont (la production de lait n'est guère flexible) et les flux tirés par la demande à l'aval (avec les fluctuations de la consommation que les producteurs eux-mêmes encouragent avec leurs promotions commerciales). Un magasin de grande surface passe ses commandes pour une livraison le lendemain, délai bien trop court pour fabriquer et livrer le produit demandé. Il faut donc anticiper sur la demande, sur la base des séries historiques passées, en s'efforçant de fabriquer la quantité et la variété de produits les plus probables et pourtant de «lisser» les fluctuations inutiles qui pénalisent aussi bien les fabricants que les logisticiens. Un partage plus transparent de l'information entre les acteurs de la

chaîne, de l'aval à l'amont, permettrait encore des progrès substantiels. Pour la gestion du transport et des opérations logistiques, le partage de moyens entre industriels concurrents, ou entre industriels et distributeurs, a permis de limiter les mouvements de produits. Il y a seulement 20 ans, les industriels assuraient, indépendamment les uns des autres, la livraison directe de dizaines de milliers de points de vente. Ils ne livrent plus maintenant que quelques centaines de plates-formes, à partir desquelles leurs

L'examen de la mobilité des marchandises révèle une profonde reconfiguration des territoires, à toutes les échelles.

produits, mélangés à d'autres, font l'objet de livraisons massifiées vers les grandes surfaces. Evoquant les réflexions du groupe de travail sur le transport dont il est animateur, et qui réunit de très grandes entreprises de produits de consommation, Gérard Serre signale que, loin de rejeter a priori le thème du découplage, comme le font certains groupements professionnels de «chargeurs», ces firmes se posent concrètement la question d'une gestion plus rationnelle de leurs flux, pour mieux prendre en compte les exigences de respect de l'environnement et même diminuer le volume de leurs transports. Cette démarche expérimentale tend à déboucher sur des propositions aux pouvoirs publics pour une meilleure utilisation des capacités de transport.

Messagerie à destination des ménages : le cas Yamato

Le deuxième cas est fourni par l'entreprise de messagerie japonaise Yamato. Il permet de mesurer combien un service de livraison de colis à domicile (le «takinn») doit s'insérer finement dans l'organisation de la vie quotidienne. Dans un pays où la vente par correspondance et la livraison des achats à domicile sont des habitudes vivaces, la mise en place d'un

réseau dense de transport de colis répond à des besoins massifs. Dès lors, la taille de ce marché s'accroît selon un cercle vertueux : ainsi, le nombre de clients permet de proposer plusieurs créneaux précis de livraison dans la journée, résolvant ainsi le problème de l'absence du destinataire qui grève l'efficacité des messagers européens. En outre, un réseau très ramifié de points relais (dans quelque 300 000 commerces de proximité) facilite encore les expéditions comme les réceptions.

La puissance du réseau lui permet d'établir un rapport de force favorable avec les industriels expéditeurs. Au lieu d'acheminer les produits vendus par le commerce électronique, en position de sous-traitant, l'opérateur du réseau peut réaliser à son profit une intégration verticale et commercialiser sous sa marque, à partir de

Du fait de leurs multiples effets, directs et indirects, positifs et nuisibles, les transports de marchandises en milieu urbain ouvrent un nouveau chapitre des politiques de la ville.

son site électronique, les produits dont il assurera ensuite la livraison (disques et livres, mais aussi produits de consommation courante, y compris les produits frais). Ce modèle de service, étroitement lié au mode de vie et à la forme urbaine japonais, est-il exportable ? Yamato développerait des services analogues à Taïwan et dans la région de Shanghai. Mais il se contente d'exercer les fonctions plus traditionnelles de commissionnaire de transport dans les autres parties du monde, en correspondance avec le messager américain UPS.

Penser la logistique urbaine

Ces exemples comme les considérations sur le découplage et le commerce électronique montrent, s'il en était besoin, l'enjeu que représente la logique urbaine. Ainsi que l'a rappelé Michael Browne, cette question a

émergé partout en Europe il y a une dizaine d'années. Du fait de leurs multiples effets, directs et indirects, positifs et nuisibles, les transports de marchandises en milieu urbain ouvrent un nouveau chapitre des politiques de la ville dont se saisissent les collectivités. Sans qu'on en ait attendu le résultat pour lancer des interventions réglementaires – touchant notamment les zones et les heures de livraison, les types de véhicules autorisés etc. –, des besoins de connaissance nouveaux ont suscité des recherches inédites pour caractériser et mesurer les flux concernés. On sait aujourd'hui que le transport de marchandises représente quelque 20 % du trafic urbain (mesuré en véhicules-kilomètres), et davantage encore si l'on considère l'occupation de la chaussée ou la consommation d'énergie.

La comparaison des monographies disponibles montre que, au-delà d'ordres de grandeur comparables d'un site à l'autre, les spécificités locales appellent des réponses adaptées pour résoudre des problèmes tels que la livraison de nuit en l'absence de personnes habilitées à recevoir les produits sur les lieux de livraison, la limitation du bruit etc. La mise en place de «centres de distribution urbaine» (CDU), pour

regrouper et rationaliser les livraisons, pose la question du choix de l'opérateur qui en assure l'exploitation et du financement de ces activités, en considération du bilan des coûts et des avantages économiques et sociaux qu'elles engendrent. La diversité des circuits concernés – des fruits frais au courrier express – et le grand nombre des parties prenantes privées et publiques – commerçants, distributeurs, prestataires logistiques, sans oublier les clients finals et la population riveraine – contribuent encore à la complexité des situations.

Il est trop tôt pour tirer des enseignements généralisables des quelques expériences en cours. On peut cependant faire l'hypothèse de la naissance d'opérateurs spécialisés capables de se saisir des bonnes pratiques et de les diffuser à leur profit, mais il faut aussi envisager des questions telles que la pénurie de main d'œuvre dans le transport de fret, la nécessité d'y élever le niveau des qualifications, la fixation de prix suffisamment rémunérateurs pour assurer la qualité de service nécessaire etc. Encore un chantier pour la ville de demain...

Une Charte pour la ville en mouvement ?

Face aux enjeux que cristallisent aujourd'hui les villes et les transports, le texte ci-dessous énonce cinq principes indissociables qui pourraient à terme donner naissance à une charte associant tous ceux qui souhaitent œuvrer pour le droit à la mobilité. L'objectif de cette charte est de susciter ou soutenir les débats et les actions qui s'inscrivent dans la perspective d'un développement durable, c'est-à-dire d'un développement qui concilie la croissance économique, l'équité sociale, la qualité de l'environnement et la préservation des ressources naturelles non renouvelables. Cette esquisse de «charte» n'est pas un guide pour l'action, même si les principes qu'elle énonce peuvent aider à élaborer des décisions. Elle n'est pas non plus à prendre ou à laisser. Elle est un document de travail qui évoluera grâce au concours de tous ceux qui en partagent les objectifs et les principes fondamentaux. Elle sera largement diffusée et sera le support de réunions et de débats «réels et virtuels» (sur le Web).

Le droit à la mobilité

Le droit de circuler librement fait partie intégrante des Droits de l'Homme et plusieurs articles de la Charte Universelle y font référence, directement ou indirectement*.

C'est un droit relativement récent (la loi française d'orientation sur les transports terrestres évoquait dès 1982 le droit aux transports et ce thème a été aussi repris par divers documents européens) qui subit encore des restrictions dans un certain nombre de pays. Mais c'est aussi un droit dont l'importance est aujourd'hui grandissante. En effet, dans les sociétés fortement industrialisées comme dans les pays en développement, la division du travail a provoqué ou provoque des changements d'échelle de la vie des individus et de la vie économique, sociale et politique. Se déplacer dans les villes, vers les villes, voire hors des villes, est devenu ou devient

* EXTRAITS DE LA CHARTE UNIVERSELLE DES DROITS DE L'HOMME

“ **ARTICLE 13.** 1/ Toute personne a le droit de circuler librement et de choisir sa résidence à l'intérieur d'un Etat. 2/ Toute personne a le droit de quitter tout pays, y compris le sien, et de revenir dans son pays. **ARTICLE 19.** Tout individu a droit à la liberté d'opinion et d'expression, ce qui implique le droit de ne pas être inquiété pour ses opinions et

celui de chercher, de recevoir et de répandre, sans considérations de frontières, les informations et les idées par quelque moyen d'expression que ce soit. **ARTICLE 23.** 1/ Toute personne a droit au travail, au libre choix de son travail, à des conditions équitables et satisfaisantes de travail et à la protection contre le chômage...

ARTICLE 27. 1/ Toute personne a le droit de prendre part librement à la vie culturelle de la communauté, de jouir des arts et de participer au progrès scientifique et aux bienfaits qui en résultent...”

une nécessité pour accéder à la plupart des biens, services et relations sociales. Les transports sont devenus indispensables pour l'accès au logement, au travail, à l'éducation, à la culture, à la santé, aux loisirs, à l'autonomie des individus, à la vie collective. Cette évolution met à l'ordre du jour la question d'un droit à la mobilité qui irait au-delà du seul droit à circuler, qui serait en quelque sorte un « droit générique » puisqu'il conditionne le respect et la mise en œuvre de nombreux autres droits. C'est ainsi un droit à double dimension :

- un droit-liberté, qui s'inscrit dans le prolongement du droit à circuler librement ;
- un droit-créance qui implique que tous les individus aient les moyens effectifs de se déplacer. Cela engendre une responsabilité spécifique pour les pouvoirs publics qui doivent rendre possible la mobilité des diverses catégories de personnes qui souffrent en la matière de handicaps sociaux, culturels, économiques, psychologiques, physiques.Ce droit-créance implique aussi que la société se donne les moyens économiques et techniques de faire face aux besoins en transports.

Le droit à la ville

Les villes sont aujourd'hui, dans les pays anciennement industrialisés, et de plus en plus dans les pays en développement, les principaux lieux de production. Les populations qui vivent de l'agriculture ou qui habitent dans les campagnes ont des modes de vie urbains, fréquentent largement les mêmes lieux et ont de nombreuses pratiques identiques à celles des habitants des villes. Dans les pays en développement, les migrations massives vers les villes témoignent de l'incapacité du monde rural à faire face seul aux problèmes du développement et mettent en évidence la place sociale et économique de plus en plus déterminante du monde urbain. Ce qui fait en grande partie la spécificité des villes pour leurs habitants, c'est qu'elles offrent potentiellement aux individus qui y vivent un large choix dans tous les domaines de l'existence, la famille, le travail, l'habitat, les loisirs, l'éducation, l'engagement social etc. Les villes, en particulier les plus grandes, jouent également un rôle économique croissant, d'une part, parce qu'elles offrent des possibilités plus larges en matière d'emploi et d'échanges, et, d'autre part, parce que la localisation des activités économiques dépend de moins en moins de

la localisation des ressources naturelles. Mais, dans bien des cas, les choix des citoyens ne sont que potentiels et sont limités par des contraintes économiques, sociopolitiques et culturelles. Par ailleurs, les villes sont souvent très fragmentées spatialement, institutionnellement, socialement, et ne rendent pas effectivement disponibles aux divers acteurs sociaux et économiques leurs potentiels de développement. Prend ainsi sens la notion de « droit à la ville » comme le droit des citoyens et des acteurs sociaux et économiques à accéder pleinement à la ville contemporaine, c'est-à-dire à une ville ouverte, variée et multiforme, aux modes d'habitat diversifiés, aux emplois multiples, aux pratiques hétérogènes, aux cultures nombreuses. Le droit à la ville passe lui aussi très largement par le droit à la mobilité : le potentiel des villes est nécessairement divers, et cette diversité doit être accessible au plus grand nombre.

La nécessité du développement économique

La croissance économique est nécessaire pour satisfaire les besoins de chacun et du plus grand nombre, tant dans les pays développés que dans les pays en développement. Elle est nécessaire mais non suffisante, car il faut également que les fruits de cette croissance soient répartis équitablement. Mais elle peut aussi être contre-performante lorsqu'elle est non maîtrisée, car elle peut engendrer des dégâts de toutes sortes, sociaux, culturels, environnementaux. Aujourd'hui, cette croissance économique est largement fondée sur un progrès de la division du travail, qui suppose et implique des mobilités accrues des personnes, des informations et des biens. Il importe donc de favoriser ces déplacements. Mais il importe aussi d'évaluer les effets éventuels de ces mobilités, en particulier sur le social et sur l'environnement, pour susciter si nécessaire des transports alternatifs, le développement de nouveaux modes de transport, la mobilisation d'autres ressources énergétiques, voire des formes d'organisation de l'économie plus performantes au regard du triptyque qui caractérise l'ambition du développement durable : la croissance économique, l'équité sociale, la qualité de l'environnement et la préservation des ressources naturelles non renouvelables.

Un principe démocratique commun

Le droit à la mobilité et le droit à la ville, comme tous les autres droits, supposent évidemment le respect des droits des autres. Il n'y a donc pas de possibilité de droits réels s'il n'y a pas accord sur les règles qui les définissent et qui permettent d'arbitrer lorsque certains d'entre eux entrent en conflit. Très concrètement, le mouvement des uns peut engendrer des nuisances pour d'autres. C'est là l'un des enjeux majeurs dans les villes aujourd'hui. D'une part, la démocratisation de nos sociétés pousse à la décentralisation et à accorder une importance croissante aux collectivités les plus rapprochées des individus ; d'autre part, la division du travail rend les activités plus interdépendantes les unes des autres, à des échelles de plus en plus grandes, et nécessite, pour l'intérêt commun ou général, des actes qui sont de plus en plus éloignés des individus et des collectivités de proximité. La subsidiarité, qui est au cœur des traités et actes de l'Union Européenne, semble être une réponse appropriée à ce type de problème. Son principe s'énonce de la manière suivante : « Une autorité quelconque ne doit s'exercer que pour pallier l'insuffisance d'une autorité plus petite. Si cette insuffisance est avérée, elle a par contre non seulement le droit, mais le devoir de s'exercer. »

La première partie du principe de subsidiarité est souvent utilisée, non seulement pour décentraliser les institutions mais comme un principe de libéralisme économique. Mais la seconde partie du principe, que l'on pourrait qualifier de droit et de devoir d'ingérence des différents pouvoirs publics, lui donne une autre signification et peut faire de la subsidiarité un élément clef d'une philosophie sociale partagée.

Les petites autorités comme les grandes ont des responsabilités spécifiques pour assurer à toutes les échelles le droit à la ville et le droit à la mobilité, c'est-à-dire l'accès de tous à la diversité. Les petites autorités doivent en particulier faire valoir les intérêts des communautés de proximité, voire des « riverains » mais les grandes autorités doivent avoir les moyens de faire valoir les intérêts des agglomérations tout entières, voire des régions urbaines, et d'indemniser justement, sous des formes diverses, ceux qui pourraient pâtir de ces solutions à grande échelle. Plus les débats pour expliciter les enjeux, identifier les problèmes, élaborer les

réponses seront larges et vivants, plus les décisions seront ensuite aisées à prendre et efficaces dans leur mise en œuvre.

Une éthique de responsabilité

La puissance des techniques dont disposent nos sociétés induit des conséquences à nos actes pouvant avoir des effets très éloignés dans l'espace et dans le temps. Cela est particulièrement manifeste dans le domaine énergétique : les « nuages atomiques » passent les frontières, certains déchets nucléaires sont actifs pendant des centaines d'années, les rejets en carbone contribuent probablement à la formation d'un effet de serre et participent aux changements climatiques, les barrages hydrauliques modifient l'écologie de régions très vastes. Ces effets à distance contribuent d'une certaine manière à la globalisation en créant des enjeux planétaires. Ils appellent au développement d'institutions capables d'être, pour ces questions, des lieux d'information, d'expertise, de débat, de consultation, voire de concertation, de négociation, et pourquoi pas, dans certains cas, de décision. La subsidiarité devrait pouvoir à terme s'exercer à cette échelle globale dans les domaines qui débordent du champ des intérêts nationaux ou supranationaux (européens par exemple). Le problème est quelque peu différent s'agissant des effets dans le temps. La notion de « droit des générations futures » n'est pas très opératoire, car ces générations n'existant pas encore, par définition, il leur est difficile de faire valoir leurs droits et il nous est impossible de parler en leur nom. Il n'y a donc pas de gouvernance possible avec les générations futures, ce qui veut dire qu'on ne peut faire des choix en leur nom. Ainsi, le développement d'aujourd'hui est peut-être à la fois porteur de menaces sur les climats mais il donnera peut-être en même temps les moyens techniques et économiques aux générations futures de trouver des solutions énergétiques nouvelles. S'il est donc difficile d'agir au nom des « droits » des générations futures, notre société, en revanche, a des devoirs à leur égard. Il s'agit en quelque sorte d'une éthique de la responsabilité qui implique que nous nous efforcions de ne laisser aux générations futures que des legs dont ils pourront, s'ils le souhaitent, se débarrasser. Cela n'est probablement pas possible en toutes circonstances, mais cela doit nous guider dans la recherche de solutions et lors des arbitrages que nous pouvons être conduits à faire.

Les intervenants

CONFÉRENCES PLENIÈRES :

FRANÇOIS ASCHER
professeur à
l'Institut français
d'urbanisme/
Université de
Paris-8, France
«*Les mobiles
de la ville*»

**MARIE-HÉLÈNE
MASSOT**
Inrets, France
«*Et si les
mobilités urbaines
continuaient
à croître ?*
*Prospective pour
les vingt ans
à venir*»

PIERRE VELTZ
économiste,
Ecole nationale
des ponts et
chaussées, Marne-
la-Vallée, France
«*L'économie
de tous les
mouvements*»

**CATHERINE WITHOL
DE WENDEN**
politologue,
Centre d'études
des relations
internationales,
France
«*La citoyenneté
face aux nouveaux
visages des
migrations
internationales*»

PETER GOUREVITCH
politologue,
Graduate School
of International
Relations and
Pacific Studies,
Université de
Californie, San
Diego, Etats-Unis
«*Les institutions
dans l'économie
mondialisée*»

BERNARD TSCHUMI
architecte,
Suisse-Etats-Unis
«*Architecture des
lieux, architecture
des flux*»

NING YING
Réalisateur, Chine
Projection-débat
du film
«*Un taxi à Pékin*»

JEAN-YVES LELOUP
Journaliste, co-
auteur de «*Global
Tekno*», voyage
initiatique au cœur
de la musique
électronique,
France
«*Mobilités
électroniques,
nomadisme
techno*»

ATELIER 1 :
«*Des mobilités pour
le xix^e siècle : au-delà
des sociétés...*»
Coordinateur :
JOHN URRY
sociologue, Univer-
sité de Lancaster
Grande Bretagne
«*Des petits mondes*»

Avec :
CHRISTIAN LICOPPE
historien, socio-
logue, France
Télécom, France
«*Les mobilités
urbaines à l'heure
du portable*»

NIGEL THRIFT
géographe, Univer-
sité de Bristol,
Grande-Bretagne
«*Mobilité
instantanée*»

TIM CRESSWELL
géographe,
Hampshire,
Grande-Bretagne
«*Pour une éthique
et politique des
mobilités*»

SHARON ZUKIN
sociologue, City
University of New
York, Etats-Unis.
«*Faire ses courses à
domicile sur le
marché mondial*»

ATELIER 2 :
«*Mobilités et
spatialités urbaines*»
Coordinateur :
JACQUES LÉVY
géographe, IEP de
Paris, France
«*Modèle de
mobilité, modèle
d'urbanité*»

Avec :
MARCEL SMETS
Urbaniste et archi-
tecte, Université de
Leuven, Belgique
«*Le paysage
contemporain de
l'Europe des
infrastructures*»

VINCENT KAUFMANN
sociologue, Ecole
polytechnique de
Lausanne, Suisse
«*La question des
choix modaux et les
facteurs politiques
et techniques qui in-
fluencent ces choix*»

**FRANÇOIS
JAUREGUBERRY**
Institut de recherche
sur les sociétés et
l'aménagement,
France
«*Le cocooning
téléphonique des
hyper-mobiles*»

EDWARD SOJA
géographe, Univer-
sité de Californie,
Etats-Unis
«*Nodalités post-
métropolitaines.
Réorganiser la
géographie du
mouvement dans les
sociétés urbaines
contemporaines*»

ATELIER 3 :
«*Mobilités et
cultures; approches
anthropologiques et
comparatives*»
Coordinateur :
MICHEL LUSSAULT
géographe,
Université de
Tours, France
«*La mobilité
comme
événement*»

Avec :
JOHN EADE
sociologue,
University of
Surrey,
Roehampton,
Grande-Bretagne
«*Visiteurs,
gens du coin,
les motifs de la
rencontre culturelle :*
*Tourisme,
pèlerinage et
migration de
travail*»

**JEAN-SAMUEL
BORDREUIL**
sociologue,
Maison
méditerranéenne
des sciences de
l'homme et de la
société, Aix /
Marseille, France
«*Culture et
orchestrations des
mobilités*»

**ROGÉRIO HAESBAERT
DA COSTA**
géographe,
Université fédérale
Fluminense de
Rio, Brésil
«*Le mythe de la
déterritorialisation*»

ATELIER 4 :
«*Les individus face
à une mise en
mouvement
généralisée ?*»
Coordinateur :
ALAIN BOURDIN
Institut français
d'urbanisme,
Université de
Paris-8, France
«*La mobilité
généralisée*»

Avec :
PATRICK BAERT
sociologue,
Faculty of Social
and Political
Sciences,
University of
Cambridge,
Grande-Bretagne
«*Société
contemporaine et
changements
culturels*»

MATHIS STOCK
géographe,
Université de
Reims, France
«*Les sociétés à
individus mobiles :*
*vers un nouveau
mode d'habiter ?*
*L'exemple des
pratiques
touristiques*»

**DANILO
MARTUCELLI**
sociologue,
CNRS/Clerse /
Centre lillois
d'études et de
recherches
sociologiques et
économiques,
France
«*Métamorphoses
du réel*»

**CHRISTINE
BAUHARDT**
politologue,
Technische
Universität Berlin,
Allemagne
«*Im-mobilités ?
Politiques de
transport pour la
ville européenne
post-moderne*»

ATELIER 5 :
«*Politiques urbaines
face à la mobilité
généralisée ?*»
Coordinateur :
FRANÇOIS ASCHER
professeur à
l'Institut français
d'urbanisme
Université Paris-8,
France

Avec :
FRANÇOIS BEAUCIRE
géographe,
Université de
Cergy-Pontoise,
France
«*Les articulations
entre la plani-
fication urbaine et
les politiques du
transport en
Europe de l'ouest*»

ROBERT CERVERO
University of Cali-
fornia, Berkeley,
Etats-Unis
«*Urbanisme tradi-
tionnel, nouvelles
technologies et
choix de mobilités*»

LU HUAPU
Institute of Trans-
portation Studies,
Pékin, Chine
«*La planification
urbaine et les
choix en matière
de transport dans
les grandes
agglomérations
chinoises*»

DANIEL LATOUCHE
Institut national de
la recherche
scientifique
Montréal, Canada
«*Mobilité et
compétitivité
durable dans les
sociétés urbaines*»

ATELIER 6 :
«*Modèle de
développement et
transport*»
Coordinateur :
MICHEL SAVY
économiste, Obser-
vatoire des politiques
de transport en Europe,
France
«*Découplage de la
croissance et du
transport de
marchandises ?*»

Avec :
MICHAEL BROWNE
économiste, Univer-
sité de Westminster,
Grande-Bretagne
«*Développements
et logistiques
urbaines*»

ALAIN RALLET
économiste,
Université de
Paris-11, France
«*Commerce élec-
tronique et mobilité
urbaine : diminution
ou accroissement ?*»

GÉRARD SERRE
directeur de la
logistique, Yoplait,
France, directeur
d'une société de SMS

TABLE RONDE 1
«*Le mouvement est-il
durable ?*»
Animateur :
MICHEL SAVY
économiste

Avec :
**CHRISTIAN
DELLACHERIE**
syndicaliste, CGT,
France

HERVÉ MARITON
Député de la
Drôme, UMP,
France

TABLE RONDE 2
«*Aux marges
de la modernité :
populations immobilières
et hypermobiles*»
Animateur :
SYLVAIN ALLEMAND
journaliste, France

Avec :
DANA DIMINESCU
sociologue,
Maison des
Sciences de
l'Homme, France

SYLVIE ZUCCA
Psychiatre, Samu
Social, France

ERIC LE BRETON
Maître de
conférences à
l'Université de
Rennes-2,
Laboratoire des
recherches en
sciences humaines
et sociales /
LARES, France

TABLE RONDE 3
«*Les entreprises
acteurs du
mouvement*», «*La
gouvernance des
mobilités*»
Animateur :
JEAN LEBRUN
France Culture,
France

avec :
JEAN-MARIE BOCKEL
maire de
Mulhouse, France

JEAN-MARTIN FOLZ
président de PSA
Peugeot Citroën,
France

ANNE-MARIE IDRAC
présidente de la
RATP, France

GEORGES MERCADAL
vice-président de
la Commission
nationale du débat
public, France

**WOLFGANG
SCHUSTER**
maire de Stuttgart,
Allemagne

RENÉ ZINGRAFF
cogérant des
sociétés Michelin,
France

A PARAÎTRE
A paraître
à l'automne
2004
**LES ACTES
DU COLLOQUE**
Editions Belin
350 PAGES
Ouvrage
préparé
par Sylvain
Allemann,
François
Ascher
et Jacques
Lévy