

Gilles Fumey
25 mars 2006

Les sens du mouvement (sous la direction de Sylvain Allemand, François Ascher, Jacques Lévy)

Sylvain Allemand, François Ascher, Jacques Lévy (dir.), *Le sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Belin, 2004, 336 p.



Devant l'idéologie de la « mobilité généralisée », arbre qui cache une belle forêt de sédentaires contraints ou non, les chercheurs réunis à Cerisy-la-Salle (juin 2003) ont mené un travail de défrichage qui mérite le détour. En introduisant le livre, François Ascher attire l'attention sur le fait que les moyens de télécommunication et de transport des biens, des personnes et de l'information font système, approche bien commode pour démêler tous les fils qui se tissent sur la planète, de la plus petite à la plus grande échelle. Ascher relie la turbidité planétaire à la modernité, en pointant de nouvelles questions sociales comme le droit au mouvement, base d'un « service universel ou public de la mobilité ». Et avec comme corollaire, le déploiement de formes urbaines moins denses, ce qui ne fait pas l'unanimité parmi les chercheurs.

A défaut de rendre compte de quarante interventions, on pourra retenir quelques faits saillants - ou des trouvailles, comme ce très révélateur récit à la cruche de Sharon Zukin - qui remettent en question nombre d'idées reçues : la fin des distances et de la géographie, la déterritorialisation que Rogerio Haesbaert interprète plutôt, avec l'aide de Deleuze et Guattari, comme une multiterritorialité nouvelle permettant d'accéder et de se connecter en même temps et sur le même lieu, à différents niveaux de territoire. D'aucuns y voient une remise en cause des conceptions traditionnelles de la citoyenneté, identifiée à une nationalité. D'autres vont jusqu'à remettre à plat la figure du migrant, dont on ne dit jamais assez s'il est contraint ou libre dans ses choix.

Une deuxième étape, moins spécifiquement géographique, n'en est pas moins riche. Michel Lussault se plaît à rappeler que la mobilité est un « événement ». Elle est aussi une affaire de compétences individuelles et sociales, comme le montre Eric Le Breton sur les personnes en situation précaire ou d'exclusion. Dana Diminescu met en lumière le cas des Roumains et leur système de contact avec le pays d'origine. Francis Jauréguiberry analyse les possibilités offertes par les objets nomades qui créent une gestion du quotidien proche du zapping entre lieux différents et rôles sociaux. De là, Nigel Thrift se demande, non sans malice, si notre adresse (plus de soixante millions d'abonnés « hébergés » par Hotmail) peut rester la même que celle issue du système de poste ancien, si les systèmes de traçabilité (codes barres, carte

SIM, technologies RFID, etc.) ne vont pas engendrer, dans l'inconscient technologique qui nous modèle, un « nouvel ordre du monde ».

Plus directement liées à l'espace urbain, certaines communications reprennent la notion d'urbanité, jusqu'à opposer, comme le fait Jacques Lévy, un modèle aux métriques pédestres (qui a sa préférence) à un modèle métropolitain, Amsterdam comparée à Johannesburg. L'essor du commerce électronique, contrairement aux idées reçues, ne sape pas les déplacements physiques au sein des villes, leur attractivité restant intacte, comme le montre Jean-Yves Leloup à travers les animations sonores de musique techno.

Les questions posées par les transports sont rassemblées dans une dernière étape : Marie-Hélène Massot et Jean-Pierre Orfeuillat n'y vont pas par quatre chemins, en faisant ressortir que dans vingt ans, la « transition automobile » sera achevée et qu'une large part de la population aura déconnecté la voiture de l'idée de progrès. D'autres débats sont ouverts par Vincent Kaufmann et Francis Beaucire sur les illusions de la ville compacte, par Michael Browne sur la logistique urbaine ou encore par un très stimulant Michel Savy sur la question du « découplage » entre croissance économique et augmentation des transports. Les politiques publiques sont finement décortiquées, jusque dans la mise en lumière d'un modèle « androcentrique » de déplacement favorisant les mobilités liées au travail (masculin) au détriment de celles des autres activités, souvent dévolues aux femmes...

De tous ces désaccords, il ressort qu'un droit à la mobilité pourrait émerger et devrait devenir une priorité politique. Un beau bilan à mettre au crédit d'une recherche citoyenne.

Compte-rendu : Gilles Fumey