

**Chapitre VII « Mobilités, flux et réseaux »**  
**in**  
**Traité sur la Ville,**  
**sous la direction de J-M STEBE et H Marchal, PUF, 2009, 840p**

---

**Françoise Moncomble**

**Mots clefs : mobilité généralisée, espace (pôle, aire) transactionnel, lien social urbain, marchés, réseaux, urbanisation, flux de masse**

**INTENTION :**

La mobilité est inscrite dans la ville et lui donne forme. Les modes de déplacement et de communication contribuaient, jusqu'à présent, à distinguer l'intérieur de l'extérieur, l'urbain du rural. Aujourd'hui l'univers des transits et des transactions organise à priori une « mobilité généralisée » (partie I) et soumise au temps synchrone (Stiegler, 2003), qui polarise la ville désormais éclatée. Pourtant la ville subsiste comme haut lieu du langage, de production des signes et d'une messagerie constamment renouvelée, soit ici une réflexion sur les rapports dialectiques liant la Ville des Villes et le « Cyber territoire » (partie II). Mais, trop peu observée, l'agrégation des flux humains donne figure à des lieux grégaires qui affirment une centralité. Les défilés de masse des transports collectifs cristallisent paradoxalement une socialité individualiste et ludique, en entretenant ici et là, des points de foules, d'aucuns parleront d'affoulements, moments éphémères de la masse en transit, où se reforme une unité, c'est-à-dire une véritable architecture mobile de l'être ensemble urbain. (Partie III, « La ville grégaire »). Enfin, la dernière partie (IV) cherchera à pointer la dispute persistante quant à l'intégration de la mobilité dans la ville-centre traditionnelle. Un défi à la mesure du développement urbain contemporain, quand la représentation classique de l'espace patrimonial s'oppose à l'inclusion de l'espace transactionnel et de ses portails dans la ville d'aujourd'hui. On l'aura compris, le présent développement vise à faire se réfléchir l'acception ordinaire du concept de mobilité, *via* les métamorphoses urbaines du mouvement.

**Remarque liminaire :**

Une approche classique de la thèse contenue dans le titre ci-dessus exigerait que nous recourions à l'histoire et aux bons auteurs, tels Weber (1982) et Simmel

(1988), mais ce serait négliger, *a priori*, la mutation qui nous vaut d'être face à une ville étendue et généralisée, et non plus face à une ville inscrite dans le lieu, legs de l'histoire. Suivant notre première hypothèse, la ville étendue relève d'une mobilité générale qui en prescrit les formes, et seule la compréhension de celle-ci permet de comprendre l'apparition contemporaine d'une terre urbaine (Paquot, 2006). Mais ne faut-il pas sans attendre, interroger sinon combattre cette première vision, par l'observation des trafics locaux, qui par leur densité saturent les noyaux urbains, et leur donnent une spécificité ?

Entre les rues, les ruelles, les boulevards, les périphériques, les liaisons piétonnes et cyclistes, au regard des transports publics, du transit automobile, voire de l'essor des coopératives de transport individuel tel le covoiturage, il est possible de suivre la fabrication de la ville comme inscription et conditionnement de la circulation locale, qui elle-même se connecte sur des transits à grandes distances. On peut même alors pointer les problèmes d'accessibilité, voire les ségrégations qui apparaissent, ici ou là, au gré des bouchons, des zones enclavées, ou bien encore le handicap économique que constitue désormais le fait d'habiter des zones pavillonnaires éloignées des lieux de travail et de chalandise. La carte de ces transits laissera apparaître une morphologie de la résille et du cercle parcourue par l'arborescence des flux. Il est vrai, qu'en raison de la diversité des attractions, religieuses, politiques, marchandes, culturelles, la ville s'est toujours pensée au carrefour des chemins, des routes, et finalement des réseaux, brassant l'étranger et l'autochtone, mêlant l'ici et l'ailleurs. Elle exploite le site et la situation géographiques qui cadrent la mise en scène de son urbanité et de son rayonnement, toujours unique. Tantôt le lieu, par exemple, les collines de Rome, avec au centre, le forum, tantôt les routes, par exemple à la rencontre des voies maritimes et terrestres, vont tour à tour l'emporter pour structurer l'aménagement de son « *umwelt* ». Et il faut dès lors pointer une compétition entre ces deux univers : celui du mouvement nomade et celui de la résidence sédentaire. Deux paradigmes, en quelque sorte, qui définissent des valeurs et des représentations spécifiques. D'un côté le passage vers l'autre et le lointain, ce qui se cache de l'autre côté de l'horizon, la durée des distances, et de l'autre, le centre, la présence inscrite, la permanence, avec entre les deux l'échange, les marchés, voire l'intervention d'une puissance politique. Ainsi se combinent et se relancent les forces de la mobilité et de la ville classique, qui s'entretiennent et se déploient suivant une grande variété de circonstances. On pourrait penser que la mobilité en se démultipliant dans les communications induit aujourd'hui une complexité urbaine qui oblige l'observateur à changer d'échelle, et à admettre que la ville est multi centrée. En France par exemple et suivant la loi, on parle « d'agglomération ». Mais, le polycentrisme, à peine entraperçu, se fond dans l'image de la métropole, tandis que l'ancien centre est toujours là, renforcé, entouré de couronnes et de périphéries de plus en plus éloignées ! Cette vision, qui s'inscrit dans l'histoire classique de la ville, ignore la formation de l'espace transactionnel ouvert au

monde, qui s'est imposé à la mobilité et au lieu, faisant de la ville son agent. Un espace urbain induit par la mobilité se dessine. Mais que le flux des transactions s'arrête, en raison d'une grève, ou d'une crise pénurieuse ou encore d'un Krach boursier et ce type d'espace habité se rétracte. L'agent de la mobilité, celui qui motive toutes les circulations, c'est l'argent. La ville conçue comme lieu de manifestation ostentatoire des richesses, s'est transformée en marché avec l'invention de la monnaie ; depuis, comme on le sait, l'échange n'a pas cessé de s'accélérer tout en se dématérialisant. L'argent est *le nervus rerum*, le nerf des choses au cœur de l'expansion indéfinie des échanges. Il s'impose comme son équivalent général, il est devenu l'esprit des flux. Déjà, Marx décrivait le cours infatigable de la monnaie et sa fonction de « *perpetuum mobile* », de moteur perpétuel de la circulation (Marx, 1977, p. 672). Au cœur de tous les transits, l'argent scriptural apparaît comme le médium de la mobilité générale qui cristallise, relance et met en mouvement la sociabilité individualiste de masse, qui aujourd'hui invente la ville et est susceptible de la défaire en cas de panne ou de Krach.

Activée par les marchés, la mobilité générale urbanise l'espace, sans fin. Du coup, la ville paraît sans cesse déportée, ailleurs, on s'efforce de la réinscrire dans des cercles, sans y parvenir ; même au nom du développement durable quand on veut remettre la ville dans ses murs, on ne fait que renforcer la périphérie. Ainsi l'observation des trafics locaux, ne remet pas en cause notre première hypothèse mais conduit à en énoncer une seconde autour de l'attraction urbaine comme mobilité de la mobilité.

En fait, et depuis l'origine du phénomène urbain, lisible dans les villes cananéennes, l'expansion urbaine dispose d'un moteur central qui n'est autre que l'écriture ; c'est elle qui va permettre la généralisation des échanges à toute la Méditerranée, et rendre possible la première économie monde. D'où le concept de Braudel, dont Venise est l'idéal type : une « ville-ville », irréductible à tel ou tel centre physique et siège d'une production virtuelle de signes en renouvellement constant et en expansion. Alors, au cœur des échanges et du mouvement, nous retrouvons la ville comme lieu du logos ; soit comme typographe du sens et de la représentation. Telle s'énonce notre deuxième hypothèse.

Mais au bout des transits et des trafics, de tous les flux, il faut admettre une formation des hommes qui s'agrègent en nombre, d'où cette fois une typographie grégaire, caractéristique de l'œuvre urbaine contemporaine. Une troisième hypothèse prend en effet la grégarité et la morphogénèse des hommes en nombre comme l'essence de la ville : aujourd'hui, la machine urbaine des flux donne puissance à la masse et simultanément à l'individu, l'un renforçant l'autre.

Il restera enfin à constater combien le choc des représentations territoriales reste vif et résiste à prendre en compte l'inscription des mobilités et leurs effets dans la redéfinition de l'urbain généralisé.

## I) LA MOBILITE GENERALISEE

L'espace « transactionnel » résulte de la convergence des modes de communication : téléphone, télévision, internet, GPS, maillent un univers de plus en plus intégré, qui suspend le temps et la distance. Loin des catastrophes décrites par Paul Virilio (1996), qui résulteraient de la disparition du temps et du territoire, nous assistons à la naissance d'un espace virtuel (Levy, 1995), qui telle l'écriture, permet d'échapper au temps, et au lieu. La connectivité, la simultanéité, l'ubiquité le caractérisent et se projettent sur l'espace géographique, s'y intègrent et le transforment radicalement (Beauchard, 2000). Une mobilité absolue s'impose à toutes les autres, d'autant que le développement durable met en question le coût de tous les transports. L'univers dématérialisé de la messagerie apparaît aujourd'hui comme l'œuvre motrice de la ville et de la nouvelle économie. Cette rationalisation technologique redistribue toutes les communications, et conduit, par exemple, à l'intermodalité : la mobilité se déploie suivant des lignes, qui convergent vers des « hubs », où s'opèrent les connexions d'un mode de transport à un autre ; des plate-formes de transit et de transaction apparaissent, ainsi, par exemple Roissy. Poussé par la technologie et les contraintes du temps, un espace transactionnel s'installe qui transforme la distance/temps, promeut une mobilité générale, où le temps l'emporte sur la distance ; ce qui heurte, et parfois déchire l'espace traditionnel, géographique et historique de la ville.

Polarisées par les transits de toute sorte, les villes se sont répandues dans l'espace, voire défaites, alors que les anciens centres tendent à s'effacer au profit de nouveaux pôles aux carrefours des trafics sans frontière. Tandis que sous l'attraction de ses communications physiques et virtuelles, la ville ne cesse pas de se déterritorialiser. Par ailleurs, et simultanément, elle se recentre à travers ses pôles de transit, ou encore suivant la réinvention attractive et patrimoniale de son ancienne centralité. Dans tous les cas la ville s'est diffractée dans une nébuleuse, dont le paradigme se substitue (paradoxe, sans toutefois les effacer) à celui du Cercle et du Chemin, tandis que le temps de la mobilité ordonne le rapport aux lieux urbains et à l'espace (Moncomble, 2008). Ce qui nous conduit à trois examens successifs : 1/ la logique du temps contre la logique du lieu ; 2/ la critique de la vision utopique de la mobilité général et 3/ le retour du lieu et de l'histoire.

### *La logique du temps contre la logique du lieu*

Le GPS (*Global Positionning System*), le système Galileo ou les satellites du type « Spot V » localisent avec la plus grande précision aussi bien la marche des sous-marins nucléaires que l'envoi des fusées et toutes sortes de trafics, mais aussi le cheminement d'un taxi dans n'importe quelle ville du monde. A partir de

ce regard qui embrasse l'étendue, tout mouvement peut se trouver détecté, suivi et corrigé, en vue de satisfaire n'importe quel but civil ou militaire.

Cette observation implique la mesure la plus parfaite d'un temps identique, synchrone en tous les points du globe. Cette maîtrise globale du temps et de l'espace est corrélative de l'intégration progressive des moyens et des modes de communication. Télévision, téléphone, télétexte, télécommandes débouchent sur un traitement Internet. Un espace-temps s'impose à tous les modes et moyens de communication. Ce qui entraîne la réorganisation des réseaux physiques de l'espace géographique en vue de multiplier et d'améliorer le traitement des transactions. Informations et communications locales sont appelées à transiter *via* un univers global soumis à un temps synchrone. Peu à peu, les échanges comme tout ensemble de flux s'intègrent dans une distribution universelle, temps des hyper-masses et de la désindividuation pour B. Stiegler (*op. cit.*). Il en résulte un espace transactionnel qui détermine localement des aires et des pôles qui imposent leur logique aux territoires et semblent tout transformer en un champ de particules individuelles qui se déploient en raison de l'infinie variété possible des cheminements. Chacun crée son monde, l'individu et ses messages se répandent dans un univers interactif, sans frontière et généralisent le « one to one », ce qui, suivant John Urry, mènerait à la fin des sociétés territorialisées et historiques ; toujours suivant cette perspective, F. Ascher croit observer l'apparition et l'expansion de l'individu « multi-appartenant » qui accède à des nuages de liens sociaux : « Ils sont comme les mots d'un hypertexte » (Ascher, 2000). Cette vision conduit le même auteur à penser que « les concepteurs des lieux publics vont devoir inventer de nouveaux types de volumes urbains, à *n* dimensions, permettant aux individus de se déplacer dans une multiplicité d'espaces réels et virtuels, tout en assurant leur intimité et sans gêner leurs voisins » (*ibid.*, p. 197). Plus loin encore et suivant la même logique d'une synchronie globale, W. Mitchell entrevoit un monde où chacun se déplace dans son propre univers, ce qui abolit l'espace public et rend obsolète tout territoire.

Société hypertexte ou encore "glocalité" pour M. Castells (2002), quand le global pénètre le local, voire encore pour ces deux auteurs, « l'E.topia » ou la « cyberbia », s'avèrent porteurs d'une vision commune qui annonce la fin du territoire et du politique, tandis que le temps synchrone viendrait défaire toute historicité. Ne faut-il pas, alors, s'interroger sur l'utopie ou plus modestement sur les paradoxes méconnus de l'hyper mobilité ? Et ce, avant de revenir sur le brouillage des cartes et des temporalités à l'œuvre. Ce qui nous permettra d'observer comment s'opère, au milieu de l'espace transactionnel, le retour du lieu et de l'histoire, loin de toute utopie.

### ***Critique de la vision utopique de la mobilité générale***

Ainsi donc, le temps historique et le territoire politique s'effaceraient au bénéfice d'une globalisation dans l'hyperespace. Hyperbolisme ou abstraction fantastique,

l'utopie cybernétique prolonge à l'extrême l'une des positions de la pensée de la Renaissance qui, pour la première fois, établit les problèmes de notre monde dans leur globalité. Portée par l'essor de la rationalité et des techniques, cette vision conduit à penser que la société reposait sur l'artifice (la convention) d'un pacte social. Ainsi, Hobbes s'opposait-il explicitement à Aristote qui avait élaboré une théorie de la société naturelle. Hobbes se fit, en effet, le doctrinaire d'un mécanisme matérialiste universel qui englobait aussi bien la mécanique physique que la mécanique sociale ; avec lui l'homme ne devient-il pas le fabricant de l'humain ? Rappelons seulement la phrase introductive au Léviathan (Hobbes, 1967) : « La nature, cet art par lequel Dieu a produit le monde et le gouverne est imitée par l'art de l'homme, en ceci comme en de nombreuses autres choses, qu'un tel art peut fabriquer un animal artificiel. » Ainsi donc, suivant Hobbes et ceux qui lui emboîtèrent le pas, les conventions et traditions furent assimilées à des techniques sociales. Ainsi, Diderot, Pudendorf ou Rousseau et plus tard Karl Marx, vont successivement perfectionner la théorie du contrat social qui laisse à penser que la société peut être déconstruite et reconstruite suivant les artifices d'un ordre logique voire purement conventionnel. Les successeurs de Hobbes ont ainsi envisagé la société suivant des combinaisons multiples et révisables qui ont laissé libre champ à l'arbitraire des théoriciens du politique. Ainsi encore, la Révolution n'a-t-elle pas universalisé l'idée suivant laquelle on pourrait transformer radicalement la société et les rapports entre les hommes en changeant les structures sociales (Freund, 1980) ? La société hypertexte, qui met fin à l'histoire (diachronie), au territoire et à la société comme telle, s'inscrit parfaitement dans cette perspective qui privilégie l'œuvre technologique, sinon technocratique, procédurale et fonctionnelle sur l'œuvre symbolique et spirituelle.

L'espace virtuel et synchrone des mémoires informatiques viendrait ordonner et soumettre le monde commun des passions, des jalousies, des colères. Mais, la société hypertexte, l'E-topia et la « glocalité » ne sont-elles pas, suivant cette perspective, d'ultimes avatars de la révolution matérialiste, enracinés dans l'esprit technicien de la Renaissance ? Ces modèles annoncent la disparition de la société commune et de ses figures politiques, au profit d'une nébuleuse qui engendrerait en elle de nouvelles structures sociales, pour l'heure complètement indéterminées.

La pensée actuelle dominante de l'ordre virtuel et synchrone structure l'espace commun et profile une nouvelle humanité. Mais, rien n'est moins sûr ! Cependant, il faut admettre qu'il y a pour le moins conflit (Beauchard, 2000) ou brouillage momentané des représentations. Les mémoires informatiques insèrent leur puissance au sein du lieu qui ne disparaît pas et reste porteur de la diachronie et de l'histoire, mais, désormais, peut s'ouvrir au monde : paradoxe, ce n'est pas le global qui s'impose mais le lieu et le territoire qui se réinventent dès lors. Ainsi, tour à tour, tous les lieux s'urbanisent en se connectant les uns aux autres.

Le temps s'est substitué à la distance. Des axes à grande vitesse ont tracé des corridors, rapprochant entre elles les grandes villes, éloignant certaines, marginalisant ceux qui se tiennent hors des accès rapides. Sous l'effet de la variation relative des temps caractéristiques de l'accessibilité des lieux, les cartes classiques se sont en quelque sorte froissées, laissant apparaître un nouveau relief. Ceux des sommets de la grande vitesse se découvrent voisins, ceux des creux, des trous se ressentent à l'écart, enclavés. L'espace en ligne et ses distances-temps se projettent sur le territoire ; il en résulte des réductions d'échelle au profit des pôles transactionnels. Milan, Francfort, Paris, Londres se rapprochent, tandis que Limoges, Oviedo et Coimbra s'écartent. Entre les pôles transactionnels le territoire se rétrécit, ailleurs il s'élargit. L'aéroport, doublé d'une gare TGV, branché sur des autoroutes, relié à des plates-formes de transit, se pose comme la figure emblématique de l'aire transactionnelle régionale. Le « hub » des anglo-saxons n'est autre qu'une machine à maîtriser le temps des acheminements et des transferts d'un mode de transport à un autre. Les lignes qui convergent vers le noyau (hub) assurent simultanément la massification des flux et leur redistribution dans l'espace, suivant un temps optimum. Chaque ligne dispose d'une variété de relais qui, à leur tour, reproduisent le même schéma. C'est ainsi que Rotterdam peut s'imposer comme le port de Milan et supplanter Bordeaux pour l'expédition des vins du cru.

Ainsi, aux carrefours des transits, se mettent en place des pôles transactionnels qui visent à économiser le temps et à réguler les flux. Ces pôles peuvent rester de simples plates-formes où s'opèrent le tri et la reconversion des transits, mais leur attractivité appelle souvent des activités de services complémentaires, ce qui donne naissance à des centralités transactionnelles qui ouvrent le territoire à l'étendue la plus vaste. Ces portes de l'espace transactionnel ne sont pas d'abord en relation avec le lieu mais avec le monde. Dans le cas français, l'intégration du territoire dans l'espace transactionnel, loin de remettre en cause le modèle de l'Etoile, contribue au contraire à le renforcer, du moins au regard des mobilités supérieures. D'où un traitement des accès qui vise à rapprocher chacun du centre et à permettre le changement le plus rapide de temporalité.

Faut-il pour autant ne voir que l'ordre de la « glocalité » émergente ? Et croire que seul s'impose le temps synchrone des flux ? L'aire transactionnelle locale n'est pas réductible à sa fonctionnalité. Elle implique un nouvel aménagement du territoire vécu qui confère une importance particulière à la porte : c'est elle que le lieu doit investir. En fait, l'aire transactionnelle est caractérisée par une anthropologie des passages entre le monde des mobilités et celui de la présence et de l'identité. « Non-lieux » pour Marc Augé (1992), ces sites connectent en fait le lieu habité sur l'étendue en vue de rallier d'autres lieux, de les atteindre au plus vite. D'où des escales, ces arrêts dans le mouvement, qui proposent des temps intermédiaires où le sédentaire se convertit en nomade et inversement. Le non-lieu est en réalité un haut lieu de société. Le rapport au temps s'y substitue au rapport à l'espace. Ces lieux mettent en scène la valeur marchande du temps

personnel des individus, et cette valeur est révélatrice de leur insertion dans une aire transactionnelle. Elle s'accroît là où l'accessibilité est la plus grande. Là où chaque instant compte, quand le prix du temps est le plus élevé, alors que le présent est inscrit dans un projet futur. A l'inverse, en marge de l'aire transactionnelle, le temps sans importance est immobile, rien ne se passe, tout demeure dans la vacuité, dépourvu d'accessibilité, et relègue un monde en perte de vitesse. Comme entrée dans l'économie-monde, la porte transactionnelle est par excellence le moment de la conversion du temps. Arrêt entre arrivée et départ, le passage anime un entre-temps où se concentre l'expérience nomade de la mobilité. Jeu de piste avec la signalétique, enregistrement, contrôle et admission, le lointain est proche, l'ici est lié à l'ailleurs, à l'angoisse, l'urgence, l'accident, au point de transformer l'attente en errance propice à l'essor d'espaces marchands (Bellanger, Marzloff, 1999). La porte des transits organise une double initiation, d'un côté l'arrivée, de l'autre le départ. D'un côté on se rebranche sur le territoire, on court au plus vite vers le résidentiel, une permanence ; de l'autre, le lieu s'efface au profit d'un temps suspendu et parfaitement chronométré. Là se gère l'économie du temps, entre lieu et circulation : une initiation nomade-sédentaire.

### ***Le retour du lieu et de l'histoire : le nouveau lieu urbain***

Mais, l'idée de mobilité qui nous gouverne ne laisse-t-elle pas échapper la permanence *a priori* dévalorisée ? L'immobilité n'est-elle pas à nos yeux de nomades contemporains signe d'obsolescence ou de marginalité ? Le mouvement se donne comme l'image de la vie et du dynamisme (mot passe-partout de notre temps), du coup le sédentaire paraît dépassé. On observe une individualisation nomade des temps vécus, ce qui conduit à parler d'une désynchronisation générale. Celle-ci n'est qu'apparente : loin d'être dépassé comme semble le penser F. Ascher (*op. cit.*, p. 183), l'ordre temporel du lieu s'affirme au cœur des mouvements. Car au fur et à mesure de l'intégration des techniques d'information et de communication, c'est l'arrêt qui l'emporte ! Le lieu ouvert au monde s'affirme à nouveau comme centre de la présence et se redécouvre comme ce qui se tient là dans le temps et échappe au transit.

Les mémoires informatiques s'insèrent dans le lieu et lui apportent une puissance réflexive, puissance de rayonnement mais aussi de représentation ubiquiste. Le lieu se dédouble, il est appelé à s'inscrire dans un site simultanément physique et virtuel. Comme le montre A. Cauquelin, le site déploie le paysage du lieu (Cauquelin, 2002), c'est-à-dire la projection d'un regard sur l'horizon et par là même affirme la présence virtuelle. Le site patrimonial contient le temps long, il opère pour le lieu une mémorisation de l'étendue qui l'entoure, tandis que sa position déploie le panorama qui donne à voir l'espace. De là, nous entrons dans l'univers des représentations et de l'identification, le lieu est troué. Inscrit dans son site, le lieu peut se donner à voir au monde, tout en ayant une vision de

celui-ci. Aujourd'hui, la mobilité générale est en quête de site. Là, l'étendue nomade et ouverte se met en perspective, et le lieu se révèle porteur d'une identité. Alors que l'identité chute dans le fonctionnalisme et l'atomisation sans fin de l'espace global, nous discernons une bifurcation, un changement de paradigme: inscrits dans un site, le lieu et le lien l'emportent sur l'univers « on line ». Ce n'est pas le cyberspace qui vient reconfigurer le lieu, mais le lieu qui se déploie à travers les figures de son site virtuel dans la perspective d'un rayonnement étendu au monde : soit une nouvelle urbanité. La mondialisation qui se bricole là est inverse à la globalisation synchrone des flux et de la mobilité. Alors, loin de se défaire, en raison de la simplification du temps, le lieu urbain s'affirme au cœur des mouvements, non seulement suivant l'articulation des programmes et des calendriers, des itinéraires, mais aussi en raison du croisement des temporalités longues, cycliques, événementielles et synchrones. Contrairement aux assertions de P. Virilio, le cyber espace ne peut réduire les temporalités à la seule temporalité synchrone, qui le caractérise. Une nouvelle écologie du temps et de l'esprit se joue là (Steigler, *op. cit.*, p. 83) où l'histoire s'impose à travers les événements de la vie : un centre du monde.

## **II) LA VILLE DES VILLES ET LE CYBER TERRITOIRE**

Le concept de « ville des villes », jadis posé par Italo Calvino dans son livre *Les villes invisibles* (Calvino, 1972) à propos de Venise, et dont il relevait la présence dans toutes les villes qu'il décrivait, s'applique à la réalité émergente que tente d'approcher la notion de « cyber territoire » au foyer de l'aire transactionnelle.

Mais, l'on ne saurait, sous peine d'aveuglement, rester bloqué dans la figure des villes telles que décrites par Italo Calvino : toutes s'inscrivaient au sein du cercle de leur murailles, alors qu'aujourd'hui, elles sont toutes étendues en rubans ou en archipels, voire en tâches, car, en se généralisant la ville est devenue nébuleuse. Par exemple, et suivant la photo satellite, ci-dessous, la mégapole européenne, de Manchester à Milan, rassemble 80 millions d'habitants, au gré d'une succession de tâches urbaines qui tendent à se rejoindre, pour former la première des mégapoles mondiales. En rapport à une aire transactionnelle européenne, toutes les formes de mobilité convergent pour la produire, autour de ce qui s'impose, peu à peu, comme un cyber territoire européen, c'est-à-dire le système de tous les liens et de leurs représentations, agents de la mobilité. D'où deux thèmes ici déclinés : la généralisation de l'urbain comme généralisation de la mobilité et la représentation de la ville des villes comme le logos de la ville.

***La généralisation de l'urbain comme généralisation de la mobilité.***

Il faut saisir les convergences entre cyber territoire et territoires urbains que provoque l'aire transactionnelle en expansion. En somme il s'agit de comprendre que, pour le meilleur ou le pire, nous sommes face à la généralisation de la ville et face à une deuxième civilisation urbaine qui intègre la nature et le rural en son sein, que le tout est poussé par la ville des villes qui modifie tous les équilibres, et que c'est paradoxalement dans ce cadre qu'il s'agit de penser le développement durable, c'est-à-dire la maîtrise de la mobilité et de ses conséquences. Encore faut-il penser et intégrer la généralisation de l'urbain, voir comment les mobilités s'intègrent les une aux autres, voire même se légitiment les une les autres.

Par exemple, dans un premier âge du développement numérique, la petite ville de Parthenay (10 000 habitants), dans les Deux Sèvres, devint le site « P@rthe-net.com » avec comme ambition de s'affirmer comme ville globale. Mais à défaut d'inscription dans une aire transactionnelle, la ville numérisée (l'une des cinq villes expérimentales de l'Union européenne en 1996) apparut comme l'affaire privée du maire, Michel Hervé, qui, malgré le succès de l'expérimentation, en perdit les élections municipales suivantes.

Peut-on changer de point de vue, ou créer des représentations et une manière de les construire qui permettent d'échapper au déterminisme de l'histoire locale ? Et, dans cette perspective, peut-on se donner accès au cyber territoire en vue d'enrichir les comportements, et compenser ainsi la faiblesse locale des transits et des marchés, en somme tirer bénéfice de la mobilité générale ?

Lors des élections municipales de 1995, quand Michel Hervé fait campagne, à travers un projet de ville numérisée, la Gattine est en pleine récession, la briqueterie vient de fermer, les jeunes quittent le pays, les magasins tirent leur rideau, les uns après les autres. Six ans plus tard, la ville s'est donnée une image « NTC », les commerçants de la rue Veau St Jacques en attestent, on vient les voir, la presse et la télévision parlent d'eux : le samedi les gens de la Vienne font le détour par chez eux, on ne voyait plus ça depuis longtemps. La ville médiévale, et celle plus moderne de la foire aux bovins, se sont trouvées valorisées par le succès de la dernière née P@rthe-net.com !

En fait, Michel Hervé a transposé l'expérience de son entreprise « Hervéthermie » à la ville et, à force de pugnacité et d'habileté, a réussi à trouver les financements nécessaires : l'opération fut lancée grâce à l'injection de plus de mille ordinateurs, afin d'entraîner la mobilisation des enfants des écoles et de leurs parents. On se mit à avoir son E-mail, à fréquenter les forums virtuels de la ville, on vit même se déclencher sur l'intranet de la cité une action collective contre l'implantation d'un « Mac Do » ! Des initiatives se sont multipliées et individualisées, à preuve le boulanger Poupeau qui nous confiait lors de notre enquête « En 1995, le lancement de la ville numérisée m'a conduit à l'informatique. Avec l'un de mes apprentis, j'ai fait mon site Web et créé mon adresse Email, quelque chose de simple, avec un but clair. Je voulais défendre la tradition de la boulangerie, une façon de faire du pain. Et puis surtout je

voulais entrer en contact avec mes clients. Aujourd'hui, je ne connais pas mieux les parthenaisiens, ma clientèle n'a pas bougé, mais j'ai fait venir le monde chez moi. Regardez mes Email : Les japonais, les américains m'écrivent, mon dernier apprenti va partir aux Etats Unis ». Cependant, le cas du boulanger fut exceptionnel, ce qui l'emporta ce n'est pas l'inscription des Parthenaisiens dans le cyber territoire, mais l'intranet et ses services. Seul le maire semblait recueillir les fruits de cette mondialisation, on jalousait ses voyages, on dénonçait les grands, comme Bill Gates qu'il recevait, tandis qu'il lui fut reproché de faire passer Parthenay sous le contrôle de [P@rthe-net.com](mailto:P@rthe-net.com), le village s'affirma opposé à la ville des villes ; il en perdit les élections qui suivirent. Cruel effet pervers ! Il importe donc, on le voit bien, de repérer l'interface entre territoire et cyber territoire, suivant le développement de l'aire transactionnelle qui doit être investie et représentée. Mais prenons ici un deuxième exemple (Enquête sur l'agglomération de Reims, 2004), le cas de Reims à l'heure de la grande vitesse, pour montrer comment l'intégration des mobilités sollicite un nouvel univers urbain.

Sur la ligne LGV Paris-Strasbourg, en 2007 la gare TGV de Champagne-Ardenne fut d'emblée conçue comme une desserte internationale, reliée directement à l'aéroport Charles de Gaulle. Paris étant à trois quarts d'heure, elle s'installe comme pôle d'un réseau de lignes à grande vitesse qui rapproche Francfort, Stuttgart, Munich, Bâle, Zurich ; elle voisine avec Lille, Bruxelles, Londres, tandis que la nouvelle gare s'est immédiatement affirmée comme la porte du système urbain régional ; ce qui valorise le croisement des autoroutes A4, dite de l'Est, A26 qui mène à Calais/Boulogne, dite des anglais, et A34 des Ardennes et de la Belgique. Ainsi s'est établie la structure la plus visible de l'espace transactionnel champenois. En bordure de l'Ile-de-France, la toile des trafics et des transits s'est recomposée. Un complexe urbain local s'est constitué. Les aires urbaines de Reims, Epernay, Châlons-sur-Marne, se sont rejointes. L'espace central est devenu celui de la Montagne de Reims, un château d'eau entouré par le vignoble champenois. La gare « Champagne-Ardenne » se situe aux pieds de celui-ci. D'où des tensions quant à l'unité urbaine : Reims et ses 130 communes sont associées dans une aire périphérique, tandis que, la Région et l'Etat cherchent à promouvoir autour du vignoble l'unité des trois cités et que l'Ile de France étend son influence urbaine jusqu'à Reims. Etranger à sa nouvelle aire transactionnelle, l'ancien centre s'est transformé en musée résidentiel. Simultanément, la ville généralisée et délocalisée *via* l'aire transactionnelle en expansion, s'étire en tout sens et ne sait plus s'identifier, sauf à utiliser le cyber territoire pour se ré-identifier en mettant en chantier ses représentations. Chaque centre, ancien ou nouveau, se donnerait un « avatar » qui aurait en charge les intérêts et des marchés locaux, mais aussi l'environnement et le patrimoine, sans oublier les communications, les temps de la ville étendue, la gestion des accessibilités et des coûts. Enfin à travers le réseau des blogs champenois, on visionnerait la mise en scène des gens et de

l'histoire : la ville se réinventerait à partir de là, comme polycentrique et attractive.

Précisons notre exemple. Sur le chemin d'Ecueil, village du vignoble champenois, aux pieds de la Montagne de Reims, et à grands fracas de records de vitesse, la SNCF en inaugurant la gare européenne de Champagne-Ardenne vient de modifier l'espace des transits. Premier concerné le bourg de Bezannes, au sud-ouest de Reims, quinze cent habitants pour cinq cent mille attendus et plus peut-être, puisque faite de parois de verre et de bois : la gare est extensible. Grande porte de la Région, elle se veut une nouvelle entrée en Europe, si l'on admet de ne pas en rester aux seuls aspects fonctionnels. Sur le cyber territoire, la gare peut en effet se faire valoir comme plate-forme, centre commercial, portail de l'espace champenois ; elle peut aussi décliner un imaginaire et tirer valeur du proche au bénéfice du lointain. A moins que le regard ne reste avant tout rémois, autocentré, terrien et dans ce cas, Bezannes serait vouée à rester une périphérie sans imaginaire.

Contre cette tendance dominante, à cause du Champagne et de ses marchés de par le monde, faire apparaître la Montagne de Reims et la couronne de ses vignes comme centre de l'espace urbain qui se dessine entre Epernay, Reims et Châlons-sur-Marne, l'enjeu est bien de chercher à décliner toutes les figures du patrimoine et sur l'espace d'un site complexe, avec l'assistance d'un cyber territoire de type « Second Life », de relancer l'imaginaire des lieux et des gens. Fondé par les petites communes de Germaine, St Imoges, et Ville en Selve, le Parc Naturel Régional de la Montagne de Reims, forêt giboyeuse et château d'eau, est un plateau circonscrit par sa couronne de villages viticoles accrochés aux coteaux ; il porte et entretient la richesse centrale : non seulement l'économie vinicole et ses marchés liés au monde urbain, mais aussi une variété d'équilibres écologiques essentiels pour la vigne et la ville, sans oublier la culture des églises romanes et la mémoire de la Grande Guerre. Par l'entremise de son site [www.parc-montagnedereims.fr](http://www.parc-montagnedereims.fr), le Parc Régional s'affirme au centre des lieux, gardien des eaux et de la forêt, témoin du ciel, des vents, du climat. Ici, l'histoire défile au ralenti, chacun se ressource, se donne du temps. Changement de temporalité, la vie prend ses distances, la ville respire. Elle emprunte les sentiers qui descendent vers la vallée de l'Ardre ou ceux qui mènent à l'aplomb des coteaux ou s'arrondissent les vignes, comme à Verzy ou Verzenay, jamais plus belles qu'en fin septembre quand s'annoncent les vendanges, et que s'étend au loin la plaine de Reims. Le programme des promenades à bicyclette passe par Hautvillers, devant l'abbaye de Don Pérignon, avant d'emprunter la route du champagne qui, en lacets, mène à Epernay. On longe les méandres de la Marne, endormeuse et douce à l'enfance, vers la statue d'Urbain II. A contre jour avec le soleil couchant, le Pape se dresse un peu menaçant sur le haut de Châtillon-sur-Marne ; à côté de son château, coiffé de la tiare, le doigt dressé vers le ciel, il proclame la première croisade, façon d'unir une chrétienté divisée et de rendre gloire au lieu qui l'a vu

naître et à l'école de Reims où il fit ses études de théologie. Ou bien encore, autre itinéraire proposé : de l'étang de St Imoges, on gagne Germaine, avant de zigzaguer par les vignes des plus grandes caves, Pommery, Lanson, Roederer, Ruinard, Bollinger, Taittinger, jusqu'à Ay, pour suivre la Marne, vers l'Est cette fois, en direction de Châlons-sur-Marne, toute proche. Ainsi, autour de la Montagne de Reims et de ses vignobles, chacun imagine la fédération des villes et villages qui protégerait les richesses du vide central et qui, au lieu de multiplier et d'étendre des périphéries urbaines, viendrait remodeler la géographie humaine et tirer bénéfice de ses héritages. Tout est ici mise en culture de la nature, soin des ressources, des chemins et des routes, du moindre des sentiers, civilité de l'habité, culture romane, soin de la vigne et des jardins, œnologie, grandes plaines céréalières, marchés du monde, autant d'œuvres désormais intérieures à la ville.

La maîtrise d'une urbanisation extensive et destructrice ne peut venir, paradoxalement, que des représentations promues par le cyber territoire !

### *La ville-logos ou la ville des villes.*

Identifier alors, le cyber territoire à la ville des villes revient à signaler le moteur d'une urbanité en devenir et en expansion, et même, à isoler, ce que les grecs appelaient la politeïa : c'est-à-dire ce qui fait lien, et rend possible la Cité. Soit à entrevoir en deçà de la Loi et du pouvoir ce à quoi on ne songe jamais : cet univers d'échanges qui fait se tenir ensemble un grand nombre, sans pour autant imposer un sens commun (Musso, 1997), ni assurer la pérennité. Superposé à une aire transactionnelle, le cyber territoire est un champ relationnel à haute densité, mis en œuvre par les TIC (technologies de l'information et de la communication) à haut débit, lesquelles instillent des relations en réseau, provoquent l'interconnexion des lieux, des services et de l'environnement, d'où une création incessante de liens. Déjà F. Braudel avait noté que « l'hiéroglyphe qui signifiait la ville au temps des pharaons, consistait en une croix inscrite dans un cercle, autant dire une croisée de routes et une enceinte. » (Braudel, 1986) La ville des villes est, elle aussi, une hyper écriture, elle multiplie les rencontres et les opportunités, active l'offre et la demande de tous les marchés, privilégie les flux, innerve et mémorise les informations, densifie les circulations, privilégie l'individu, favorise l'adoption d'une langue et d'une mimétique sociale, et simultanément, sollicite les intentions les plus contraires. Elle est parcourue par des rumeurs qui accompagnent le cours des bourses suivant la rotation de la terre. Elle est même susceptible de provoquer des foules, en tels ou tels lieux, suivant des émotions transmises et/ou cultivées par des blogs. Ainsi et par exemple, comme les jeux olympiques de 2008 le mettent en évidence, une opinion publique chinoise s'élabore et se manifeste, malgré les policiers du net. Le système de censure est mis à l'épreuve par les 162 millions d'internautes recensés et leur 20 millions de blogs, et le parti est conduit à prendre en

considération une opinion publique de plus en plus contestataire. A Xiamen, en mai 2007, un internaute a réussi grâce à son blog à mobiliser la population de la ville contre le projet de construction d'une centrale pétrochimique : « Après avoir échangé près d'un million de messages SMS, les habitants ont participé à l'une des plus grosses manifestations organisées dans une grande ville de Chine depuis les rassemblements de la place Tiananmen en 1989. » (Kaufmann et alii., 2007) Ce surgissement de la société se retrouve dans toutes les villes, et participe pleinement de son esprit, ce qui prolonge les idées de « ville-ville » et de « ville-route » proposées par Braudel. La mer, dit -il, est façonnée par ses routes et ses villes qui les polarisent : « Ce sont des routes de mer et de terre, liées ensemble, des routes autant dire des villes, les modestes, les moyennes et les plus grandes se tenant toutes par la main. Des routes entre des routes, c'est-à-dire tout un système de circulation. » (Braudel, 1966) ; ces routes, on le voit, façonnent le territoire urbain, tout en reculant sans cesse son horizon ; au point d'inclure, aujourd'hui en son sein, la montagne aussi bien que la mer, sans oublier le ciel et les vents. Ce qui s'avérera précieux du point de vue du développement durable.

L'aire transactionnelle et ses pôles déterminent la forme urbaine et l'emportent sur les anciennes centralités. L'univers des communications impose sa toile et nous oblige à abandonner les représentations qui opposaient jusqu'alors la ville et la campagne. L'aire transactionnelle généralise l'urbain. Sans cesse des foyers d'échange à haute intensité relancent les flux, et assurent l'essaimage de l'urbanité, tout comme la circulation du désir (Radkowski, 1980). On le sait, les grandes villes sont engagées dans la maîtrise du « très haut débit ». En 2015, poussé par la généralisation de l'offre « triple play » (téléphonie-web-télévision) et l'usage courant des applications web2.0 (par exemple le chargement de vidéos sur un blog), ou encore la télévision haute définition, le chantier du « très haut débit » de plusieurs milliards d'euros apparaît digne du TGV ; pourtant il s'agit avant tout de raccordements locaux. L'enjeu est l'accès à des cyber territoires complexes, tels ceux qu'offre « Second Life » (SL), « un monde persistant » qui ne s'arrête jamais, une simulation en trois dimensions de la vie réelle ; chaque internaute, s'y trouvant virtuellement représenté par son « avatar », y mène avec plus ou moins de bonheur une deuxième vie. Tout y est possible : faire du shopping de haut luxe aussi bien que des vide greniers, vendre des services et des biens – toutes les banques y tiennent des comptoirs – accéder à tous les bas fonds de la ville aussi bien qu'à ses hauts lieux, y mener des recherches, entretenir des amitiés, faire l'amour, voire s'y marier, investir et faire carrière, faire fortune ou se ruiner. Entre virtualité et réalité, la ville s'accomplit ici. Toujours en quête de son double, de jour comme de nuit, plus que jamais la ville des villes y devient l'espace de l'imaginaire qui polarise tous les autres.

### **III) LA VILLE GREGAIRE**

Machines et mouvements transforment la multitude suivant l'ordre des circulations. Quant à l'accélération des échanges, elle crée la densité. Un effet de combinaison relance constamment le flux urbain à travers la cité et ce, suivant les heures, donnant tour à tour des formes sociales diverses à l'activité grégaire. Entre masses et foules, entre l'un et le multiple, la mobilité a progressivement polarisé les sociabilités urbaines en métamorphosant profondément la figure classique du lien social : l'appartenance se conjugue désormais quotidiennement avec l'attraction et plus encore l'agrégation.

C'est cette dialectique urbaine du lien social contemporain que nous voulons ici décliner en quatre volets : 1) La révolution de l'appartenance, 2) Entre flux et transits : l'œuvre grégaire, 3) Machines grégaires : la fabrique de l'échange contemporain, 4) Le débat : l'intégration polémique de la mobilité dans la ville.

### *La révolution de l'appartenance*

Par appartenance, entendons ce qui fait identité. C'est-à-dire une somme d'identifications qui en se croisant créent un noyau référentiel polarisant le tout. En fait, une unité apparente qui se reconnaît et se voit reconnue comme telle. Celle-ci peut-être faible ou forte. Une identité faible se caractérise suivant des appartenances multiples et s'avère, par là, capable d'adaptation, alors qu'une identité forte peut être envahie par une identification majeure qui polarise l'intelligence et les conduites, au risque de violences multiples. Dans les deux cas, l'appartenance implique des fermetures qui dans le second cas débouchent sur des exclusions majeures.

Il est aussi nécessaire d'examiner les identifications, c'est-à-dire les repères à partir desquels se construit l'identité. Elles peuvent se situer majoritairement dans un cercle plus ou moins fermé, ou résulter d'une adhésion et donc apparaître plus ou moins communautaires suivant l'importance des prescriptions et des rituels qui en résultent. Un lot d'identifications dominantes peut aussi bien se construire par opposition et réaction. On distingue ici des identités réactionnaires qui se fabriquent à partir de ce qu'elles excluent. Ainsi, quand les identifications de proximité l'emportent, contre par exemple l'étranger et le métèque, ou de façon plus subtile s'établissent contre la mondialisation, c'est-à-dire l'envahissement de l'autre lointain, on voit émerger une identité de proximité réactionnaire. En certain cas, celle-ci va jusqu'à induire l'idée d'un ordre protecteur, et fait le choix de boucs émissaires.

Mais hors du cercle apparaît une autre proximité quotidienne liée au flux de masse. L'autre en nombre, est accepté ou du moins intégré suivant une urbanité individualisante. Dans le métro, le RER, comme dans les centres urbains, ou les centres commerciaux, il s'agit de se faufiler à travers les rets du monde, tout en trouvant son chemin et en effectuant une composition avec l'autre en masse. Ainsi en va-t-il des jeux avec la mode, du shopping, de toutes ces sociabilités du

nombre où se fabrique un lien social polarisé par l'attraction et l'agrégation. Enfin nous distinguons une troisième proximité, où l'appartenance fait corps avec l'autre au sein d'une foule. Expérience plus rare mais déterminante elle aussi d'une appartenance, plus ou moins communautaire. Durkheim l'avait déjà montré à propos de la transe religieuse. L'expérience d'une corporéité collective induit une conscience de la puissance, et peut donc déboucher sur l'installation d'une identité forte, qui trouve dans son expression grégaire la communion qui lui est nécessaire avant de se détendre dans la masse et le local. La ville devient alors par excellence, fabrique paradoxale de proximité et de mise à distance.

Ce qui précède invite à considérer la variété des identifications et leur polarisation ambivalente. On est ainsi renvoyé à la fabrique urbaine des identités à travers des jeux d'appartenance. Se pose alors la question de la mobilité à travers l'espace urbain et des points d'identification. La chaleur du foyer, voire d'un coin de quartier ne représente généralement qu'un moment au milieu des réseaux et des va et vient. Il s'ensuit plusieurs formes d'individualisme, dont certaines sont chaudes et communautaires et d'autres froides et rationnelles dans les transits et les communications. Cette mosaïque de formes identitaires renvoie directement à l'émergence d'une urbanité multi polarisée et non susceptible d'être réduite aux contraintes d'un seul parti. Nous ne sommes plus en face d'un seul type de proximité mais de plusieurs. Ainsi les lieux et les moments de l'urbain, de la résidence au lieu de travail, en passant par le centre commercial, les loisirs et les transits, mettent en œuvre des proximités qui se déploient sur plusieurs niveaux d'échelle, y compris sur internet. En sorte qu'il est difficile de borner la proximité aux villages dans la ville, ou au quartier, voire à la famille, sauf à s'auto-exclure de notre monde contemporain : celui des transits, des trafics, de la mobilité et des réseaux qu'il faut maîtriser (ce que nous faisons tous, empiriquement), condition première de l'intégration aujourd'hui.

Mais parfois quelques groupes ou enclos sociaux continuent à se tenir dans un cercle exclusif qui les délie de la Ville : à preuve, les « quartiers » et leurs identités hautement territorialisées qui montrent combien ces petites sociétés du proche et de l'interdépendance locale sont justement et pour cette raison même en rupture avec les exigences de l'esprit civil et de l'espace public. Ils sont là, tous ces jeunes des cités sensibles, enkystés et identifiés à des territorialités d'incrustation internes, renvoyés à une mobilité indéfiniment circulaire, ne connaissant que l'entre-soi de cet univers de « mêmeté », que leur loi privée, celle de l'honneur et de la réputation ; ne pratiquant que la proximité (Moncomble, 2006), la familiarité, le déjà connu, la logique du lieu, de l'appartenance et de la parole ; rejetant, repoussant de toutes leurs forces les puissances de la loi commune : celles du code et du droit, de l'abstraction et de la distance, de l'anonymat et de l'espace public.

Polarisés par les démons de la proximité comme seule modalité d'intelligibilité, d'entendement et de connaissance, englués dans de multiples sociabilités d'intimité collective qui les internalisent et les retournent sur eux-mêmes en une

sur-affirmation identitaire d'abord défensive, les jeunes des cités, prisonniers de ces micros sociétés du proche et de l'interdépendance, comme désarrimés et déliés (Moncomble, 2001), glissent en marge de l'univers urbain ordinaire, de tous ses réseaux déterritorialisés, de toute forme de vie publique (Sennett, 1995) et d'accès au lien civil. Quand la communauté impose son seul droit – l'ordre des frères, voire l'ordre divin contre l'ordre public et partagé –, quand l'unité exclusive de la communauté l'emporte contre l'unité hétérogène et faible de la démocratie, des identités de proximité réactionnaires et non urbaines prennent forme.

Mais comme le proche ne peut exister qu'au regard du lointain, il nous faut admettre enfin combien les métamorphoses du rapport proximité/distance commandent de fait la dialectique du lien social contemporain et, plus précisément encore, une forme nouvelle de la tension intégration/exclusion innervant nos sociétés devenues majoritairement urbaines. Qu'observons-nous ? Nous associons spontanément la proximité au territoire identitaire, à l'attractivité d'un lieu-centre, à la permanence, au temps long et à l'origine, bref au paradigme de l'ordre sédentaire et d'un espace « patrimonial ». Mais, dans le même temps, on l'a vu, sous l'effet des nouvelles technologies, du Net, de la ville-mouvement, des flux, des transits, trafics et mobilités de toutes sortes, bref de l'économie-monde, l'espace se déterritorialisait au profit d'une étendue non bornée. Oui, il y a bien une bataille radicale des espaces-temps contemporains. Les temps vécus se désynchronisent et l'ordre traditionnel du territoire est aujourd'hui recouvert par des réseaux de toutes sortes qui démultiplient les foyers du local désormais toujours excentrés et en relation avec le lointain. Le lieu, comme les identités territorialisées, simultanément s'effacent et se revendiquent. Une recomposition générale des temporalités territoriales a redistribué les distances/temps. Les chrono-cartes tracent de nouvelles représentations spatiales, un nouveau relief où la vitesse de déplacement balaye sites et paysages d'antan, effaçant les cartes classiques, marginalisant tous ceux qui se trouvent hors accès. Le chrono urbanisme vise, quant à lui, à rassembler par le temps ce qui a été séparé par la ségrégation spatiale : rythmes, usagers, biens communs et services publics. Le groupe de prospective « Temps et territoires », créé par la DATAR (Délégation à l'Aménagement du territoire et à l'Action Régionale) en 1999, la démarche montante du « Temps des villes » visent ainsi à coordonner de véritables politiques temporelles d'accessibilité, comme support des démarches de régénération urbaine cherchant à réguler les conflits de temps entre usagers et salariés. Imposé par la mobilité, un mode de vie nomade/sédentaire a engendré un nouvel espace vécu et de nouveaux jeux d'échelle. Les plates-formes multimodales et les nouvelles centralités réticulaires se multiplient mettant le monde à portée de main ou de décision. Les aires de transits foisonnent animant l'espace transactionnel et ses marchés de toutes sortes. Dans le même moment, la télé-présence (Loft Story et les divers reality shows), en tant que distorsion spatio-temporelle, joue sur des codes de

fausse proximité et sur une nouvelle religion de l'intimité de masse, déréalisant le corps, le monde, l'horizon, tout comme le supposé proche. On le sent, les territoires du lieu, tantôt se délitent, tantôt s'affrontent à l'étendue transactionnelle, sans que l'on aperçoive l'investissement du temps et ses effets sur les comportements. On confond les multiples niveaux d'échelle de l'espace vécu et des temporalités à l'œuvre sans que soient réfléchis les passages entre les deux espaces-temps. Ce qui ne nous empêche nullement, nous les « intégrés », de savoir empiriquement superposer territoire de vie et pratiques de l'espace transactionnel, de simultanément agencer la mobilité et l'espace en ligne dans nos rapports au lieu-centre. Nous sommes devenus, sans même le savoir, à l'instar de M Jourdain, des nomades-sédentaires et cette aptitude – hors champ pour les jeunes des cités – s'avère la condition première, autant qu'inaperçue, de l'entrée en société globale. Car tel est le prix de l'intégration d'aujourd'hui : la construction sociale d'espaces-temps assurant la compatibilité entre les temps vécus de la permanence et ceux de la mobilité, entre le temps long de l'habité et la déterritorialisation des modes de vie urbains. On le constate, la nature du local a profondément changé. Il s'avère en particulier intégratif ou exclusif suivant le type de rapport qu'entretiennent les habitants avec la proximité, c'est-à-dire en fait suivant la connexion ou non du « local » à l'espace transactionnel ; suivant sa capacité à intégrer la culture de la mobilité et ses techniques, suivant sa capacité à ancrer l'espace en ligne, cet espace de l'instantanéité et de l'ubiquité au cœur du territoire de vie, du lieu de la permanence et de la présence collective. C'est ainsi que le métissage du local, commencé dès la Révolution française avec l'intégration des provinces, l'invention des départements et de nos jours du polycentrisme, la prise en compte des mobilités nouvelles naissantes, en particulier la ramification des lignes de chemins de fer, se poursuit aujourd'hui. L'enjeu reste le même : admettre que la valeur intégrative du territoire est physiquement polarisée de l'intérieur par de l'hétérogène, de l'étranger, du pluriel. Il faut alors considérer le local comme une somme géométrique de lieux toujours en capacité de s'inscrire dans une topologie alternative voire simultanée du cercle et de la résille (Beauchard, 2000). Il s'agit en effet de saisir que ce que nous nommons « local » ne se réduit plus à sa seule dimension de territoire physique et/ou anthropologique, mais est toujours susceptible de se transformer en local-planétaire, en espace-temps simultanément physique et virtuel, se prêtant du coup à des identifications nombreuses et paradoxales. On aperçoit ainsi le caractère profondément complexe, hétérogène et métamorphique du local qui doit agréger et recomposer une combinatoire de référents, de valeurs, de représentations déclinant un spectre (et des modalités d'intégration/connexion) allant de l'ultra identitaire au local-planétaire.

*Entre flux et transits : l'œuvre grégaire*

La question que nous posons ici est provocante et contraire aux représentations ordinaires : et s'il y avait bel et bien une intelligence sociale de la masse en transit, en circulation, en flux de toute sorte. « Métro, boulot, dodo » et tout serait dit ?

Peu de travaux s'intéressent en fait aux métamorphoses grégaires. On néglige la nature et les effets des agrégations collectives, comme si du stade au métro en passant par les centres commerciaux, tout se ressemblait et de toute manière n'avait, à l'évidence, que des conséquences négatives sur la mixité sociale et la diversité. La raison en est simple : les sociabilités de masse restent toujours identifiées au plus négativement, ce depuis les travaux de l'Ecole de Franckfort (Adorno, Marcuse..) qui tous dénoncent la socialité de sujets aliénés, anomiques, la condition d'un homme- masse extra déterminé et unidimensionnel. Pourtant, pour qui veut bien voir, l'homme -masse mis en procès par Ortega Y Gasset est bien l'artisan d'un rituel complexe qui intègre la mobilité générale : il s'agit de produire un individu autonome et branché qui reconnaît les contraintes et en joue, s'adapte au plus grand nombre, flirte avec la promiscuité et en quelque sorte fait face à une mixité sociale expansive ! Chacun faisant de même, à l'exception des marginaux, la diversité se lisse et acquiert une unité, sans que disparaisse le particulier. Il importe d'autant plus de reprendre à zéro l'observation en admettant un retour au commencement quotidien de la vie en société : par exemple prendre le métro, le TER ou le RER, le matin ou le soir, aux heures de pointe.

D'abord observer combien l'individualisme est intelligent des formes et contraintes exercées par le grand nombre. La glisse, l'esquive, le défilé, le piétinement, la presse, le choix du parcours, l'entrée et la sortie sont autant de moments qui présupposent une adaptation, une appréciation instinctive des autres, une stratégie sans cesse reconduite de l'évitement, et finalement l'usage d'une politesse collective qui sous le masque de l'individualisme cultive une individualité de composition avec l'Autre le plus commun.

Depuis Jean-Jacques Rousseau, l'ipséité n'est envisagée que par opposition à l'esprit de la multitude. Perception archaïque, sinon bourgeoise de l'expérience de la foule : foules diverses et toujours présentes dans la cité classique qui subordonnaient les pratiques individuelles aux rituels des pratiques collectives. Dans ce contexte l'individuation était directement réglée par la communauté, d'où un jeu de rôles, de positions, de statuts, de corporations, de cercles, sinon de castes, qui fixaient la figure de chacun dans un ordre commun.

On le sait, les carnivals inversaient les rôles afférents aux statuts ce qui permettait de restaurer l'ordre commun et par-là une mixité sociale caractéristique de la ville classique. Mais l'esprit de foule a laissé place à l'esprit de masse (Beauchard, 1985) : défilement d'une somme infinie d'individus. La masse n'est pas constituée en corps commun, hiérarchisé et articulé autour de statuts, elle est au contraire processus d'atomisation et de mise en flux. A priori

son esprit est jugé servile, même par ceux qui s'en veulent les maîtres ou les représentants. La masse, c'est le vulgaire ou l'inertie sérielle décrite par Sartre dans sa *Critique de la Raison dialectique*. Le préjugé exclut toute intelligence. Pas question de chercher comment la masse se crée : curieusement, non par la dispersion, mais bien par la convergence induite par le flux. Pas question de voir qu'il s'agit d'une sociabilité singulière de la circulation, de la fluidité des densités et des grands nombres. Pas question de chercher comment, au cœur de l'économie, la mobilité générale se traduit en termes de sociabilité. Pourtant la masse est issue du mouvement, de la pratique collective des déplacements et, par là, des réseaux physiques, en somme d'une appropriation par tous de la mobilité qui va de pair avec l'affirmation d'une autonomie individuelle. Chaque jour les transits mettent en mouvement et trient l'équivalent de la population française !

La pratique contemporaine rompt avec la communauté enracinée d'antan et projette des caractères obsolètes ou pathogènes sur tout ce qui est trop stable, rigide et fixe. De ce point de vue, le sédentaire, celui qui ne bouge pas au milieu des flux, est identifié par tous comme marginal ou dangereux alors qu'hier c'était l'inverse : la menace se fixait sur le mobile, l'errant, le nomade. Ainsi l'individualisme et l'individualité, loin d'être l'oubli du collectif, en sont au contraire l'expression paradoxale. Nostalgie de l'espace perdu, l'affirmation solitaire de l'individualité n'est-elle pas une perversion de la conduite massique et un nouvel avatar de la phobie du multiple ? Une retraite romantique du sujet qui se rêve au plus loin des rapports de masse ! (Urbain, 2002)

C'est oublier bien vite nos pratiques quotidiennes des flux, les attitudes que mobilisent les transits, et finalement la production de l'individu par les circulations de masse, y compris les dernières-nées sur le Net ! Aujourd'hui le sujet se constitue une individualité sociale, mouvante, adaptée à la topologie des réseaux et non plus à celle du cercle, changement radical de l'urbanité ! Nous admettons que se constitue alors une identité multiple, à plusieurs facettes, suivant la diversité des lieux et des moments. Identité molle, anonyme, des personnes sans nom, qui s'enrichit sans cesse du transit des grands nombres. Finalement l'individu-sujet opposé à la masse est une illusion, ou plutôt une confusion qui rappelle l'ancien temps où l'ipséité n'existait que par opposition à la foule.

Croit-on échapper à la masse par l'individualisme que l'on renforce les conduites les plus nécessaires aux transits de la multitude ! Paradoxe, encore. Alors, pourquoi ne pas admettre la mixité sociale (Moncomble, 2005) du métro, du RER, des trains de banlieue, de tous les transports ? Pourquoi ne pas reconnaître la puissance de la sociabilité inhérente aux trafics ? Si nous considérons la sociabilité comme un mixte de manière d'être et de volonté de faire, simultanément état et comportement qui se distingue tout à la fois comme socialité (ritualité) et conduite stratégique, alors nous discernons mieux ce qui unit, attache et fait de la variété un tout. Cette entrée en société singulière et méconnue, ce passage du privé au public, avec adoption d'une régularité

commune, est initiatique et prend corps au milieu de la presse dans le for intérieur de chacun. Premier temps : on quitte un voisinage établi, proche et familial (l'entre soi), caractérisé par une mixité sociale faible, pour changer de monde. Aux rapports locaux succèdent les rapports anonymes ; les relations de proximité laissent place à la rencontre du multiple. Une conduite rationnelle se substitue à la conduite affective, la raison prend les commandes, le connu fait place à l'inconnu, au hasard. Il faut alors se défaire de toute conduite d'attachement, afficher une indépendance, quitter l'alvéole des relations domestiques et de voisinage au bénéfice de relations abstraites. Les files d'attentes, le tri des portillons, les accélérations, les tassements, enfin "la glisse" dissolvent toute espèce de rapport personnel. Chacun désormais se tient à distance de l'autre trop proche, se retranche en lui même ; chacun flotte dans sa bulle au milieu des flux, autonome et dissocié ; dès cet instant il intègre le transit du multiple. L'apprentissage se fait *ipso facto*, d'une multi appartenance faible, caractéristique d'une mixité sociale élargie. Banale et quotidienne l'expérience est essentielle pour la cité puisqu'elle entraîne chacun dans la conversion du multiple en une unité issue de l'agrégation et des rythmes collectifs ; bref, un sentiment de permanence invisible se cache au cœur des flux. Séparation, mise en marge, agrégation organisent quotidiennement comme autant de rites de passage, une procédure symbolique d'entrée en société. Le corps à corps d'une mixité sociale de masse se constitue en médium de conduites et de valeurs soumises aux prescriptions des réseaux et des flux. Mais observons : mouvement général, 8 heures du matin, Gare de Lyon, La Défense, Montparnasse, Chatelet, la machine tourne à plein, trie, oriente et distribue un même uniforme à chacun, même conduite, même cadence, même contrainte. Chorégraphie de l'aliénation, affirment tous ceux qui s'attachent au paradigme sédentaire : ces hauts lieux de l'échange rapide, soumis à la presse des employés appellent en effet et le plus généralement une lecture « classiste » : même élan au coude à coude, même domination, même aliénation. Même revendication égalitaire, pas d'écart, celui qui va à l'encontre est vite déporté !

Mais, paradoxe : le flot matinal des travailleurs tire sa puissance, non de la solidarité de chacun, mais de l'indifférence de chacun envers tous, gage de fluidité et de survie ! Même présence-absence généralisée des corps qui permet la conformité apparente nécessaire à l'écoulement, même politesse, même dédoublement protecteur de la personnalité, même jeu de la double vérité propre à tous les partis de masse. Quand au milieu des plus grands nombres, l'effet d'homogénéité est maximum, un courant irrésistible se forme qui tire sa force de la fuite de chacun. Ce corps à corps silencieux et épais est sociofuge : nul ne peut s'opposer à l'écoulement. L'instant est oppressant : à haute intensité, la mixité sociale (la promiscuité !) inspire un désir unanime de libération, exaspère une volonté d'autonomie, un égoïsme vital. Chacun affirme un droit semblable à son voisin et à tous et cet égoïsme sacré si souvent mis en procès se constitue

pourtant en premier savoir vivre au milieu des autres, première initiation en fait, mais par trop méconnue, à l'entrée en espace public.

Car cet espace des transports, si méprisé, si peu pensé, est bien le haut lieu de l'acquisition des valeurs collectives, par adhésion au rythme de masse, soumission à la signalétique, acceptation d'un même code, reconnaissance d'un bien commun et finalement mise en conformité de soi aux autres. Mais ces hauts lieux du lien civil sont couramment réduits à leur fonctionnalité première et abandonnés aux seules forces reconnues de police. La gare ou le péage autoroutier sont ainsi traités comme des entrées de parkings. Rarement, l'architecture y symbolise la centralité du lieu au regard de la Cité, de son histoire et de sa mémoire; aucune identification commune n'est instillée.

Tandis que cette entrée en société ordinaire se fabrique de plein pied dans la mobilité générale, elle reste impensée dans le Nous de ces métamorphoses grégaires, au cœur de la dialectique de l'Un et du Multiple de l'individualisme de masse, entre bulle et flux, entre privé et public, en pleine terre urbaine.

### *Machines grégaires : la fabrique de l'échange contemporain*

Ni les flux, ni encore moins les machines qui permettent de les gérer (échangeurs RER ou grands centres commerciaux) n'ont bonne presse. Les flux de masse ne sont pas spectaculaires, et ne donnent guère lieu à représentation. La machine et le fonctionnalisme semblent à même de tout expliquer. Au mieux il est aperçu que la masse est multiple, qu'elle mobilise une infinité régulièrement répétée de voyageurs, d'employés, de citoyens qui se déplacent, mais le jugement attributif d'une passivité ne discerne aucune énergie sociale. On ne voit, qu'un flux de particules élémentaires, et comme déjà dit, une « inertie sérielle » (Sartre, 1960) qu'il faudrait liquider, pour mieux libérer chacun.

En fait, entre les flux, les transits, les circulations et le territoire urbanisé, ces machines grégaires et leurs abords jouent un rôle de transformateur de société. Exceptionnel par sa puissance, le phénomène est devenu commun et mondial. Ici, mobilité et commerce s'associent pour produire ce qu'un certain courant sociologique qualifie bien trop rapidement de « non-lieux » : en fait, hauts lieux de la société ordinaire, plus encore, constitution même de celle-ci.

Il s'agit ici de rendre compte d'une chorégraphie collective, qui identifie les gens des lieux de grand passage et de montrer comment ils donnent une architecture au vide : observer ainsi une entrée, voire une intégration en société de masse et bien sûr en société de consommation (expurgée en l'occurrence de tout jugement de valeur négatif). Avançons, dès maintenant que le Forum des Halles, sis au cœur de Paris, emblématique par sa puissance attractive, est une porte d'entrée dans l'univers de la marchandise et de la mode, qu'on y vient des

banlieues respirer l'air du temps, sans le plus souvent sortir du « lieu réticulaire », qu'on y entre en urbanité, en société.

Simultanément gare centrale multimodale de l'Ile-de-France et hyper centre commercial, près d'un million de personnes y transitent quotidiennement. Ceux qui choisissent l'arrêt, se trouvent captés et polarisés par la machine, qui trie, classe, met en file, fabrique des cohortes, interconnecte, soumet chacun à un rituel de masse. Se met en place une mimétique, lente sans émotion, qui conditionne les conduites, les rapproche, les soumet à une même gestuelle, une façon d'être collective, qui fait société. Mais pas n'importe quelle société : il faut apercevoir combien la conformité du flux est porteuse d'un style, de valeurs, d'une mobilisation collective inaperçue, au point qu'il est possible, par l'image, de différencier, par exemple, la presse du matin, quand la banlieue s'engouffre dans le métro gare St Lazare, de celle des Champs Elysées, ou bien encore des défilés du Forum des halles jusqu'à l'échappée Montorgueil, quand une dynamique grégaire centripète l'emporte sur la polarisation sociofuge.

Il faut se représenter les 41 millions de chalands que reçoit le Forum en une année, les 40.000 visiteurs /jours de la FNAC ; il y a bien là, une mise en ordre du plus grand nombre, qui se trouve initié quotidiennement aux valeurs et comportements de l'individu de masse. Mais observons de plus près, et tout d'abord le rite de passage qui permet d'entrer en ville, c'est-à-dire en fait en société : le rite initiatique encadre un temps de marge, où chacun se détache de ses origines, se fond dans un mouvement commun. Le rite balise un parcours d'entrée en ville, s'adapte par évitement, s'hyper individualise quand la presse est dense.

Premier temps et pour rappel : la séparation. On quitte le privé, le chez soi établi, proche et familial (l'entre soi), pour changer de monde. Aux rapports locaux succèdent les rapports anonymes, les relations de proximité laissent place à la rencontre du multiple. Une conduite rationnelle se substitue à la conduite affective; la rationalité prend les commandes, le connu fait place à l'étranger, au hasard. On se défait de toute conduite d'attachement, on affiche une indépendance ; il faut quitter l'alvéole des relations domestiques et de voisinage au bénéfice de relations abstraites impersonnelles, anonymes et publiques, propres à l'espace général. Second temps : plongée dans les flux.

La machinerie des circulations trie, oriente et distribue les séries et les files. Même conduite, même cadence, même masque pour chacun : aliénation ou au contraire apprentissage et intelligence de l'individualisme ? Par exemple, par les multiples figures d'une danse collective : la glisse, l'esquive, le défilé, le piétinement, les files d'attentes, le tri des portillons, les accélérations, les tassements, enfin "la glisse" ou le surf entre les flux contraires, le choix du parcours, l'entrée et la sortie sont autant de moments qui présupposent l'acquisition de délicates qualités d'adaptation et de labilité. Qualités qui sont les conditions mêmes de l'urbanité : à savoir une appréciation instinctive des autres, une stratégie intelligente de l'évitement, l'usage d'une politesse collective,

l'indifférence, la maîtrise du temps et des rythmes, mais aussi l'art des passages et des connexions, le bricolage avec la signalétique, l'appriivoisement de la discipline des trafics. En bref, le jeu incessant entre l'extra détermination de soi et l'introversio de soi, le refuge en soi, l'esprit en roue libre que procure la bulle dans les flux, Sudoku oblige! Au total, redisons qu'il y a là tous les fondements de l'usage d'un code commun de l'espace public qui aménage les rapports avec l'Autre.

Mais bien entendu, le ludisme est d'importance, il compose l'autre face de cette entrée en société commune. Regardons nous dans le miroir de ces escalators géants où nous défilons, de ces vitrines du visage de l'autre où nous nous mirons : dans les processions, les défilés sur deux voies parallèles et de sens contraire. Que se passe t-il ? Chacun assiste à la dérobee au passage des autres, se soumet aux rituels de présentation de soi sur les escalators où se joue l'expérience de l'immobilité et de la vigilance dans la mobilité, chacun s'offrant pour tous aux jeux croisés des regards : affrontement/sédution. Chacun rejoue l'apprentissage de la désorientation comme quête de soi au sein du monde et de la mode par la déambulation, se séduit par le jeu identificatoire de son image dans les vitrines. Au final émerge la conscience d'un rythme collectif, l'adhésion au mouvement commun, l'idée d'une régularité et d'un état collectif, d'une architecture vivante de l'Etre Ensemble en mouvement. Bref, en résultent pour le moins trois types d'effets principaux : 1) L'identification par mimétisme des individus au lieu, 2) La création d'une architecture de l'Etre ensemble, entre flux et lieux, produite par le mouvement grégaire et 3) L'apprentissage, par itinérance, d'une multi appartenance, forme élémentaire de la mixité sociale élargie.

Constatons le, l'attraction sociale jadis uniquement centripète laisse place à une attraction générale centripète/sociofuge, clef toujours impensée, soulignons le au passage, de l'urbanité dite « périurbaine »!

Autre expérience, vécue par chacun, dans n'importe quel centre commercial régional : se laisser aller, suivre les autres, faire quelques achats. Ici le déplacement est moins déterminé, le regard erre sur les vitrines mais aussi sur les autres, leur styles, leur allure, leur look. Le désir investit l'immédiat, le flottement, une divagation discrète : jeux de miroir avec les identités, les vêtements, le surf des variations sans fin de l'apparence. Nouvelle expérience de la mixité sociale, encore une fois en trois temps : 1) le détachement du monde extérieur, 2) l'errance - agrégation - achat et 3) la sortie rapide. On entre dans la société dionysiaque du marché : attraction centripète – métamorphose – comparaison – évaluation – argent/dépense – souscription/affiliation.

Ici, on signe une appartenance autre. Au gré de l'attraction, on se découvre des besoins/désirs, on s'investit dans le marché des signes, on s'incarne dans une identification croisée au milieu des autres. Une société fluide et mimétique qui s'interprète comme double de la société des flux. Ici, chacun s'empare des produits du jour, de la mode, le plus souvent rien qu'avec les yeux en une sorte

de multi- appartenance fantasmatique, rêvée qui s'avère être tout en même temps rituel un puissant d'intégration. Temps et situations de l'entre-deux et de l'entre-temps où se joue la rencontre des autres et l'usage des codes qui en permettent l'accès, au cœur de tous les trafics.

*Jour de solde au Forum* : répétition et succession d'attitudes voisines, des âges, des genres, des appartenances, qui s'associent pour, dans un effet uniforme, une régularité commune, rite de l'être ensemble : conditionnement, mais simultanément adhésion à une urbanité de masse, qui pousse l'individu à se faufiler dans les trafics, à choisir sa trajectoire, à surfer entre les corps (Lipovetsky, 1987) à passer les portillons, pour enfin accéder à l'espace ludique des boutiques du Forum. Le transit à préalablement conformé l'individu, en le détachant de son milieu, mis en valeur son ego, et instillé un désir d'errance, qui pousse chacun, à travers le Forum, à déambuler, jouer avec les vitrines, son image, imiter, tout en s'identifiant : chacun déclenche son radar suivant un comportement décrit par David Riesman dans *La Foule solitaire* (Riesman, 1964), dès le milieu du XX<sup>e</sup> siècle ! Le flux engendre l'esprit du consommateur qui désormais règle sa conduite suivant le regard des autres dont il faut constamment capter le jugement entre individualisme et conformisme du nombre. Et l'espace des transits du Forum opère cette conversion nécessaire au désir de la marchandise, suivant tout d'abord une compétition lente qui peut aller crescendo jusqu'au moment des soldes : il faut fouiller, faire vite, trouver l'objet caché, unique, convoité, éphémère comme le désir (Radkowski, 1980). On se souviendra du « Bonheur des Dames » décrit par Zola et des descriptions somptueuses de ces fureurs obsidionales de femme, nourricières des grands magasins. Entre les boutiques, c'est un défilé incessant de micro-rituels qui agrègent, rythment, instaurent une mimétique, provoquent une ressemblance, et simultanément individualisent. Là cette instance singulière propre à la masse, le besoin/désir, est interactif, il naît des allées et venues, de la presse, du désir mimétique : convoiter ce que l'autre convoite ou possède, on rentre, on sort des boutiques on essaye, on compare, on lorgne la voisine, on touche, on palpe, on achète ou pas, les cafés sont pleins, on parle toutes les langues. Que se passe-t-il ? simplement ceci : les flux et la circulation de masse engendrent du même pas l'esprit du consommateur qui règle sa conduite suivant le regard des autres dont il faut constamment capter le jugement entre individualisme et conformisme du nombre. Il s'agit de reconnaître et non de mépriser, ce besoin/désir, car il constitue bien un processus clef d'identification pour l'homme en nombre : il est d'abord latent, indéterminé, flou C'est dans l'hésitation, la contradiction des intérêts et des possibles, des choix multiples éveillées par les objets, les images, les contacts, les vitrines qu'il va progressivement prendre forme et orienter les choix. Médiation ou instance, comme on voudra, propre à nos sociétés de flux, il s'impose comme une forme méconnue de lien social.

Il s'agit d'un désir mimétique, touche à tout, instable, éphémère, protéiforme et ludique, qui se reflète dans la forme des cohues et dans le va et vient des

boutiques cote à cote, simultanément mot de passe et tour de passe-passe. Il est d'autant plus précieux qu'il attribue de la valeur et du sens commun, qu'il initie à l'espace urbain général, qu'il introduit aux codes et aux apprentissages de la vie collective. Qu'il joue sans fin les intermédiaires, les interfaces, les médiateurs des transits. Les contempteurs de la « société de consommation » veulent ignorer ses nombreux rôles et fonctions : car il est simultanément l'agent de l'attraction et de l'esprit de masse. En assurant une liaison floue entre le connu et l'inconnu, entre le privé et le public, le dedans et le dehors, il se fait principe d'intégration comme d'appartenance, bref, principe d'unanimité dans une société en réseaux.

Des cathédrales du commerce et de la finance inventées au XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'à nos modernes centres commerciaux et échangeurs R.E.R., toujours la ville intègre en captant les circulations denses, manipule et distribue la presse et les bouchons par répartition, étranglement, transferts verticaux, rotations, déplacements, effets de vide et d'attroupement, d'où une alchimie grégaire qui entretient le magnétisme de l'achat et de la vente ; mais aussi la maintenance des circulations, des tentations, du rapport au regard, c'est-à-dire à l'altérité.

Le contraire même de la vie précaire où la nécessité radicale se pervertit en dépendance absolue, en petits bouts de besoins qu'il faut satisfaire un par un, par des aides et des secours toujours trop indigents – morcellement de l'être et de l'altérité.

En fait, et là est tout le débat, les besoins pénurieux, élémentaires, de la survie ne peuvent être satisfaits à part, en marge ; ils ont partie liée aux trafics du commerce, des transits, des grands magasins, là où les rituels des réseaux et de la ville nomade animent le flux social. Tant il est vrai que jamais un besoin primaire ne se réduit à son aspect fonctionnel, mais toujours se fond et se confond avec le besoin secondaire, socialisé, dérivant de la tentation, de la rotation, de l'attraction des marchandises et des messageries.

Au centre de tout ceci, mobile de la mobilité, le besoin/désir attracteur qui se forme par ajustement, tâtonnements, effets d'images et de modes successifs, par jeux. Le besoin socialisé n'est-il pas toujours extraverti, au loin de l'usage préexistant, voire de l'utilité ? Il s'invente et s'enroule par effets de combinatoires, satisfait un instant pour mieux rebondir autour de nouveaux objets de la technologie. Salons, show-rooms, foires, expositions et multimédia ne conçoivent plus depuis longtemps l'économie comme l'activité ayant vocation première à couvrir les besoins primaires, mais bien comme créatrice de nouveaux besoins en créant de nouveaux objets. Toujours, l'offre emballe, excède, déborde la demande. En ce sens, l'économie moderne repose et tire puissance du besoin/désir et de son mouvement auto-entretenu.

Cela, Octave Mouret, celui du « Bonheur des dames » – le premier grand marchand moderne – l'avait bien compris, lui qui repéra et dompta à son profit la thermodynamique des flux de masse. Il avait parfaitement repéré entre la rue et les étages, au détour des comptoirs et au fil des allées, les mêmes micro-

rituels qui agrègent, rythment, scandent, créent une mimétique, provoquent la conformité et la ressemblance. Il savait déjà, lui Mouret, à quel point le besoin-désir est interactif, naît et s'invente au gré des va-et-vient, des rencontres, des images ; à quel point il est d'abord latent, flou et indéterminé, présentant tous les caractères d'un équivalent général, surface de projection pour le désir multiple de chacun, qui peu à peu va prendre forme et orienter les choix au sein des hésitations, des comparaisons, des regrets, bref de la démultiplication des possibles, des peut-être.

Ainsi, voyons-nous se dessiner une forme particulière de lien social, une médiation flexible et plastique, touche à tout, instable, éphémère, qui tout en même temps crée un rapport à l'autre, prescrit la représentation d'un consensus collectif, régule, relie, et finalement induit une unanimité imaginaire.

Telle se tisse inlassablement l'attractivité à l'œuvre dans le besoin/désir, positionnant l'échange comme valeur intégratrice centrale, valeur déterminant alors de nouvelles sociabilités d'usage (Radkowski, 1985).

En fait, l'enjeu est clair : il faut tout simplement admettre de poser l'antériorité de la valeur d'échange sur la valeur d'usage, à tout le moins pour nos sociétés urbanisées.

#### **IV) LE DEBAT SEDENTAIRE/NOMADE OU L'INTEGRATION TENSIONNELLE DE LA MOBILITE AU CŒUR DE LA VILLE.**

On l'aura compris, l'intégration de la mobilité dans la ville (et d'abord dans nos représentations) n'est pas simple, puisqu'elle déchire le lieu, et change la nature de la centralité, suivant ce que nous avons décrit précédemment. Tout se passe comme si l'ancienne centralité territoriale, polarisée par la capitale, se voyait aujourd'hui redéployée dans l'étendue transactionnelle, sans que soient aperçus les modes de recomposition de la ville et par delà, du territoire. C'est bien entendu à partir du double analyseur du traitement des nombres et de la prise en compte de la mobilité, que se construisent ces observations : il s'agit ici de pointer l'émergence contradictoire de la ville grégaire.

Retour donc au Forum des halles, pour y identifier la polémique en cause. Nous sommes ici dans le ventre de Paris, opéré à vif, il y a 40 ans. Plaie encore ouverte, a-t-on dit, lors de la consultation quant au nouveau projet de Forum des Halles en 2004 ; mais précisément ces « ventres », sinon ces « cœurs » successifs, sont-ils de même nature ? Quels changements se glissent ici, entre le temps des Halles de Baltard, celui du premier trou des Halles, et le futur projet qui s'annonce ? Depuis les années 1980 qui virent le déménagement des Halles à Rungis, l'expropriation des logements insalubres du quartier, le creusement du trou central au cœur de l'hyper centre de Paris, (ce Mundus symbolique d'une modernité qui prend par surprise, autour duquel le tout Paris va se disputer, tant il s'agit d'endiguer, de naturaliser, voire de prévenir), l'axe Beaubourg/Forum

n'en finit pas de faire couler l'encre des polémiques : mais là où la modernité est couramment mise en procès, nous postulons que ce procès n'est que le point aveugle d'une confusion grave des représentations quant à la double nature désormais de l'espace/temps central en cause.

Jadis, cette centralité était centripète, inscrite dans l'histoire, la territorialité, l'identité, la mémoire longue et les sociabilités du proche. Aujourd'hui, comme gare multimodale, elle est devenue avant tout centrifuge, labile, rapide et paradoxalement enfermée dans l'immédiat et le passage.

Adieu le ventre de Paris, les odeurs et les cris, les bousculades, les fièvres nocturnes, les filles et les bars, les monceaux d'ordures, les forts des halles et la cohorte des corporations de bouche, avec métiers, pavillons dédiés, enseignes, réseaux de connaissance et de voisinage, communauté de marchands, avec us et coutumes, de père en fils. Disparition en fait de tout un monde de petits rituels quotidiens marqueurs d'identité, passage des rétameurs, voitures des quatre saisons ou petits déjeuners d'huîtres et muscadet au Rocher de Cancale, ou au Compas d'or, rue Montorgueil.

Aujourd'hui il semble n'y avoir plus que du passage et des passants, on achète dans le mouvement et l'anonymat. On est d'abord voyeur, au spectacle, poussé en avant, attiré par ce qui est à côté, plus loin, ailleurs, nomade. Donc changement d'univers pour le trou des Halles, suivant un procès qui n'en finit pas, de polémiques en disputes, tant la transformation des Halles en gare centrale est restée fondamentalement étrangère aux représentations spatiales de nos contemporains.

La destruction des pavillons de Baltard, n'a pas su laisser place à une architecture qui aurait symbolisé une nouvelle identité, car justement on ne savait pas où on allait. Peut être d'abord un problème de représentation : personne ne s'intéressait vraiment au transit de masse, littéralement irréprésentable, innommable donc, qui s'aménageait et allait prendre corps. La modernité, jadis célébrée par la tour Eiffel était en procès, comme elle le fut au temps de celle-ci, la tour était témoin du futur, et sa forme pouvait être décriée, mais elle identifiait et identifie toujours. Il en alla tout autrement du Forum.

Il y a 40 ans, le « Forum » fut aménagé pour permettre l'entrée en ville, régulière, ordonnée, continue, hors l'automobile, des dix millions de franciliens : une gare donc, d'abord et radicalement nécessaire : mais, paradoxe, la RATP ne fut même pas associée au projet : ce n'était pas une gare mais une machine qui se mettait en place, au point que la salle de transit des voyageurs s'est appelée un temps « le Flipper » ! Finalement, un système à flux, anonyme et anémique, que par utopie on choisit d'appeler : « Le Forum ». Tour de passe-passe orwellien ? L'examen de cette métamorphose est d'importance tant il faut bien voir que deux types d'espace se succèdent ici, se superposent et s'opposent, suivant deux visions de la ville qui se contrarient ou se détruisent l'une l'autre.

Passage de la vie chaude, orgiaque, communautaire et fixe du lieu à la ville-flux anonyme, et froide des nomades, dont le Forum des Halles serait l'archétype ?

Là encore, si les premières gares ont servi de façades aux villes, cette gare qui prend forme en 1980 dans le trou des halles, est mal perçue, elle fait peur, tant la circulation de masse menace, insécurise, pollue, use, normalise, vulgarise, et va mener à une sur-fréquentation des lieux. Par opposition, le site préservé, historicisé, muséal en somme, semble pour subsister, devoir échapper au flux ! La clef serait-elle là ? Tandis que les riverains se détournent du Forum et s'en protègent : la nuit l'espace est hostile, fermé, surveillé, encore aujourd'hui, le RER (seul accessible) et sa banlieue gardent mauvaise réputation.

Pourtant le Forum n'est pas un objet architectural isolé, il stimule une fréquentation et de multiples transactions qui font tâche, par la rue Berger vers Beaubourg, la rue Pierre Lescot vers la rue St Denis, ou par la rue Rambuteau vers les rues Montmartre et Montorgueil, qui en constituent le prolongement naturel. Un quartier entier dont le forum est le moteur. Et pourtant, là encore l'imaginaire collectif a coutume de lui opposer ces mêmes rues alentour et surtout Montorgueil (Moncomble, 2007a), comme si elles constituaient des îlots de survivance d'un monde ancien, celui du lieu, de l'appartenance localisée, baignée dans la territorialité de voisinage, du marché, de la proximité introvertie. On ne sait pas encore reconnaître combien ces artères avoisinantes, hautement connectées avec le forum, sont devenues la scène d'un individu-roi, débarrassé pour un moment de la masse, qui flirte avec un passé recomposé, adore les décors de l'ancien, et qui tient, tout provisoirement, finalement, ceux du Forum hors circuit. Dans ce mélange kitch d'ancien et de moderne, l'individu nomade peut librement s'adonner à une urbanité de type centripète, un sentiment d'appartenance flotte dans la rue, on est ici et pas ailleurs, on partage même un certain rejet pour ceux du Forum dont il faut se défendre. « *Not in my back yard* ». L'identification du lieu/passage est paradoxalement nomade, alors que, ce qui se convoque, se connote et se revendique en son nom, est le fait des résidents, des « locaux », des sédentaires. Ne faut-il pas voir là une déstructuration/ recomposition à l'œuvre qui associe, ipso facto les pratiques de deux espaces en fait strictement opposés dans nos représentations ordinaires ?

Car et sans trop le savoir, les chalands de la rue Montorgueil n'ont rien à voir avec ceux qui faisaient vivre le quartier au temps des Halles, ils sont plus proches de ceux qui transitent par le Forum, beaucoup plus qu'ils ne l'imaginent, ce sont tous des nomades /sédentaires, pris dans l'instant de la rue Montorgueil : ils s'intéressent à l'environnement, à l'ambiance, au passage, à la décoration, à l'huile d'argan de l'épicier arabe, aux bacs à fleurs, ce sont eux aussi, d'abord et avant tout, des consommateurs, d'objets, de biens et de services certes mais plus encore peut être de parfums d'imaginaire, d'un air du temps volatile et sans engagement, d'une simulation/simulacre de l'ancien temps et de l'ailleurs. Ainsi l'urbanité de la rue d'apparence traditionnelle, se joue t-elle dans une opposition complémentaire, via la pratique d'une ville ou une gouvernance ludique s'est substituée aux rapports de production.

Au-delà des apparences, la rue Montorgueil et le Forum des Halles s'interfaçonnent, ces deux moments urbains induits par la circulation piétonne intègrent une dynamique centripète/centrifuge caractéristiques de la grégarité. Le risque étant toujours de privilégier l'une sans voir qu'elle dépend de l'autre. En effet, les pratiques du Forum des halles/Montorgueil témoignent des problèmes caractéristiques de l'urbanisme actuel (Moncomble, 1990) et pointent la délicate intégration de la dialectique du lien social urbain contemporain. En est bon témoin le débat, et toujours vif, autour du jardin des Halles (Moncomble, 2007a), cette rue/passage toute de verdure et de surface, entre territoires et réseaux, qui au final escamote une fois encore la gare multimodale dans le projet actuel de restructuration du Forum.

Car nous persistons, usagers, politiques comme la plupart des urbanistes, à associer spontanément la rue, la proximité au territoire identitaire, à l'attractivité d'un lieu-centre, à la permanence, au temps long, bref au paradigme de l'ordre sédentaire et d'un espace « patrimonial » à privilégier. Mais, dans le même temps, sous l'effet des nouvelles technologies, de la ville-mouvement, des flux, des transits, trafics et mobilités de toutes sortes, bref de l'économie-monde, l'espace se déterritorialise au profit d'une étendue non bornée. De fait, la nature de nombre d'hyper centres historiques s'en est trouvée profondément modifiée. La rue Montorgueil, prototype, en l'occurrence, ne peut s'appréhender qu'en continuité avec le Forum et son ordre nomade. Elle qui assimile au cœur du territoire de vie, du lieu de la permanence et de la présence collective, la culture de la mobilité et les propriétés afférentes de l'espace en ligne : l'instantanéité et l'ubiquité, l'ailleurs, ici présent.

Le nouveau ventre de Paris est une gare multimodale, il reste à en écrire la légende, à en inventer l'architecture comme haut lieu du commerce et de la mode, comme entrée en urbanité ; tout s'invente ici, dans le passage : le centre est une porte.

### *Mise en perspective :*

L'espace des Halles vaut ici à titre d'exemplarité, telle une véritable porte de l'espace transactionnel, tant par ses sociabilités que par ses temporalités propres. Mais, on l'a vu la confusion des paradigmes et des échelles (Moncomble, 2007b) complexes de l'espace vécu ne cessent de laisser échapper la compréhension des conduites nomades. Les changements de temporalité et leurs effets ne sont pas intégrés comme agents de recomposition du territoire sédentaire. Au cœur des transits, les aires de service, les zones commerciales, les gares-aérogares les portes d'autoroutes demeurent avant tout des non-lieux et traités comme tels, tout comme s'il ne s'y passait rien ou au contraire comme s'ils concentraient en eux seuls les nouveaux espaces-temps, maillés réticulaires, en ligne, sans en observer la contradiction. Simultanément, il n'est quasiment

pas examiné comment les gens superposent aujourd'hui spontanément les espaces transactionnels et leurs territoires de vie, bref comment la recomposition en cours de l'urbain généralisé passe par sa réinvention via l'intégration de la mobilité.

Reste à comprendre l'essor des milieux nomades/sédentaires : ils nous sont familiers et pourtant nous demeurent largement étrangers. La pratique d'un double espace vécu et de ses tensions nous met en quête d'un territoire qui ferait lien entre les transits et le lieu, qui intégrerait une anthropologie de la porte dans l'anthropologie classique du territoire. Car, comme on l'a montré, l'espace transactionnel ne saurait se réduire à sa seule fonctionnalité, il implique de nouveaux modes de vie, la pratique empirique pour chacun d'un espace en ligne et simultanément d'un temps resté événementiel. La mobilité change le regard et les valeurs en modifiant subrepticement le rapport sédentaire à l'espace vécu. Qu'il s'agisse du territoire ou de la ville, la recomposition des modes de vie est devenue le socle vivant de l'aménagement des transitions entre espace réticulé et espace patrimonial. Le non-lieu ordinaire des gares et des aéroports, (de toutes les portes en fait connectant l'espace transactionnel et les territoires du lieu ou de la ville centre) s'avère en fait un haut lieu de société, là se cristallisent des identifications essentielles à l'entrée dans une société –monde. On a esquissé les multiples médiations, plus, la morphogénèse d'une véritable initiation produite par les portes de l'espace transactionnel. Celles-ci ne se posent pas seulement comme la sortie d'un territoire mais aussi comme son entrée, suivant toute une série de mutations des temporalités comme des représentations. Notre identité nomade/sédentaire contemporaine se joue là. Une véritable conception de la porte peut et doit accompagner cette conversion qui mène tantôt au retour au lieu, tantôt à l'entrée dans l'espace en ligne. Mais ces transitions qui mêlent les cultures nomades et sédentaires sont trop rares. A l'âge premier de l'espace transactionnel, la fascination technico-économique impose encore souvent la toute puissance de la globalisation des échanges. Les lieux et leurs contradictions sont escamotés. La décomposition du territoire semble l'emporter tandis que sa recomposition empirique reste encore par trop invisible aux yeux des experts et des décideurs politiques.

### **Bibliographie :**

Ascher F. (2000), *Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs. Essai sur la société contemporaine*, La Tour d'Aigues, Ed de l'Aube.

Augé M. (1992), *Introduction à une anthropologie de la sur modernité*, Paris, Seuil.

Beauchard J. (2000), *La Bataille du territoire*, Paris, L'Harmattan.

Beauchard J. (1985), *La puissance des foules*, Paris, PUF.

Bellanger F. ; Marzloff B. (1999), *Transits : les lieux et les temps de la mobilité*, L'Aube/Media Mundi.

Braudel F. (1986), *L'Identité de la France*, Paris, Arthaud-Flammarion.

Braudel F. (1966), [La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II](#), Paris, Armand Colin.

Calvino I. (1972), *Les villes invisibles*, Paris, Seuil

Castells M. (2002), *La Galaxie internet*, Paris, Fayard.

Cauquelin A. (2002), *Le Site et le Paysage*, Paris, PUF.

Enquête sur l'agglomération de Reims (2004), Université de Paris XII/Datar.

Freund J. (1980), *La fin de la Renaissance*, Paris, PUF.

Hobbes T. (1967), *Léviathan*, Paris, Sirey.

Kaufmann S. et alii. (2007), *Journal Le Monde* du 29/08/07, p 22 et 23.

Levy P. (1995), *Qu'est-ce que le virtuel*, Paris, La Découverte.

Lipovetsky G. (1987), *L'empire de l'éphémère*, Paris, Gallimard.

Marx K. (1977), *Œuvres, Le Capital*, Paris, Bibliothèque de la Pléiade, Gallimard.

Moncomble F. (2008), Entre politique urbaine et sociale : La ville département, Lieu de synthèse de la politique de la ville, N° spécial *Demain la Ville*, Mission Prospective et Stratégie, DIVE.

Moncomble F. (2007a), Habiter les mobilités : l'axe Montorgueil /Les Halles, in Paquot T., Lussault M. et Younes C. (dir.), *Habiter, le propre de l'humain*, Paris, La Découverte.

Moncomble F. (2007b), Action sociale et périphéries urbaines, in Bouquet. B et Nivolle. P (dir.), *Territoires et action sociale*, Paris, L'Harmattan.

Moncomble F. (2006), Du quartier sensible à la proximité, le(s) territoire(s) en question, in A. Bourdin A., Germain A. et M.-P. Lefeuvre (dir.), *La proximité, construction politique et expérience sociale*, Paris, L'Harmattan.

Moncomble F. (2005), La mixité par les flux, *Urbanisme*, 340.

Moncomble F. (2001), *La Déliaison , la politique de la ville en question ?*, Paris, L'Harmattan.

Moncomble F. (1990), Editorial, revue ARS, 3, Eres.

Musso P. (1997), *Télécommunications et Philosophie des réseaux*, Paris, PUF.

Paquot T. (2006), *Terre Urbaine, cinq défis pour le devenir de la planète*, Paris, La Découverte.

Radkowski G.-H. De (1985), *Métamorphoses de la valeur*, Grenoble, P.U.G.

Radkowski G.-H. De (1980), *Les Jeux du désir*, Paris, PUF

Sartre J.- P. (1960), *Critique de la raison dialectique*, Paris, Gallimard.

Riesman D. (1964), *La Foule Solitaire*, Paris, Arthaud.

Sennett R. (1995), *Les tyrannies de l'intimité*, Paris, Seuil.

Simmel G. (1988), La femme, la ville, l'individualisme, in *Philosophie de la modernité, 1*, Paris, Payot.

Stiegler B. (2003), La guerre du temps, in Gwiazdzinski L. (dir.), *La ville 24 heures sur 24*, La Tour d'Aigues, Ed de l'Aube.

Urbain J.-D. (2002), *Paradis verts, désirs de campagne et passions résidentielles*, Paris, Payot.

Virilio P. (1996), *Cybermonde, la politique du pire*, Paris, Textuel.

Weber M. (1982), La ville, in [Économie et société](#), 2, Paris, Aubier.