

## Hyperlieux mobiles : habiter le mouvement

*Le 7 février dernier, l'Institut pour la ville en mouvement (IVM) invitait des spécialistes des mobilités, de différents horizons géographiques, professionnels et disciplinaires à échanger sur la base des premiers résultats de son projet de recherche-action sur les « hyperlieux mobiles »<sup>1</sup>. Le journaliste Sylvain Allemand, intéressé de longue date aux enjeux de mobilité, assurait l'animation. Il livre ici son témoignage.*

Le 7 février dernier, l'IVM s'était donc risqué à convier des personnes de différents horizons géographiques, disciplinaires et professionnels, concernés ou intéressés par les enjeux de mobilité, à échanger autour d'une notion qui n'existe encore dans aucun dictionnaire de langue ou de science. Et pour cause : c'est un néologisme, de surcroît en forme d'oxymore – *a priori* un lieu, ce n'est pas mobile, quand bien même fût-il « hyper ».

Dès le début des années 2000, dans son ouvrage *La Société hypermoderne ; ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs* (éditions de l'Aube, 2001), l'économiste, sociologue et urbaniste François Ascher (le premier président du comité scientifique et d'orientation de l'IVM) avait défini la notion d'hyperlieu comme une manifestation de l'hypermodernité liée notamment à l'interconnexion accrue des lieux. Plus récemment, dans *Hyper-lieux. Les nouvelles géographies de la mondialisation* (Seuil, 2017), le géographe Michel Lussault la décrit (avec un tiret, notons-le) comme l'expression d'une relation renouvelée entre l'ici et l'ailleurs, fondée sur pas moins de six principes : l'intensité des pratiques auxquelles on peut

s’y adonner, l’hyper-spatialité (soit l’interconnexion des lieux pointée par François Ascher), l’hyper-scalarité (l’inscription de ces mêmes lieux dans plusieurs échelles), l’hyper-réalité (leur haut degré de matérialité), leur dimension expérientielle (on y fait l’expérience de la vie sociale et monde lui-même) et affinitaire (on y vit des formes de sociabilité).

Ni lui ni François Ascher ne sont cependant allés jusqu’à lui accoler le qualificatif de mobile.

### **Un oxymore pour traiter d’une question orpheline**

L’initiative en revient à l’IVM, qui l’a fait dans le cadre d’un projet de recherche-action destiné à se saisir d’une « question orpheline », autrement dit un enjeu potentiellement majeur, mais qui, curieusement, n’est pas encore dans l’agenda des préoccupations de la recherche, des pouvoirs publics, ni même des acteurs économiques, si ce n’est marginalement. En l’occurrence, cette question orpheline concerne la mobilité, non pas tant des personnes (enjeu très largement couvert et traité) ni des biens et marchandises (enjeu tout aussi connu de la logistique), ni de l’information (enjeu qu’on pourrait ranger aujourd’hui sous celui de la digitalisation), mais des activités mobiles (de restauration – incarnées par les désormais fameux Food Trucks - de loisirs, de soin, d’éducation, etc.)

Le risque pris par l’IVM en traitant de cette question orpheline, de surcroît au travers de cette notion en forme d’oxymore, était certes mesuré : parmi les participants figuraient, d’une part, les membres du comité de pilotage

du projet, qui étaient donc déjà familiarisés avec la question comme avec la notion, d'autre part, de grands témoins - d'autres experts, qui ayant déjà une expérience collaborative avec l'IVM – et, enfin des correspondants impliqués dans le projet de recherche-action. Mais parmi les quelques 180 personnes ayant répondu présent, beaucoup avaient encore presque tout à découvrir des enjeux de la rencontre.

## **Un espace et une scénographie propices aux interactions**

Au vu de la durée et de l'intensité des échanges, du nombre de personnes restées jusqu'au terme de la journée, le pari a été visiblement gagné. Si, donc, une première conclusion s'impose, c'est celle-là : les hyperlieux mobiles suscitent un réel intérêt, de même que la question orpheline qu'ils sous-tendent.

Il est vrai que le pot-pourri d'extraits de films, de vidéos et de publicités projeté en début de matinée, donnant à voir des services ambulants, plus ou moins réalistes, plus ou moins futuristes ou imaginaires, avait de quoi retenir l'attention, aiguïser la curiosité, aider à cerner les contours de cet OMNI (objet mobile non identifié). De même que les nombreuses diapositives projetées au cours de la journée, ou l'échantillon de photos de cas (parmi les 600 recensés à travers le monde...) affichées dans le couloir conduisant à l'espace de conférence.

A quoi s'ajoute le choix du lieu (le MAIF Social Club, sis au 37 rue de Turenne à Paris, 3<sup>e</sup>) et d'une scénographie plus que propices à de vraies interactions : les participants

étaient répartis autour d'un vide central et sur différentes rangées disposées en quadrilatère. Hormis quelques exposés d'introduction (sur les ambitions du projet de recherche-action, l'état de la recherche sur le véhicule autonome), avaient été privilégiées des interventions aussi synthétiques et interactives que possible, selon le principe de la « fila 0 ». Au fil des échanges, les paroles d'académiques se mêlaient à celles de professionnels, d'élus... dans une dynamique d'échanges qui rendait presque inutile le recours à un animateur.

La présence de nombreux étrangers, européens mais aussi d'autres continents, assurée notamment par la participation des représentants des antennes d'Amérique Latine et chinoise de l'IVM, et de l'une des lauréates du concours Hyperlieux mobiles organisé en Chine (et venue spécialement pour la remise officielle de son prix), aura permis d'éviter l'écueil de débats franco-français sinon d'un point de vue occidental-centré. Les interrogations sur la traduction de la notion d'hyperlieux mobiles dans d'autres langues que le français aura d'ailleurs permis de découvrir à quel point celles de peuples nomades (manouche, peul...) sont plus « modernes » sinon agiles qu'on ne le pense dans leur capacité à nommer des activités en mouvement sinon à disposer des mots qui veillent dire en même temps lieu et mobile (!), comme l'a rappelé Stany Cambot, architecte et fondateur du collectif Echelle Inconnue. Ce qui interroge a contrario sur ce que le caractère orphelin de la question des services mobiles dit de nous autres occidentaux... Et si c'était le symptôme de notre propension à privilégier la sédentarisation sur le nomadisme ?

## **Du temps du diagnostic à celui de l'expérimentation**

Les échanges ont été l'occasion d'aborder bien d'autres interrogations notamment sur les diverses incidences du développement d'activités mobiles.

A commencer sur l'urbanisme et la manière de faire « espace public ». Pour l'architecte et urbaniste Carlos Llop, l'hyperlieu mobile augure d'un passage de la « ville minéralisée » (avec ses formes fixes, géométriques et cartographiées) à la « ville déminéralisée », la « ville en mouvement ». Il construit « un espace qui vient augmenter, connecter », non sans susciter des liens sociaux. Dans le même esprit, Jean-Pierre Orfeuil, de l'Institut d'urbanisme de Paris, considère qu'il contribue à produire de la densité éphémère, partielle ou provisoire. Ce n'est pas tout. « Là où le véhicule classique avait besoin d'emprunter des réseaux, c'est lui qui amène le réseau. » Ce faisant, il pourrait bien être la solution aux aspirations contradictoires des gens : habiter en périphérie, tout en pouvant disposer de services de proximité.

De même, l'urbaniste David Mangin pointe la capacité du « service à la demande à créer un espace public plus ou moins éphémère ». Plus prosaïquement, mais de manière tout aussi pertinente, l'architecte et historienne de l'art Dominique Rouillard relève la manière dont les activités mobiles à l'arrêt questionnent le devenir du stationnement et des parkings en particulier, qui pourraient revêtir une nouvelle dimension architecturale et urbaine (moyennant l'usage de véhicules propres).

Des perspectives dont Pierre Musseau, conseiller urbanisme, ville intelligente et durable, auprès de la Ville de Paris, prend la mesure en recommandant de « faire de l'urbanisme temporaire, tactique pour préfigurer des projets urbains ». Le fait que les hyperlieux mobiles soient associés à la connectivité ne doit pas faire oublier les vertus de lieux plus traditionnels. Franck Tartinville, directeur commercial de Toutenkamion, rappelle ainsi l'importance des « marchés » et des fêtes foraines.

Naturellement, la question s'est aussi posée de savoir quel impact ces mêmes hyperlieux mobiles pouvaient avoir sur nos pratiques et en particulier les emplois et les métiers. Pour le meilleur et pour le pire. Spécialiste de la logistique, Laëtitia Dablanc, directrice de recherche à l'IFSTTAR pointe l'avènement déjà massif de la figure du « coursier livreur » non salarié, mais auto-entrepreneur.

Un autre questionnement a porté sur les risques de discrimination voire d'exclusion. Christian Licoppe, sociologue des sciences à Télécom ParisTech (absent à la journée du 7 février, mais membre du comité de pilotage du projet et actif contributeur aux travaux de l'IVM), pointe le fait que toute technologie, tout assemblage technologique, crée des formes d'inclusion, mais aussi d'exclusion. De son côté, François Adoue, du bureau d'étude 6t, met en garde contre la tentation de l'appropriation voire de la privatisation d'une portion de rue par des prestations à la demande et les risques d'exclusion qui en résulteraient.

De manière plus générale, si les hyperlieux mobiles sont propices à rendre accessibles des services à des territoires périphériques, force est de constater que dans les faits

beaucoup tendent à servir des sites déjà fortement urbanisés. Focalisant son attention sur les « lieux hypermobiles à l'arrêt », l'architecte-urbaniste Antoine Brès s'interroge ainsi sur la pertinence de développer la présence de Food trucks en plein centre-ville... « Les hyperlieux mobiles à l'arrêt sont plus utiles là où il y a de l'espace, là où les gens sont disséminés et là où il a peu de services ». Et le même d'introduire la notion de « riveraineté » pour mieux souligner la capacité de ces lieux hypermobiles à l'arrêt à « faire lieu » en cultivant le décalage « entre la route et les bords de route ».

Autant de questionnements et d'hypothèses qui n'ont pas été sans réinterroger les notions mêmes de lieu et de mobilité ou encore de temps.

S'agissant de la première, le prospectiviste Georges Amar pose sans détour la question : « Aujourd'hui, que peut bien signifier créer du lieu, de la localisation ? ». Carlos Llop en propose la définition suivante : « un lieu, c'est à la fois un endroit physique (avec ses bâtiments, ses infrastructures, sa géométrie...), une histoire et les activités qui s'y déroulent ; enfin [on y reviendra plus loin], un droit. » De son côté, Helena Amaro cite un poème portugais qui rappelle utilement que : « Avant un lieu, il y a un nom et le chemin pour y arriver ». Manière de dire que le lieu est déjà en lui-même indissociable du mouvement.

S'agissant maintenant de la mobilité, Carlos Llop propose de la penser « comme l'accès aux flux, aux biens et aux services, à l'information, à la connaissance et à l'altérité »

A propos du temps, Gérard Hernja s'interroge : « C'est quoi du temps gagné ? C'est quoi du temps perdu ? » Une

double interrogation à l'intention de ceux qui chercheraient à occuper tout le temps libéré par la conduite autonome.

Voilà pour un simple aperçu de la richesse des échanges. Lesquels, tout théoriques qu'ils aient pu paraître, n'en ont pas moins convaincu de l'intérêt de passer à un stade plus opérationnel : celui des expérimentations au travers d'un démonstrateur. La présence de grands opérateurs (Transdev, La Poste...), et d'industriels, de grands (Michelin) comme de plus « petits » (Gruau, Toutenkamion) prenait alors tout son sens. En quoi pourra cependant consister cette phase expérimentale ? Le démonstrateur ? Il est encore trop tôt pour le dire même si à l'évidence les idées ne manquent pas, y compris pour le choix des territoires susceptibles de servir de laboratoire à grande échelle (naturellement, on pense à Paris-Saclay dans lequel s'inscrit plus que jamais l'IVM depuis son intégration dans VEDECOM).

## **Une opportunité pour le véhicule autonome ?**

Une chose est sûre, les hyperlieux mobiles amènent à appréhender autrement les perspectives offertes par le véhicule autonome (VA), ne serait-ce qu'en mettant bien en évidence le fait que c'est bien le mouvement qu'il s'agit d'habiter, sans se fixer de limites quant à ce qu'on pourra y faire (Yann Leriche, directeur Amérique du Nord et systèmes de transport autonomes – Transdev). Ou en relativisant l'apport des technologies, lequel dépendra beaucoup des solutions développées par l'utilisateur lui-

même (Eric Gauthier, responsable innovation véhicules, groupe La Poste). Ou encore en élargissant l'approche de l'autonomie : « Ce n'est pas seulement l'autonomie du véhicule qui compte, dans le développement d'activités mobiles, mais aussi l'autonomisation de l'activité elle-même » (Nicolas Louvet, bureau d'études 6t).

Si la perspective du VA (de niveaux 4 et 5, correspondant au plus haut degré d'autonomie) a très largement contribué à formuler l'hypothèse de départ des hyperlieux mobiles, ne serait-ce que par la possibilité qu'il offre au conducteur d'y faire autre chose que tenir son volant, de revoir la conception même de l'habitacle, mais aussi le rapport du véhicule à l'espace public, ces hyperlieux mobiles, on l'aura compris, sont loin de se réduire au VA. La grande majorité des cas évoqués reposent d'ailleurs sur des véhicules classiques - automobiles et camionnettes réaménagées, triporteurs, etc. C'est le cas du camion-cinéma MKN-VAN d'Échelle Inconnue, qui stationnait à quelques pas de là, au 30 rue Turenne, pour des séances cinéma-atelier. Non sans s'être heurté à quelques difficultés significatives pour obtenir le droit de le faire et un raccordement au réseau électrique.

## **Des enjeux réglementaires**

Preuve s'il en était besoin que les hyperlieux mobiles sont autant des enjeux techniques, socioculturels, que juridiques ou réglementaires. Plus fondamentalement, Stany Cambot rappelle qu'en l'état actuel des choses, la loi interdit la pratique de la médecine foraine (au prétexte qu'un médecin doit être attaché à un lieu) ou la possibilité

de vivre à l'année dans une caravane. « Il faut être détenteur ou ayant droit d'un certificat d'urbanisme pour un droit au territoire ».

Une réalité que d'autres participants ont tenu à souligner et illustrer d'autres manières, non sans en tirer les conséquences au regard des capacités d'innovation. Ainsi d'Eric Gauthier pour qui les usages de demain ne sauraient reposer sur des technologies, aussi innovantes soient-elles, mais aussi « une réglementation et une homologation qui permettent l'utilisation des nouvelles solutions », en plus de modèles économiques viables et des phases intermédiaires d'expérimentations et d'étude d'impacts.

De son côté, Franck Tartinville rappelle les contraintes réglementaires qui restreignent le développement de services médicaux en milieu rural, rendus possibles par la télémédecine, aussi bien que des salles de cinéma mobile (auxquelles s'appliquent les normes des Etablissements Recevant du Public, d'accueil de personnes handicapées, etc.), les unités de formation aux métiers de bouche (soumises, elles, à des normes sanitaires et vétérinaires).

Que faire ? Tout en rappelant que les autorisations accordées sont le fruit d'analyses de risques complexes non dénuées d'une « certaine frilosité de la part des services de l'Etat et de la préfecture à l'égard des nouvelles initiatives », Pierre Musseau en appelle à l'invention de « dispositifs d'autorisation d'occupation plus agiles » à même de « contrôler, réguler et de s'assurer que les usages puissent cohabiter dans un espace public que l'on sait restreint par ailleurs ».

En attendant, laissons le mot de la fin (provisoire) à celui (Michel Lussault) qui avait inauguré cette journée avant de la conclure : « Les questions qui ont été débattues renvoient à des problèmes politiques fondamentaux puisqu'elles posent le problème de la cohabitation juste et pacifique entre des membres d'une société, qui sont profondément mis sous pression par l'urbanisation mondialisée ainsi que par le changement global. Comment composer des sociétés justes à partir du moment où on estime que tout doit venir à nous ? »

<sup>1</sup> Projet de recherche-action international mené en partenariat avec Transdev, PSA, Michelin, La Poste, l'IFSTTAR, Telecom ParisTech, 6t, l'ETSAV / Université Polytechnique de Catalogne et les chaires de l'IVM en Chine, au Brésil et en Argentine.