

Texte ①

Michel Lussault

HYPER-LIEUX

Les nouvelles géographies
de la mondialisation



LA COULEUR DES IDÉES

SEUIL

extrait de l'ouvrage de Michel LUSSAULT
p21-30
(L'urbanisation généralisée + mobilité + Connexion)

I

Du lieu à l'hyper-lieu

Nouveau Monde

D'abord il faut comprendre les caractéristiques majeures du Monde contemporain. On a beaucoup écrit (et bien) sur la mondialisation, mais trop souvent en la réduisant à un processus de globalisation économique et à ses fonctions dérivées – comme la généralisation du tourisme ou de l'information en continu. Or la globalisation, qu'on prend souvent pour une cause première (et d'ailleurs aussi pour une cause finale), n'est qu'un adjuvant d'évolutions bien plus puissantes. Un bon adjuvant certes, qui amplifie des processus, mais impuissant pour imposer seul sa propre efficacité. Le Monde doit d'abord être pris pour ce qu'il est : un nouveau mode de spatialisation des sociétés humaines, une mutation dans l'ordre de l'habitation humaine de la planète – et c'est pourquoi il est judicieux de l'écrire avec une majuscule, pour réserver le mot avec minuscule à ce qui ressortit du mondain, du social¹. Cette révolution est d'ampleur comparable, en un sens, à celle du néolithique ou de la révolution industrielle – deux grandes périodes lors desquelles les humains ont installé des cadres d'existence radicalement neufs. Cette fois-ci, il s'agit d'une révolution urbaine : l'urbanisation, tout à la fois mondialisée et mondialisante, est la principale force instituante et imaginante du Monde. Instituante, parce qu'elle arrange de nouvelle façon les réalités

1. Michel Lussault, *L'Avènement du Monde. Essai sur l'habitation humaine de la Terre*, Paris, Seuil, « La Couleur des idées », 2013.

matérielles, humaines et non-humaines et construit les environnements spatiaux des sociétés. Imaginante, parce qu'elle installe les idéologies, les savoirs, les imaginaires et les images constitutifs de la mondialité.

Urbanisation généralisée

Il s'agit d'un phénomène dont on peut appréhender l'ampleur par quelques données démographiques simples. La population urbanisée a connu une croissance spectaculaire au xx^e siècle, passant de 220 millions à 2,8 milliards d'habitants – quand la population totale de la Terre progressait de 1,7 à 6,1 milliards. En 1900, 1 humain sur 8 était urbain (alors même qu'on venait de vivre la révolution industrielle, qui s'était soldée par une croissance très forte des villes en Europe); ils étaient 3 sur 10 en 1950, tandis que se lançait la phase d'urbanisation la plus puissante, et 5 sur 10 en 2008. Nous vivons donc une inflexion décisive de l'histoire de l'humanité : pour la première fois depuis que l'être humain a commencé à imprimer sa marque sur la planète, plus de 50 % de la population du globe, c'est-à-dire au bas mot entre 3,5 et 3,8 milliards de personnes, vivent dans des ensembles urbains.

Comme le souligne un rapport de l'ONU¹, d'ici à 2030 toutes les régions du globe seront plus urbaines que rurales, et en 2050 70 % au moins des 9,6 milliards d'habitants escomptés sur terre (selon l'hypothèse médiane de l'ONU), soit 6,7 milliards, résideront dans un ensemble urbain : l'Asie accueillera alors plus de 50 % de la population urbaine mondiale et l'Afrique 20 % ! Alors qu'en cent cinquante ans (1900-2050), la population mondiale aura été multipliée environ par 6 – ce qui est déjà considérable –, la population urbaine l'aura été par 30 ! Et l'on voudrait ne pas considérer cela comme un bouleversement majeur, qui change

1. Rapport de 2010, The United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat), *State of the World's Cities, 2010/2011. Bridging the Urban Divide*, Londres, Earthscan.

toutes les conditions d'existence, individuelles et collectives ? Il importe aussi de préciser que la croissance urbaine actuelle est au moins aussi rapide au sein des aires urbaines moyennes (500 000 à 1 million d'habitants) et petites (moins de 500 000 habitants) qu'au sein des mégapoles (plus de 10 millions de résidents). Ces dernières focalisent l'attention compte tenu du « spectacle urbain » qu'elles donnent en permanence à voir et aussi en raison de leur rôle dans la structuration et la polarisation des réseaux de flux et d'influence économiques, mais représentent moins de 10 % de la population urbaine mondiale.

Au-delà de la seule statistique, l'urbanisation consiste aussi et surtout en un remplacement des modes d'organisation des sociétés et des genres de vie qui furent dominants (la ville préindustrielle, puis industrielle, et la campagne) par de nouveaux modes et genres de vie : celui de l'« urbain » généralisé. L'économie est nouvelle, les structures sociales et culturelles connaissent des mutations profondes, les temporalités sont bouleversées, des logiques inédites d'organisation et de pratiques spatiales s'épanouissent à toutes les échelles, un état de nature spécifique est créé par le mouvement même d'urbanisation... En quelques générations, *Homo sapiens* est bel et bien devenu *Homo urbanus*¹. Un autre Monde s'est installé *via* l'urbanisation ; il constitue l'état historique contemporain, différent de tout ce qui a précédé, de l'écoumène terrestre – l'écoumène étant un concept essentiel de la géographie, qui désigne l'espace de vie construit et habité par les êtres humains, à quelque échelle qu'on le considère. La mondialisation ne procède pas d'une simple accentuation de l'internationalisation : elle instaure un « global » de taille terrestre (alors que les mondes d'antan s'avéraient des globalités de taille infra-terrestre), qui agence de manière inédite les réalités et tend à devenir la référence d'un nombre de plus en plus important de phénomènes sociaux et culturels, d'activités, de pratiques, d'imaginaires, d'idéologies.

1. Thierry Paquot, *Homo urbanus. Essai sur l'urbanisation du monde et des mœurs*, Paris, Éditions du Félin, 1990.

Il faut que ça bouge et que ça connecte

Le Monde, parce qu'il est consubstantiel à l'urbanisation (on pourrait même dire que la mondialisation et l'urbanisation construisent mutuellement et en permanence l'urbanisation et la mondialisation), se déploie selon des logiques qui modifient grandement les manières qu'ont les humains d'habiter. Et parmi celles-là, il faut rappeler l'importance de la *mobilisation*, c'est-à-dire de la mise en mouvements de toutes les réalités. Elle s'inscrit dans un processus historique de longue durée, mais depuis quelques décennies – en fait depuis l'enclenchement de la phase d'urbanisation généralisée, dont elle constitue un vecteur essentiel –, la mobilité s'est imposée bien au-delà de la question du déplacement (en tant qu'acte physique) et du transport (en tant que système technique et fonctionnel). En effet, le mot « mobilité » recouvre tous les mouvements permettant de mettre en contact des réalités, qu'elles soient matérielles (les humains, les marchandises, mais aussi les virus, les micro-organismes, les animaux, etc.) ou immatérielles (les données analogiques ou numériques transmises par les réseaux techniques).

En raison de la distance qui existe imparablement entre les réalités distinctes que les humains doivent agencer pour constituer leurs espaces de vie, le principe de séparation des individus est au fondement de l'expérience sociale. La mobilité constitue justement avec la coprésence ce que l'on peut appeler les deux technologies de la distance, des moyens complémentaires inventés par les humains pour réussir à vivre et à se développer, parvenir malgré tout à se mettre au contact des différentes réalités sociales nécessaires à leurs projets et à leurs activités.

La *coprésence* peut sembler le jeu le plus simple avec la distance, même si en vérité son choix n'a rien d'évident : elle implique des organisations et des ingénieries spatiales (au sens large du mot, incluant l'architecture et l'urbanisme) complexes. Il s'agit là de rassembler physiquement en un même espace des entités afin de rendre possibles leurs relations. Les impératifs de régulation

de la coprésence par les groupes humains sont, très précocement (dès les toutes premières villes), à l'origine de règlements et de prescriptions en matière d'organisation et de pratiques de l'espace, qui vont de la définition des proximités acceptables, des bons usages du voisinage et des formes de civilités à celle des normes et des lois d'aménagement. La gestion collective et politique de la coprésence est un puissant vecteur de structuration des sociétés.

La mobilité suppose quant à elle une médiation, celle du réseau technique, pour instaurer un contact topologique entre les entités. Si la coprésence installe une proximité dite « topographique », de contact direct (immédiat) entre les choses, la mobilité organise une proximité « topologique », médiate, qui offre la possibilité d'embrayer une action dans un espace à partir d'un autre *via* les réseaux de mobilité.

La mobilité, celle des personnes, comme celle des marchandises, des données, des informations, des idées, des œuvres de l'esprit... est un fondement et un vecteur de la mondialisation. Elle joue un rôle majeur pour les individus et les sociétés, contribuant puissamment à l'organisation des espaces mondiaux, de l'échelle du corps à celle de la planète entière. Elle promeut le mouvement (et la vitesse) de toute chose et de tous en tant que potentiel suprême : il convient que cela bouge, se déplace. En matière économique, elle fonde ce que Pierre Veltz nomme le « dégroupage généralisé »¹ : de la production à la consommation, il n'existe plus une liaison simple entre un client et un fournisseur, mais un labyrinthe de parcours, maîtrisé par les logisticiens, où tout se déplace sans cesse et partout, où les biens intermédiaires (que s'échangent les acteurs d'une filière de fabrication) circulent désormais plus que les produits finis.

Tout et tout le monde bouge, de plus en plus et sans cesse, pour de très courtes ou de très longues distances et des motivations variées (travail, migration, loisir, tourisme, échanges). L'empire de la mobilité s'accroît continûment, l'espace est parcouru, traversé,

1. Cf. Pierre Veltz, *Mondialisation, villes et territoires*, Paris, PUF, 2^e éd., 2005.

strié par les routes, les voies, les chemins, empruntés jusqu'à l'encombrement, sans répit – et que dire des flux immatériels qui aujourd'hui assurent l'efficacité communicationnelle quasiment en tout point ? On ne constate à ce jour aucun indice d'une démobilisation des sociétés mondiales, malgré les coûts environnementaux, économiques et sociaux croissants que la mobilité impose ; on voit plutôt des expérimentations tous azimuts pour définir de nouvelles modalités « mobilitaires », pour utiliser le néologisme créé par les spécialistes, moins coûteuses en énergie et plus efficaces.

À côté du transport des réalités matérielles, il faut bien sûr considérer le mouvement des biens immatériels (capitaux, informations, images, langages) codés. Le succès de la mobilisation générale ne serait sans doute pas aussi flagrant si, depuis maintenant une bonne trentaine d'années, elle ne s'appuyait pas de plus en plus sur la numérisation des sociétés mondiales et des vies quotidiennes, c'est-à-dire la digitalisation généralisée de toute information, l'instantanéité communicationnelle et le principe de connexion généralisée.

Le Monde (urbain) est désormais communicationnel et numérique, autant que physique et concret. Il s'agit là d'une mutation anthropologique qui concerne toutes les dimensions de l'existence humaine (l'espace et les spatialités au premier chef) ; elle bouleverse les cultures et leurs médiations et change l'intégralité du décorum des sociétés – ce qui ne va pas sans trouble, inquiétudes, résistances. Les technologies de l'information et de la communication deviennent de plus en plus des technologies cognitives, qui modifient les manières de faire en matière de construction et d'utilisation des connaissances et parviennent aussi à produire des systèmes experts qui désormais concurrencent les capacités de l'intelligence humaine.

Le développement de la sphère digitale, qui n'en est qu'à ses débuts, est sans doute l'événement du siècle. Les innovations continuent de se succéder à un rythme effréné ! Il faut d'ailleurs souligner l'importance de l'apparition des *big data*, qui prolifèrent et concernent tous les champs de la vie sociale. Leur

constitution (dont chaque personne utilisant un système numérique est un acteur, plus ou moins à son corps défendant, en raison de la collecte des métadonnées liées à sa pratique, qui sont enregistrées et stockées dans des « entrepôts ») et leur existence précèdent toute réflexion collective sur leurs usages et leurs effets. Pourtant, les *big data* sont en passe de modifier la manière d'observer les sociétés urbaines, de quantifier, voire qualifier, leurs besoins, de cerner les aspirations supposées et les habitudes des individus, de concevoir des réseaux, des espaces, des bâtiments, des équipements... D'ores et déjà, beaucoup de fonctions et de pratiques sociales sont de moins en moins envisageables sans le support et le secours du numérique. La mobilité matérielle *stricto sensu* et la télécommunication s'apparient de plus en plus systématiquement, et sans la convergence de la mobilité physique des personnes, des objets et des matières avec le mouvement incessant des données numériques, bon nombre de déplacements ne seraient pas possibles : c'est vrai dans le domaine du transport aérien comme dans celui du transport maritime, mais aussi pour les métros, les autobus, les automobiles, à la fois inscrites dans des flux régulés par des automates et dotées de plus en plus d'aide à la conduite – prémices à l'automatisation de certaines tâches. Cela est vrai, et même de plus en plus, aussi des mobilités personnelles.

Bref un paradigme mobilitaire domine, qui bouleverse toutes les sociétés et oriente les activités de ses membres – une disposition sociale, voire une injonction, aux mouvements, à partir de laquelle les acteurs déploient leurs pratiques¹. La mobilité se dresse en valeur cardinale de la mondialité ; sans elle le Monde n'aurait pas la même consistance. Ses critiques les plus radicaux ne s'y sont pas trompés, qui ciblent toujours, comme objectif prioritaire, la diminution drastique des mouvements. On constate aussi la vigoureuse montée en puissance de la connectivité. Celle-ci se réduit de moins en moins à une simple condition de possibilité technique du mouvement : elle s'impose comme une

1. John Urry, *Mobilities*, Cambridge, Polity, 2007.

nouvelle force directrice, qui oriente la vie sociale et la co-habitation. Il n'est pas innocent que les entreprises les plus emblématiques de la mondialité soient pour la plupart fondées sur leur capacité à connecter les individus entre eux et les individus aux choses qui les intéressent.

Cette capacité technologique a fait le succès de Microsoft, Apple, Facebook, Google, Twitter et bien d'autres ; elle est aussi à la base du succès du World Wide Web. Désormais, la « connectologie », si je puis dire, est devenue l'activité reine du Monde et ces entreprises vendent et promeuvent non pas tant des instruments que des services immatériels, exprimant et magnifiant une culture universelle du contact topologique sans entraves ni contrôle acceptable (hormis celui, masqué, que lesdites entreprises opèrent afin de réaliser leurs affaires). Il existe de nos jours *une « pop » culture de la connectivité* (alors que l'application embarquée a détrôné en quelques années le modèle client fixe-serveur à distance qui s'était imposé au début de cette aventure), et elle irrigue tous les champs de la vie individuelle, familiale, sociale. Désormais toute difficulté, qu'elle soit organisationnelle, managériale, personnelle, professionnelle, éducationnelle, sentimentale... serait possiblement sinon totalement résolue, en tout cas toujours amoindrie, par le mérite propre de la mise en contact topologique, assurée par le réseau communicationnel numérique. Celle-ci apporterait une valeur ajoutée à tout échange, et cette valeur serait intrinsèquement liée au type de lien communicationnel numérique, fait d'un mélange d'instantanéité et de capacité ubiquitaire, lequel ouvre un « outre-espace-temps » immanent, à la fois concentré au point de connexion et déployé à une échelle indéfinie. Du coup, il n'est pas surprenant que cette question de la connectivité universelle, transparente, fluide, libre, devienne aussi de plus en plus politique, puisqu'elle est essentielle à la constitution d'un espace social d'échelle planétaire – dont les grands « réseaux sociaux » constituent et des emblèmes et des vecteurs.

Il importe donc de bien reconnaître la puissance culturelle du mouvement et de la connexion. En effet, une grande majorité d'individus qui aspirent à la mobilité veulent être et rester connectés

en tout point ; ils estiment même que ce sont des principes intangibles de réalisation de l'existence et d'affirmation de la liberté. Tim Cresswell a bien analysé ce processus de mise en équivalence de la mobilité et de la liberté¹. Il s'agit d'une invention spécifique de la modernité occidentale – période qui a vu naître dans le même temps et l'affirmation de la liberté de mouvement et la multiplication des instruments de contrôle de celle-ci par un nombre important de pouvoirs constitués. Toutes les enquêtes montrent que les personnes entravées dans leurs capacités de mouvement en souffrent – que cette entrave soit le fruit d'un handicap, d'une contrainte fonctionnelle, d'une incapacité économique, d'une disposition politique et/ou réglementaire. De même, l'idée de « fracture numérique » a fait son chemin et dénote bien que le défaut de connexion est une injustice problématique. On a là une sorte de fonds social et culturel commun de la mondialité.

En tout cas, la mobilité couplée à la numérisation constitue le vecteur privilégié de l'affirmation de *l'hyperspatialité des sociétés urbaines* mondialisée. Par hyperspatialité, je désigne le rôle inédit et crucial de la connectivité, de la systématisation de la possibilité de connexion : comme on passe d'un site internet à un autre, puis à un autre encore *ad libitum*, *via* des hyperliens, on peut lier tout espace à un autre, puis à un autre encore, par le truchement des réseaux mobilitaires matériels et surtout le renfort d'instruments d'*hyperliaison* communicationnelle – un smartphone, un ordinateur personnel, un GPS, un terminal quelconque... Voici un nouveau principe spatial organisateur des sociétés, qui infuse peu à peu le moindre compartiment de la vie des individus et des groupes.

Alors que la mobilité physique est une dimension mature de l'organisation sociale et de la vie au quotidien, la télécommunication et l'hyperspatialité en cours de généralisation en constituent de nouveaux principes directeurs. Les fondements pour la subversion des cultures temporelles et spatiales se trouvent

1. Tim Cresswell, *On the Move. Mobility in the Western World*, Londres, Routledge, 2006.

maintenant du côté du numérique, comme ils le furent auparavant du côté des transports. Et ce d'autant plus que – alors que se déplacer n'est pas toujours simple, que cela devient même parfois difficile pour des raisons économiques, sociales, politiques – communiquer n'a jamais été aussi facile et peu coûteux (comme le signale l'équipement téléphonique généralisé des individus dans les pays pauvres). Dans un Monde où les séparations reprennent du poil de la bête, la connexion communicationnelle devient plus simple et élémentaire que celle permise par les circulations physiques. On peut même dès aujourd'hui envisager pour les individus une connectivité numérique qui s'accompagne d'une « infra-mobilité » matérielle : d'ores et déjà, toutes les personnes prises au piège de lieux ou de territoires fermés ou très contrôlés (on songe aux pays ou contrées en guerre, comme la Syrie et bien d'autres, ou plus simplement aux États non démocratiques) maintiennent un réseau relationnel *via* la « toile ».

Bienvenue (?) dans l'anthropocène !

Mais en quelques années à peine, le grand public s'est vu de plus en plus confronté à une nouvelle force, qui travaille le Monde en profondeur et le configure à toutes les échelles – une émergence qui dérange bien des certitudes et des habitudes. Nous sommes en effet *entrés dans la période anthropocène*, qui est en passe de redistribuer les cartes. En réalité, l'alerte avait été lancée depuis longtemps, en même temps que s'enclenchait la phase la plus puissante d'urbanisation globalisante. En 1972, la conférence de Stockholm sur l'environnement s'est en effet conclue par une célèbre déclaration, qui faisait de la question écologique une des principales que les pays de l'ONU devaient affronter collectivement¹. Stockholm ouvrit la série des « sommets de la

1. Le fameux rapport de Dennis Meadows, au Club de Rome, *The Limits of Growth*, date également de 1972 : une des premières occurrences de promotion mondiale des analyses critiques qui mèneront à la problématique de l'empreinte

Terre» et, depuis lors, les appels à la prise en compte des effets environnementaux des activités humaines n'ont pas cessé – le Giec (Groupement intergouvernemental pour l'évaluation du climat), créé dès 1988, joua un rôle décisif en cette matière. Du coup, on peut même se demander pourquoi il a fallu tant tarder pour que les problèmes afférents se trouvent enfin au centre des préoccupations de la sphère publique mondiale.

Peut-être parce que l'on a longtemps voulu sous-estimer l'ampleur des bouleversements liés au *global change* et qu'on a peine à comprendre à quel point il allait nous falloir modifier nos manières de voir, de penser et d'agir. Désormais, un changement de paradigme est en cours. Alors que le concept de crise environnementale renvoie à l'idée classique que les sociétés humaines ont à gérer un incident de parcours momentané, pour lequel on trouvera nécessairement les parades, celui d'anthropocène a le mérite de souligner l'existence d'une *bifurcation*, dont nous sommes en passe de vivre et d'éprouver les premières conséquences systémiques. Et ce pour une raison simple : « L'humanité, notre propre espèce, est devenue si grande et si active qu'elle rivalise avec quelques-unes des grandes forces de la Nature dans son impact sur le fonctionnement du système terre [...] ». Ainsi, « le genre humain est devenu une force géologique globale¹ ». La planète-terre, en raison des activités humaines, s'est continuellement anthropisée, d'abord à bas bruit, avant que l'anthropisation ne s'accroisse et ne prenne un tour spectaculaire, lié à l'urbanisation, à partir du XIX^e siècle. Cet anthropocène, défini comme une nouvelle « époque » géologique²,

écologique excessive due à l'occupation humaine, mais aussi à celles du postcarbone, du développement durable et de la décroissance.

1. Will Steffen, Jacques Grinevald, Paul Crutzen et John McNeill, « The Anthropocene : conceptual and historical perspectives », *Philosophical Transactions of the Royal Society A*, vol. 369, 2011, p. 842-867.

2. Le terme proposé par Andrew Revkin en 1992 fut repris et diffusé par Paul Crutzen qui estime que l'anthropocène s'enclenche à la fin du XVIII^e siècle (avec l'apparition en 1784 de la machine à vapeur). Cette datation ne fait pas l'unanimité. Lors du 35^e Congrès géologique international, à Cape Town, du 27 août au 4 septembre 2016, il a été décidé de reconnaître l'« époque » anthropocène