

“Moving On, Moving Up, Moving Around”

Une exploration des futurs de la mobilité à partir des arts et de la fiction

Retour de l’atelier « Collecte » du 28 avril 2020

Animateurs-scribes : Eline Chambon, Daniel Kaplan, Chloé Luchs, Gabriel Plassat, Mael Thomas

A propos du projet et de l’atelier

Le projet “Moving On, Moving Up, Moving Around” est une exploration collaborative et ouverte sur le futur de la mobilité, qui utilise les arts, la fiction, le design et les utopies comme matériau principal pour engager la discussion.

L’atelier du 26 mars engageait la première phase du projet : recueillir et partager des « fragments de futurs mobiles » issus de la fiction, des arts, du design ou des utopies. D’autres ateliers seront organisés pendant tout le printemps 2020 ; une plateforme (en développement) recueillera et rendra disponibles l’ensemble des « fragments ».

Au terme de cette phase de collecte, deux autres phases, également collaboratives, s’engageront :

- ▶ **Phase 2 : Organiser et cartographier** les « fragments de futurs » en les croisant avec l’expertise et l’expérience de professionnel·les, chercheur·se·s et autres parties prenantes.
- ▶ **Phase 3 : Se projeter dans ces ensembles de futurs alternatifs** autour de la mobilité, en organisant une création collective entre artistes, experts et non-experts.

Ce compte-rendu reprend les « fragments » recueillis, les organise de manière simplifiée et propose une première « lecture » des échanges au sein du groupe qui les a partagés.

« Rapport d’étonnement » des scribes.....	2
Groupe 1	2
Groupe 2	5
Groupe 3	7
Les tableaux produit pendant les ateliers.....	10

Pour voir tous les « fragments de futur » :

<https://corpora.latelier-des-chercheurs.fr/moving-on-moving-up-moving-around>

(pour ne voir que les fragments collectés le 28/4, dans le cadre « filtrer par source de contribution », choisissez « Atelier MovingOn 28/04/2020 »)

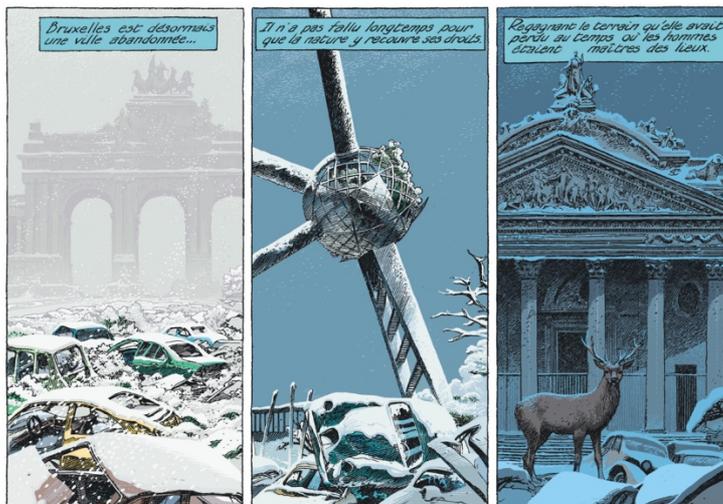
« Rapport d'étonnement » des scribes

Groupe 1

- ▶ Un futur « teinté » par le Covid et le confinement

Le confinement met en lumière des contradictions qui ne sont pas forcément passagères : on parle de mobilité / on est empêchés de bouger (mais certain·es le sont plus durablement) ; différence entre aspirations et réalité, mais aussi entre aspirations et possibilités (limites écologiques par exemple).

La perspective d'une récurrence de crises est également présente dans la réflexion : l'idée de transition devient peu à peu familière, mais il faut peut-être la conjuguer avec celle de crise(s), voire de catastrophe(s) – ci-dessous *Blake et Mortimer* :



- ▶ La mobilité génératrice de contacts – ou de liens, ce qui n'est pas forcément la même chose

Le confinement fait bien sûr réfléchir à la différence, ou non, entre « contact » et « lien » : les relations distantes tiennent-elles lieu de lien ? Sont-elles même préférables dans un monde peu accueillant, du fait d'une épidémie ou bien de la manière dont les humains l'organisent (exemple du film *Ready Player One*) ?

On peut aussi se déplacer sans créer le moindre lien, en pur consommateur d'espace et d'énergie : exemple de la fusée-maison de Wallace et Gromit, et peut-être des touristes spatiaux.

Et le lien peut passer par des intermédiaires qui font partie du système de mobilité : le laitier, qui reviendrait dans certains territoires britanniques, ou l'épicier du quartier/village, point d'accès à toutes sortes de ressources mais aussi véhicule des cancans, que l'on retrouve dans le 5^e élément.



► Une fiction du quotidien

Pour parler du futur des mobilités on peut être tenté de proposer des perspectives héroïques, sombres (post-apocalyptiques) ou lumineuses (la téléportation, des véhicules puissants, rapides et beaux...) – mais on serait sans doute souvent mieux inspirés de parler du quotidien, où l'expérience de la mobilité se déploie en général. C'est même peut-être là qu'il y a matière à des imaginaires réellement nouveaux : vivre dans un dirigeable qui n'atterrit presque plus, emporter sa maison sur soi par choix ou contrainte...



Winfried Baumann

► La mobilité révélatrice de l'état d'une société, voire contestatrice

La mobilité quotidienne peut être un objet d'asservissement ou un reflet de l'asservissement (« métro-boulot-dodo ») ; elle peut aussi devenir le moyen de briser ses chaînes, de quitter ses assignations ou de montrer son pouvoir d'agir, comme y invite la fameuse publicité 1984 d'Apple, lors du lancement du premier Macintosh.

La mobilité des uns n'est pas celle des autres. Il peut y avoir celles et ceux qui bougent et celles et ceux qui accueillent, l'un·e comme l'autre de bon ou de mauvais gré : on pense aux migrations aujourd'hui, mais la science-fiction nous invite aussi à (re)penser aux colonisations, tandis que le coronavirus rappelle qu'en bougeant, nous amenons toutes sortes de choses, d'idées et d'êtres avec nous, qui ne repartiront pas nécessairement.

Et bien sûr, la mobilité se relie avec notre manière de vivre le temps, comme le rappelle *le chant des pistes* de Bruce Chatwin, dans lequel les aborigènes d'Australie s'arrêtent de temps en temps pour laisser à leurs âmes le temps de les rattraper, donc pour redevenir entiers.

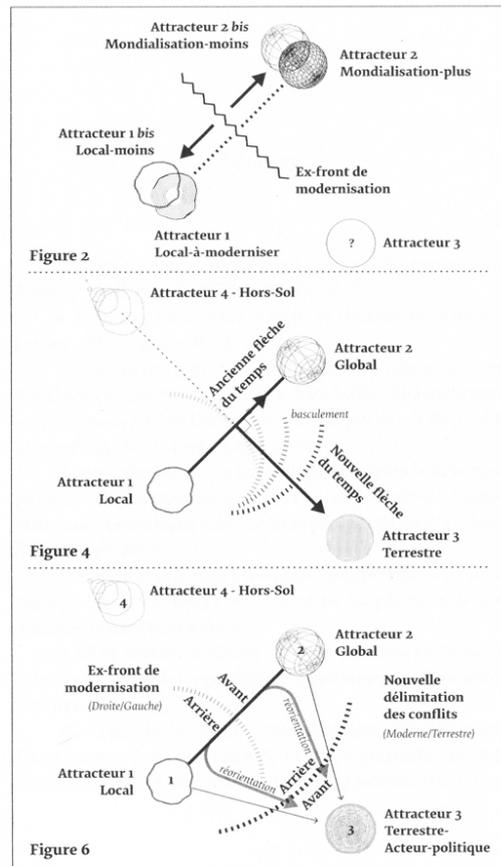
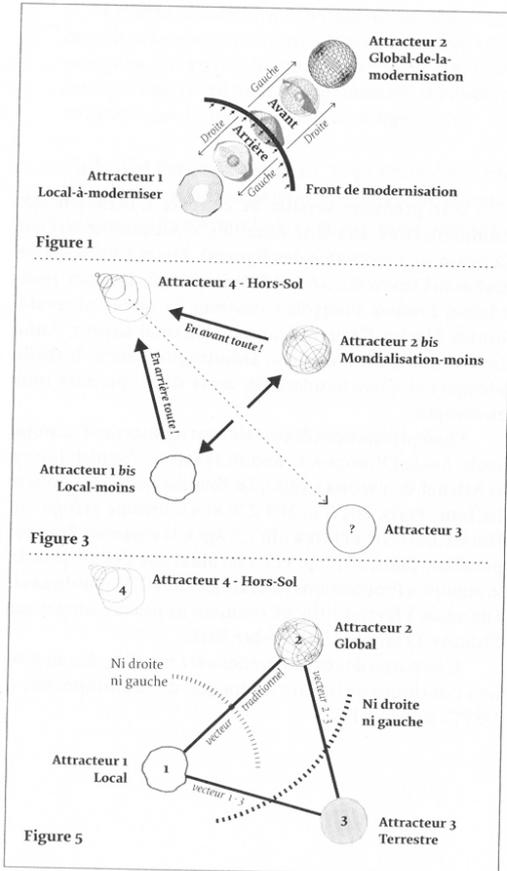
Par conséquent, la manière dont on bouge peut relever du manifeste, de l'acte politique. La « Horde » d'Alain Damasio est ainsi un groupe solidaire de personnalités qui mobilisent chacune leurs capacités particulières pour marcher ensemble à contre-vent.



► La mobilité comme figure du changement

Du changement cataclysmique, qui reconfigure entre autres les mobilités, comme le montrent tous les récits « post-apocalyptiques », de *Mad Max* à *Waterworld*.

Mais aussi de la manière de penser les changements : changer un système passe par une reconfiguration de son « système de coordonnées », de la manière dont on se représente la place et les liens entre ses composantes. C'est ce que tente Bruno Latour dans *Où atterrir ?*



► Limites de nos imaginaires

Les fictions repérées sont démesurément urbaines, voire mégaurbaines. Qu'en est-il en ruralité, dans les petites villes ?

La question sociale est présente, mais pas beaucoup. Or on sait à quel point elle s'exprime dans l'accès à la mobilité et son expérience quotidienne.

Groupe 2

► Mobilité et espace public (surveillé)

L'actualité du Covid rappelle que le transport se révèle comme un acteur majeur de l'espace public, une zone de friction avec un fort besoin densité. Se déplacer c'est emprunter de l'espace public aux autres. L'actualité encore, mais cela se développe depuis des années, met en avant un "besoin" de surveillance. Quelles seront les données nécessaires pour accéder à l'espace public dont les transports, qui les captera ?



► Une mobilité sobre, y compris en données ?

En cherchant à optimiser chaque brique des solutions de transport, la performance du système global est-elle toujours meilleure, ne faut-il à l'inverse réduire les optimums pour réduire les besoins de données ?

► Démobilité au quotidien

La démobilité se pratique désormais au quotidien, comment marquera-t-elle les corps et les esprits ? En poursuivant, comment désinvestir certains sujets, désinnover dès maintenant pour fermer des solutions dont nous savons maintenant qu'elles n'ont plus aucun avenir, ni même aucun présent.



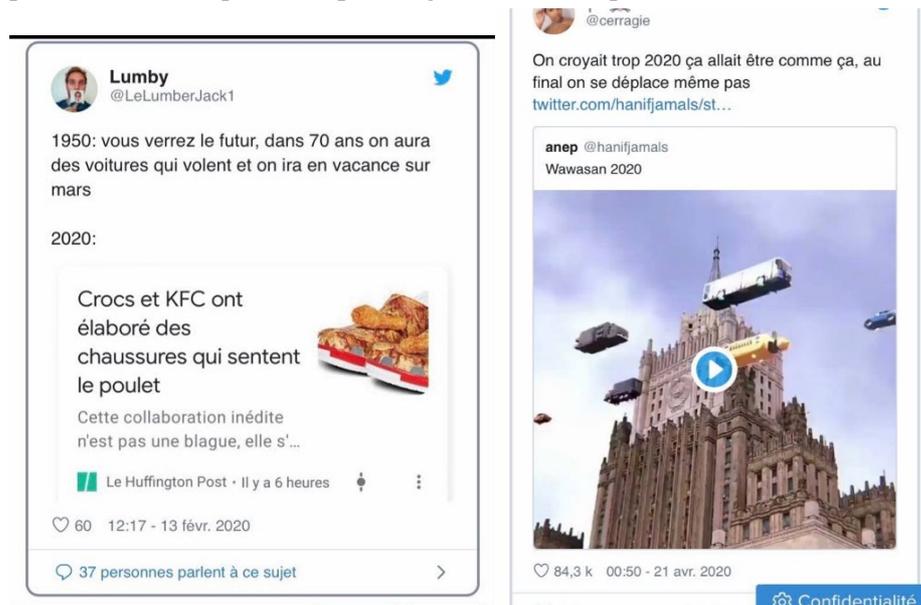
► Réinvestir le temps

La mobilité appelle également à réinvestir le temps, l'apparente lenteur de la marche et du vélo, et à apprécier le "chemin" autant que le but. Pourquoi ne pas envisager, comme le Fake Plane Challenge, de développer des imaginaires fictifs de certaines mobilités que nous décidons de "fermer".

Groupe 3

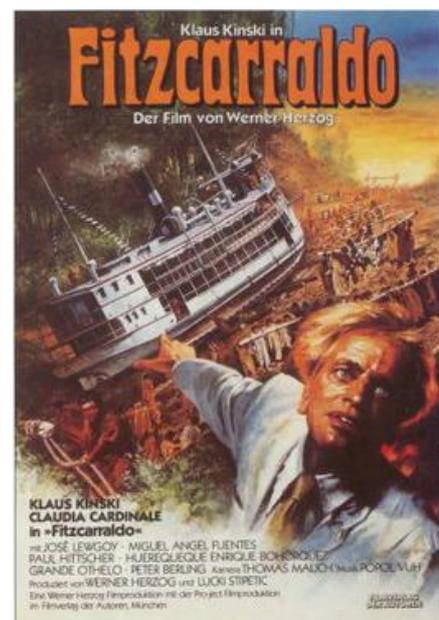
- ▶ Le fossé entre les rêves/désirs et la réalité par rapport aux nouvelles technologies

Lorsque l'on pense au futur (qui reste une construction imaginaire), difficile de ne pas se laisser emporter par son imagination qui elle-même est dirigée par des désirs, des rêves. C'est dans ce sens que les discussions débutent. Il y a une vingtaine d'années, nous imaginions des voitures volantes en 2020 pour finalement n'arriver qu'à une version légèrement améliorée de la voiture de l'époque ou au développement de chaussures parfumées au poulet. On se rend alors compte que la réalité technologique est souvent bien en-deçà de ce que l'on imagine comme étant dans son champs des possibles. Au-delà du rêve, les nouvelles technologies ouvrent également à des ambitions démesurées rendues possibles, mais qui n'ont pas toujours beaucoup de sens.



- ▶ La résilience s'invite aussi dans le futur de la mobilité

Ce constat part d'un exemple du passé : le Concorde. Le Concorde fut une prouesse technologique et technique des années 70 mais qui fut finalement abandonné après plusieurs accidents dont l'un dramatique faisant 113 victimes. Cet exemple d'un mode de transport considéré comme étant futuriste à son époque, et finalement abandonné, a été présenté pour illustrer la capacité humaine à accepter les mauvaises idées, comme quoi le développement technique à la merci de vies est une triste représentation des rêves de grandeur des êtres humains et des ambitions cupides qui ne sont certainement pas « utilitaires ». Nous retrouvons cette notion de grandeur, d'invention pour croître et innover, pour des raisons qui ne sont pas nécessairement liées à la mobilité, mais plutôt à l'égo, à la compétition, au besoin d'aller plus loin. Ceci est illustré dans le film de Werner Herzog, Fitzcarraldo. L'exemple de la conquête spatiale est aussi présenté. À se demander tous « what for », pourquoi ?.



- ▶ Est-ce qu'on tourne en rond ?

Pour aller plus loin, est-ce que nous ne nous retrouvons pas au même endroit ? Finalement, ne faut-il pas travailler plus fort pour développer plus de voies ? un nouvel usage ? Ici, La piste en rond de Simon Boudvin présente l'absurdité de bâtir, développer... que reste-t-il après ?



- ▶ La mobilité, un remède pour « profiter de la vie »

Plus la mobilité évolue, plus elle endosse le rôle d'économiseur de temps. Nous devons aller plus vite pour « sauver » du temps. Elle permet de passer d'une activité à une autre plus rapidement, de raccourcir ces moments de latence pour en profiter au maximum avant la fin.

- ▶ La mobilité, une fin en soi

Aujourd'hui, nous cherchons à faire de la mobilité un plaisir, et non plus un moyen d'aller d'un point A à un point B. Et pour ce faire, tout est bon à prendre pour transformer la mobilité en expérience sensorielle (en y intégrant des sons par exemple). Elle devient même parfois un lieu de vie.

- ▶ La mobilité, où un moyen de se reconnecter à la nature

La mobilité du futur, c'est aussi peut-être l'occasion de renouer des liens avec les animaux, avec la nature, repenser notre place sur Terre. Le développement du biomimétisme en est la preuve. La technologie n'est pas la seule solution à la mobilité. La relation Homme/véhicule est alors transformée, l'Homme doit apprendre à écouter les besoins de son « véhicule », la mobilité prend alors un tout autre sens.



Pinocchio, Disney, 1940

► Mobilité, créateur de lien social

Et si la mobilité rassemblait ? Et si le moyen de transport que nous utilisons nous identifiait en tant que membre d'une communauté ? La communauté des cyclistes, des usagers du bus, du métro. Ces gens avec qui nous partageons quotidiennement une expérience commune, des gens que nous retrouvons parfois avec plaisir.



