



HAL
open science

Mobilités et transport d'aujourd'hui saisis à travers le rapport entre innovation et imaginaire. Notes pour une orientation de recherche

Thierry Ménissier

► To cite this version:

Thierry Ménissier. Mobilités et transport d'aujourd'hui saisis à travers le rapport entre innovation et imaginaire. Notes pour une orientation de recherche. Séminaire “ Imaginaires, industrie et innovation ”, Chaire “ Modélisations des imaginaires, innovation et création ”, Télécom Paris Tech, Apr 2012, Paris, France. hal-01660776

HAL Id: hal-01660776

<https://hal.science/hal-01660776>

Submitted on 11 Dec 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Thierry Ménissier

Intervention au séminaire de recherches « Imaginaires, industrie et innovation », à l'invitation de Pierre Musso, Chaire « Modélisations des imaginaires, innovation et création »

Jeudi 5 avril 2012 à 16 heures

Télécom Paris Tech, 46 rue Barrault, 75013 Paris, Amphi GRENAT

Mobilités et transport d'aujourd'hui saisis à travers le rapport entre innovation et imaginaire. Notes pour une orientation de recherche

Dans cette intervention¹, nous partons de trois hypothèses : (1) la thématique de l'innovation constitue une catégorie permettant de penser le changement fondamental que nos sociétés contemporaines acceptent aujourd'hui comme leur principe d'action, de justification et de prospective [Ménissier 2011 a]. (2) les catégories héritées de la modernité ne correspondent plus exactement à l'ethos des sociétés contemporaines, c'est particulièrement vrai en ce qui concerne la théorie politique normative et la « discipline du citoyen » [Ménissier 2011 b]. (3) Proposer de nouvelles catégories est une tâche qui échoit à la philosophie, activité de création conceptuelle s'il en est. Or, cela n'est possible qu'à la condition de sonder les « ressources imaginaires » de notre temps, particulièrement celles des technologies d'aujourd'hui. Notre programme de recherche concerne donc les imaginaires technologiques/de la technologie [Casalegno et Machado da Silva], et s'interroge sur la catégorie de « techno-imaginaire » [Balandier et Chaniel]. Constituer la philosophie nécessaire pour s'orienter dans le monde (technologique et politique) d'aujourd'hui passe par la détermination des images et des symboles qui, plus ou moins consciemment, animent déjà l'existence des individus et des groupes.

Les domaines dans lesquels cette démarche générale se concentre et vise à s'exprimer dans les années qui viennent concernent le rapport individuel et collectif à l'énergie, le déplacement routier, la société d'information, d'expression et de communication, l'habiter, enfin les modes contemporains du contrôle des populations.

Dans cette intervention, nous voulons plus particulièrement réfléchir aux nouvelles catégories conceptuelles et imaginaires qui déterminent le rapport au transport et aux mobilités.

¹ Remerciements à Selma Fortin, à Philippe Mallein et à Patrick Pajon pour leurs remarques lors de la constitution initiale de l'intervention ; puis à Pierre Musso, à Vincenzo Susca, à Carl Trémoureux et à Jean-Jacques Wunenburger pour la discussion des idées.

Sur le plan méthodologique, ma démarche rencontre plusieurs points délicats ; je vais en cerner plus précisément deux, le premier concernant la philosophie, le second touchant à l'imaginaire.

Innovation et « souveraineté » de la philosophie

D'abord, dans sa tentative de penser l'innovation, la philosophie se trouve aux prises avec plusieurs difficultés. Plus exactement, ce qu'on pourrait nommer sa « souveraineté » semble menacée, et doublement.

D'une part, si elle accepte se donner comme objets d'examen les technologies nouvelles ou les ruptures sociétales induites par le changement, elle doit accepter le risque d'évoluer sous l'effet de cet examen. Proposer des concepts pertinents pour l'innovation implique qu'elle se fasse « philosophie *de* l'innovation », si bien que, plus encore que dans toute autre forme de philosophie appliquée, elle renonce à une posture souveraine, c'est-à-dire qu'elle fasse son deuil de la tentation de se donner des concepts pérennes. Cet aspect semble faire question du point de vue de l'ambition d'universalité propre à la philosophie, ambition intimement liée à sa visée de vérité, du moins telle qu'on la conçoit traditionnellement. Or, de telles difficultés s'estompent en partie si l'on adopte le point de vue, peut-être plus prudent mais non moins authentiquement philosophique, de la méthode sceptique. Tel que nous le concevons, sans qu'il renonce à une certaine visée de vérité, le scepticisme se caractérise par la reconnaissance de la pluralité et de la variété indéfinies des causes qui produisent tant les phénomènes naturels que les événements humains (sociaux, moraux ou politiques). Parce qu'ils sont issus d'une activité intellectuelle soucieuse de la complexité de la réalité, les concepts proposés par une philosophie de type sceptique constituent des outils « définitivement provisoires » et « provisoirement définitifs » (pour employer les termes avec lesquels Martial Guérault qualifiait autrefois la « morale par provision » de Descartes) efficace en vue d'une caractérisation philosophique de l'innovation [pour un développement appliqué à la théorie politique, voir Ménissier 2011 b, chapitre 3 : « Quelle théorie normative pour la république aujourd'hui ? »].

D'autre part, si l'on veut penser l'innovation, pourquoi privilégier cette discipline ? L'économie, la sociologie, la science de gestion, l'histoire des techniques et même la psychologie, ne sont-elles pas fondamentalement mieux placées que la philosophie pour

comprendre l'émergence des nouvelles technologies, l'apparition de nouveaux usages, ou les ruptures sociales profondes ? Il faut reconnaître que du fait de leurs méthodologies de type expérimental ou parce qu'elles sont nécessairement empiriques, ces disciplines apparaissent plus souples que la philosophie dans leur rapport au monde. Cependant, la philosophie peut, estimons-nous, apporter quelque chose de spécifique et de nouveau sur les thématiques issues de l'innovation. Au-delà des inventions techniques ou des ruptures économique-sociales particulières, dans ce mot se joue en effet la qualification de ce qui change – pour des sociétés qui regardent précisément ce changement à la fois comme leur principe d'action, de justification et de prospective. Nous pensons qu'une philosophie d'aujourd'hui, observatrice des dimensions techniques, sociales et humaines de ce changement, peut contribuer à forger, sinon un concept d'innovation, du moins une représentation cohérente capable d'aider la psyché de nos contemporains, car une telle notion est tout à la fois susceptible de fournir l'idée adéquate de ce changement, d'aider à sa compréhension, voire de favoriser sa symbolisation. Or c'est là une entreprise tout à fait importante, car le rapport de nos sociétés au changement ne semble ni aisé ni apaisé.

Les Anciens Grecs et Romains, remarquablement cohérents sur ce point, fournissent l'exemple de sociétés qui refusaient consciemment le changement au profit de la tradition, ainsi que le montre très bien Hannah Arendt [Arendt, 1994 : 28-57]. Tel n'est pas le cas des modernes, mais faute de catégories adéquates (compte tenu que la catégorie de progrès à bien des égards ne permet plus ni de représenter ni de comprendre et encore moins de symboliser les évolutions actuelles), nos sociétés subissent littéralement le changement qu'elles s'imposent. Parce qu'elle propose des jeux de concepts qu'elle veut adéquats à la réalité, et parce que ces jeux sont organisés en ensembles cohérents (constellations ou systèmes), la philosophie est susceptible d'offrir à notre mode de vie – c'est-à-dire, *volens nolens*, au monde de l'innovation – un recul et une cohérence qui lui font actuellement défaut. Une telle attitude générale est susceptible de se compléter d'évaluations particulières concernant telles ou telles orientations de changement, des évaluations en termes de finalités et de valeurs, dont il est d'ailleurs parfaitement possible qu'elles soient critiques. Ce sont de tels enjeux qui se jouent dans l'émergence d'une conception de l'innovation non plus seulement instrumentale, mais réflexive. Nous faisons le pari que notre époque est mure pour réfléchir les changements qui l'affectent, et aussi cet autre, sans doute plus risqué que, dans les décisions qu'il leur échoit de prendre, ses acteurs économiques et politiques sont (encore) en mesure de faire de réels choix d'orientation.

Questions philosophiques concernant l'imaginaire

Ensuite, nous prenons le parti de considérer que l'apparition de concepts utiles pour la réflexion des innovations peut procéder de l'activité de l'imaginaire. Par ce terme, nous entendons la faculté créatrice qui engendre des images à partir de notre rapport au monde, images qui sont à la fois subjectivement éprouvées et collectivement constituées [Wunenburger 1997 et 2011]. Une telle faculté fournit la dynamique indispensable pour « aménager » la relation de l'humain aux nouveautés, que celles-ci soient techniques ou sociales, c'est-à-dire, dans un autre registre que celui des usages (dans un registre complémentaire), pour *humaniser* cette relation et *lui donner du sens* [Musso 2005]. Dans cette perspective, l'hypothèse qu'il existe un imaginaire technologique ou techno-imaginaire nous conduit à affronter plusieurs questions complexes.

Premièrement, le techno-imaginaire d'aujourd'hui, quel rapport entretient-il aux images spontanées issues du rapport naturel au corps ? Est-il susceptible de produire des images qui ne seraient plus liées à des situations vécues (ou vivables) par le corps ?

Ainsi, deuxièmement, la question est posée sur un plan plus général de savoir à partir de quoi nous imaginons. La science et la technologie nous permettent-elles, même partiellement, de « désincorporer » l'imagination, ou du moins de suggérer au corps de nouvelles possibilités qu'on ne saurait apercevoir à partir de son expérience ?

Troisièmement, comment une telle perspective nous situe-t-elle en regard de ce que la science de l'imaginaire (issue des travaux de Bachelard et de Durand) entend par « archétypes » ? Peut-on grâce aux innovations contemporaines imaginer et symboliser au-delà des archétypes connus ? L'entrée massive dans la « société numérique » et dans les réseaux (« espace non territorialisé » selon Musso, 2003) n'implique-t-elle pas, avec la virtualisation des relations, une telle évolution ? Par exemple, dans la sphère des TIC, parce que certains usages innovants se situent à la limite extrêmes des pratiques connues en matière d'expression et d'identification de soi ainsi que de rapport avec les autres, ne peut-on attendre au moins un renouvellement des archétypes ?

C'est nanti de tels questionnements que nous nous tournons maintenant vers notre objet, les mobilités et le transport d'aujourd'hui saisis à travers le rapport entre innovation et imaginaire.

Conception moderne de la liberté et impensé de la « motilité »

Parmi les problèmes intellectuels que j'ai rencontrés dans mon enquête sur les concepts cardinaux de la modernité politique [Ménissier, 2011 b], il en est un qui se trouve particulièrement bousculé par les nouvelles données d'aujourd'hui. Il s'agit de celui qui tient à la nature de la liberté, laquelle est susceptible de ne plus correspondre aux canons théoriques hérités des « pères fondateurs » de nos modes de vie sociaux, moraux et politiques. La liberté a été conçue par la modernité comme une capacité d'action sur soi et sur le monde, propre à l'individu porteur de droits quoique liée à la puissance instituante de collectifs légitimes (le peuple, la nation). Or, si l'on veut saisir les limites ou les fragilités actuelles d'une telle conception, on gagne à la repenser avec une optique de philosophie pratique, sinon appliquée. Envisagée sous cet angle, la liberté repose en effet sur la capacité de se mouvoir ou de se déplacer.

Il y a ici un véritable implicite, pour ne pas dire un impensé de la philosophie moderne, en dépit de l'exemple éclatant d'un des hérauts de celle-ci, Descartes, qui en formule le concept en liaison avec son expérience personnelle de penseur vagabond : le *Discours de la méthode* constitue à la fois un des actes de naissance théoriques de la subjectivité moderne et le témoignage conscient d'un homme qui n'a cessé de se déplacer et surtout qui a mis en relation l'exercice de la liberté de penser et sa propre mobilité. Dès que l'on prend en compte cette dimension, dès qu'on la considère comme constitutive du concept de liberté, ce dernier inclut dans ses modes fondamentaux *l'exercice du droit personnel au mouvement*. Une telle affirmation est aisément accessible dans l'expérience commune : on se sent libre à partir du moment où l'on exprime ses possibilités concrètes de se déplacer, ou, dit négativement, lorsqu'on ne se perçoit pas comme entravé dans cette capacité.

Dans un travail spécifique, il faudrait mettre en relation les théories et concepts normatifs de la modernité avec les moyens concrets et les infra- et superstructures qui les ont rendus cohérents et progressivement actifs. Ainsi constaterait-on probablement que l'histoire de la liberté est liée à la mise en œuvre des circuits et des appareils (routes et véhicules) qui la rendent possible depuis la civilisation romaine. L'apparition et le développement massif des véhicules automobiles, particulièrement les véhicules privés, ont sans aucun doute consolidé la représentation implicite de la liberté des modernes en constituant même un style de civilisation à partir de l'automobile, à la fois réalité et symbole (Berns ; Floneau). Ainsi, dans l'ère contemporaine, s'est trouvée confortée, et même considérablement renforcée du point de vue du vécu empirique de l'individualité [Bourdin], la conception théorique de la liberté

comme capacité d'action personnelle sous-entendant la mobilité – capacité que l'on pourrait résumer à celle de « motilité », si l'on entend par ce terme la mobilité spatiale des hommes envisagée dans ses conditions socio-politiques matérielles [Kaufmann : 125-128].

Dépassement des problématiques héritées dans un contexte de transitions contraintes

Certaines nouvelles données obligent aujourd'hui à repenser le rapport typiquement moderne qui s'est établi entre motilité des individus et systèmes de transport. Ces nouvelles données s'inscrivent dans des problématiques héritées actuellement en mutation sur les plans technologiques, politiques et géopolitiques, et concernent le contexte des transitions que notre époque est contrainte de négocier – ces deux plans, les problématiques héritées et les transitions contraintes, étant nécessairement, dans un futur si proche qu'il empiète sur notre présent à concevoir simultanément.

Les problématiques technologiques, politiques et géopolitiques, d'abord, posent un certain nombre de questions cruciales pour l'avenir. Si la notion philosophique de la liberté se trouve consolidée par l'usage (et particulièrement par l'usage privatif) de véhicules, la question est posée sur le plan technologique de savoir quels peuvent être les véhicules de demain, et également quels moteurs seront amenés à les propulser – sachant que la solution de motorisation du « tout thermique » est déjà en train d'être dépassée. Sur le plan politique, quelles doivent être les structures d'organisation capables d'organiser leur circulation, quels « systèmes de transport » associant puissance publique, collectivités territoriales et investissements privés – compte tenu du fait que les consortiums associant ces entités aux finalités variées ont largement commencé à se substituer à l'autorité régaliennne unique de l'Etat ? Enfin sur le plan géopolitique, quelle nouvelle carte internationale des rapports de force l'évolution des problématiques héritées fait-elle émerger ? Sachant que l'on a connu assez précisément les effets politiques et géopolitiques d'une mutation d'un système d'énergie à un autre à partir de l'histoire concrète de l'émergence de la « pétrocratie » [Mitchell], quels bouleversements globaux se préparent dans cette évolution ?

Les transitions contraintes, ensuite, sont celles de l'énergie et de l'environnement ; elles impliquent, avec la sortie du système exclusif de l'énergie fossile, la diversification des sources d'énergie et surtout le développement d'un rapport durable ou soutenable à celles-ci. Cette situation se double d'une perspective qui renouvelle la question des mobilités : le développement depuis une dizaine d'années de la « démocratie numérique »

[Vanbremeersch]. En effet, plusieurs problématiques évoquées plus haut se trouvent modifiées de manière originale sous l'effet des solutions envisagées pour répondre au besoin de transitions.

Je veux juste fournir ici trois pistes. Premièrement, le développement des smart grids (réseaux de distribution d'électricité intelligents) peut par exemple engendrer des situations très nouvelles, du fait qu'ils sont susceptibles de combiner une production d'énergie renouvelable issue de pays émergents et les réseaux de distribution mis en œuvre par les « vieilles » nations souveraines, et parce qu'ils transforment profondément le rapport individuel des citoyens à l'énergie (de simples consommateurs qu'ils étaient, ils deviennent également producteurs et distributeurs).

Deuxièmement, et pour en revenir au transport et à la motilité individuelle, la convergence entre automobile et numérique stimule l'imagination. Récemment, dans un article très stimulant, Selma Fortin a réfléchi aux échanges possibles et aux hybridations entre représentations du véhicule privatif et usages du Smartphone [Fortin]. Le premier, envisagé d'après la logique du second, devient le vecteur d'un pilotage de soi-même en fonction des applications dont on dispose.

Troisièmement, l'intelligence embarquée dans les véhicules [voir par exemple Apolinarski] modifie la donne en matière de comportement des usagers des transports, qu'il s'agisse, selon un spectre très vaste, des diverses modalités de « systèmes de transport intelligent » (ITS) renouvelant le type d'informations dont disposent les conducteurs, ou bien des véhicules auto- ou télépilotés comme dans le concept des Google cars « Autonomous Driving ». Les évolutions possibles portent aussi bien sur les nouvelles formes de décision prises par les usagers que sur les modes originaux de contrôle des populations par le biais du transport assisté. Dans le même temps, et en partie de manière corrélative, la perception du phénomène accidentel n'a cessé de se transformer, sous l'effet de plusieurs facteurs différents [voir Bardet]. A l'heure actuelle, nous ne pouvons pas savoir exactement dans quelle direction va évoluer la relation des usagers tant à l'espace privé de leur véhicule qu'à l'espace public du déplacement. Cependant, il est permis d'attendre une modification des lignes dans la représentation par chacun de sa motilité et par suite de sa propre liberté, dans une relation probablement originale avec la notion de responsabilité [Gilbert].

Dans quelle mesure de telles évolutions sont-elles susceptibles d'agir sur la reformulation du concept de liberté ? La question nous apparaît aussi ouverte que stimulante.

L'imaginaire de la motilité renouvelé par la pratique d'internet ?

Dans le même temps, l'imaginaire du voyage a commencé à se renouveler. Sur un terme long, des évolutions sont apparues dans la littérature, attestant de tendances qui modifient le patrimoine des représentations poétiques héritées [Barrère et Martuccelli]. Plus récemment, l'expérience maintenant quotidienne d'Internet par des millions d'utilisateurs a commencé à renouveler l'imaginaire du voyage [Hugon]. D'après ce dernier auteur (qui ne prend toutefois pas en compte les aspects, pourtant cruciaux, de la géolocalisation), il apparaît que l'expérience de la « navigation » numérique renouvelle la tension entre organiser ou planifier et déambuler, ou entre repérer/être repéré et échapper ou se dérober.

De manière heuristique, on se bornera ici à quelques remarques :

(1) le transport ou le véhicule de demain – mais déjà dans plusieurs expériences d'aujourd'hui – intègrent la socialité numérique des voyageurs (conducteurs et passagers). Le covoiturage connaît par exemple un essor sans précédent du fait de l'utilisation des Smartphones. Le lien social qui se trouve en permanence recréé (ou en tout cas sans cesse *recherché*) sur les réseaux est sans aucun doute appelé à sans cesse davantage « contaminer » et à « hybrider » les déplacements physiques.

(2) Il importe de se demander ce que signifie d'être connecté au monde « global » via la Toile et ses réseaux, tout en se déplaçant « localement ». Faut-il dire, ainsi que le suggèrent Barrère et Martuccelli en relevant des traces d'une telle évolution de la littérature romanesque contemporaine, que les déplacements physiques, quelle que soit leur échelle, s'effectueront désormais sans « dehors » [Barrère et Martuccelli : 66-69], c'est-à-dire sans dépaysement ni exotisme ?

(3) La convergence entre les problématiques du transport et celles de l'information numérique permet d'en intégrer d'autres, importantes pour notre époque mais initialement étrangères à ces deux registres : tout particulièrement, celle de la santé nous semble d'une importance considérable. En effet, l'électronique et mieux encore l'intelligence embarquée offrent l'opportunité de transformer les véhicules privés et collectifs en centres de diagnostic et même de soins. Une telle représentation du véhicule (surtout privé) se trouve évidemment en fort contraste avec celle qui le considère comme le moyen privilégié de l'aventure, du risque, voire de la mise radicale en danger. Elle correspond toutefois avec l'apparition de populations pour laquelle la sécurité au volant constitue un enjeu fondamental. Quoiqu'il en soit, des interactions complexes entre l'homme et la machine sont à cet égard en cours de développement chez les constructeurs automobiles ; en tout état de cause, cela nous conduit à regarder le domaine du déplacement et du transport comme un des mondes où peut

se jouer une étape importante de la cyborg-isation de l'humain. Sur le plan réel comme sur celui de l'imaginaire, les centaures mécaniques et les centaures électroniques sont appelés à se conjuguer en vue d'augmentations nouvelles et inédites.

Si l'on intègre enfin à de telles remarques la dimension de la géolocalisation, on peut ajouter ceci : les évolutions liées au repérage électronique des déplacements (véhicules variés ou corps humains) peuvent être référées aussi bien à des nouvelles formes de contrôle qu'à un renouvellement souhaitable des problématiques de sécurité. Dans la première dimension, il est à noter que les productions imaginaires contemporaines sont infiniment plus constituées que les concepts dont nous disposons à l'heure actuelle (nous pensons en particulier aux innombrables romans et films de science-fiction qui évoquent ou développent ces aspects) – en dépit d'inquiétudes explicitement formulées à propos des risques encourus pour les libertés individuelles et publiques, le stock de concepts à la fois critiques et normatifs pour appréhender intellectuellement les nouvelles données du contrôle apparaît encore mince [voir par exemple le constat établi par Chardel & Périès] – en dépit de telles limites, de nouvelles conceptualités apparaissent, ainsi les notions originales de « catopticon », de « sousveillance » et d'« équivveillance » [voir par exemple Ganascia 2009 et 2010]. Du côté des problématiques de sécurité, les progrès de la géolocalisation laissent espérer pour les entreprises des bénéfices en termes de « géosécurisation » [voir un exemple avec Marchais-Roubelat & Roubelat].

Interrogations sur la capacité de renouvellement de l'imaginaire des transports

En dépit de l'apport des mobilités numériques à la motilité, l'imaginaire des transports paraît devoir demeurer attaché à des représentations anciennes. Il existe des probalement dans la faculté d'imaginaire des archétypes spécifiques intimement liés à l'expérience du corps propre et aux limites de celui-ci, tels celui du vol magique ou de la fluidité intégrale. De son côté, l'imaginaire technologique peine manifestement à renouveler les représentations sur lesquelles il s'appuie. Ainsi, Jacques Véron soulignait-il en mars 2009 sur le blog *Transit-City / Urban & Mobile Think Tank* que la plupart des modèles proposés par les prospecteurs au titre de paradigmes pour les mobilités futures correspondent à des standards produits dans les années 1950 [<http://transit-city.blogspot.fr/2009/03/cest-cela-demain.html>].

Il est tout de même remarquable que, nonobstant de telles permanences ou blocages, certaines représentations du déplacement sont susceptibles d'évoluer sous l'effet de l'expérience numérique. Un point commun à de nombreuses figures de l'imaginaire du transport réside dans le désir de grande ou de très grande vitesse. Celle-ci promet de conférer

une incomparable ivresse (au point que le désir de vitesse communique étrangement avec le désir sexuel), notamment parce que semble s'opérer grâce à elle une forme de dématérialisation, et par suite d'abolition des contraintes corporelles. Or, à cet égard, la conscience s'impose progressivement que la vitesse de la diffusion et de l'échange de l'information est infiniment supérieure à la vitesse de déplacement des véhicules physiques. En fonction de ce constat, les « centaures numériques » que sont les individus connectés sont à la fois bien plus rapides que tous les individus physiquement « motiles ». Le sentiment qu'ils peuvent avoir de leur mobilité est incomparablement supérieur à celui des « fous du volant » ; il n'y a rien de contradictoire à considérer que le plaisir de piloter et même celui de se mettre en danger sont compris dans ces évolutions – tout semble dépendre en la matière de la qualité de l'environnement de simulation. Une analyse cohérente des effets de ce déplacement des représentations poussera l'examen de la transformation des adeptes d'émotions fortes dans leur véhicule privé en utilisateurs de simulateurs. Le goût de la mobilité – dans ses formes extrêmes, mais pas seulement – est-il susceptible de s'accommoder de l'adoption massive de simulateurs ? La problématique de la mobilité, si on l'appréhende du point de vue des subjectivités, peut évoluer en fonction de la « philosophie des jeux vidéo » qui est celle de notre temps [Triclot].

Je terminerai cette intervention par deux questions.

La première concerne l'évolution de l'imaginaire de la mobilité. Il est tout-à-fait possible que l'imaginaire des déplacements obéisse à des images archaïques, fortement ancrées dans l'expérience du corps, et par suite difficilement dépassables. Cependant, la pratique massive d'internet n'offre-t-elle pas l'opportunité non pas d'un dépassement, mais d'un « débordement » ou d'un « relai » des expériences de motilité par un imaginaire désormais dynamisé par le sentiment ou même par l'expérience d'ubiquité que procure la Toile ?

Je reviendrai enfin au plan de la philosophie politique : tandis que des prises de position parfois virulentes agitent l'espace public quant à la nécessité de dépasser le système de l'automobile [Blanchard & Nadeau], comment concevoir les conditions concrètes et le système mental qui permettra à chacun d'exercer son « droit à la mobilité libre et durable » [Kaplan & Marzloff], droit sans le respect duquel, dans la tradition occidentale du moins, il ne saurait y avoir de subjectivité reconnue et heureuse ?

Bibliographie :

Apolinarski Xavier, *Transports terrestres : l'essor de l'électronique embarquée* (Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres – PREDIT), Paris, La Documentation française, 2007.

Arendt Hannah, *La Crise de la culture. Huit exercices de pensée politique*, traduit sous la dir. de P. Lévy, Paris, Gallimard, 1994.

Balandier Georges & Chanial Philippe, « Entretien avec Georges Balandier », *Quaderni*, n°23, Printemps 1994, p. 119-132.

Bardet Fabrice, « Quand les constructeurs automobiles façonnent la sécurité routière. La médiatisation des accidents de la route aux Etats-Unis », *Réseaux*, 2008/1 n° 147, p. 87-113.

Barrère Anne & Martuccelli Danilo, « La modernité et l'imaginaire de la mobilité : l'inflexion contemporaine », *Cahiers internationaux de sociologie*, 2005/1 n° 118, p. 55-79.

Berns Jörg Jochen, *Le véhicule des dieux. Archéologie de l'automobile*, trad. P. Behar, Paris, Desjonquères, 2003.

Blanchard Martin & Nadeau Christian, *Cul de sac : l'impasse de la voiture en milieu urbain*, Montréal, Hélotropes, 2007.

Bourdin Alain, « L'individualisme à l'heure de la mobilité généralisée », in Allemand Sylvain, Ascher François, et Lévy Jacques (dir.), *Le sens du mouvement*, Paris, Belin, p. 91-98, 2004.

Casalegno Federico & Machado da Silva Juremir, « Technologies de l'imaginaire et imaginaires technologiques », article soumis pour publication dans « Les cahiers de l'Imaginaire », accessible à l'adresse : <http://www.mit.edu/~fca/papers/technoimaginaire.pdf>

Chardel Pierre-Antoine & Périès Gabriel, « Contrôle, exceptionnalité et coercition à l'ère des réseaux », dans Chardel Pierre-Antoine & Rockhill Gabriel, dir., *Technologies de contrôle dans la mondialisation : enjeux politiques, éthiques et esthétiques*, Paris, Editions Kimé, 2009, p. 25-39.

Floneau Matthieu, *Les cultures du volant. Essai sur les mondes de l'automobilisme, XIXe-XXIe siècles*, Paris, Editions Autrement, 2008.

Fortin Selma, « Véhicule électrique vs. Smartphone. Usages et imaginaires du combiné e-voiture/iPhone », Strabic.fr, Saison 3 : « Imaginaires technologiques », article accessible à l'adresse : <http://strabic.fr/Vehicule-electrique-vs-smartphone.html#nb1>.

Ganascia Jean-Gabriel, *Voir et pouvoir : qui nous surveille ?*, Paris, Éd. du Pommier, 2009.

Ganascia Jean-Gabriel, "The generalized sousveillance society", *Social Science Information*, September 2010 vol. 49 n°3, p. 489-507.

Gilbert Claude, « Quand l'acte de conduite se résume à bien se conduire. À propos du cadrage du problème « sécurité routière » », *Réseaux*, 2008/1 n° 147, p. 21-48.

Hugon Stéphane, *Circumnavigations. L'imaginaire du voyage dans l'expérience internet*, Paris, CNRS Editions, 2010.

Kaplan Daniel & Marzloff Bruno, *Pour une mobilité plus libre et plus durable*, FYP Editions et FING, 2008.

Kaufmann Vincent, « Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides ? », *Cahiers Internationaux de sociologie*, 2005/1, n°118, p. 119-135.

Marchais-Roubelat Anne & Roubelat Fabrice, « Géolocalisation et géosécurisation : enjeux et perspectives. Entretien avec Frédéric Couffignal, responsable des projets marketing internet et nouvelles technologies à la MAIF », *Flux*, 2010/3 n° 81, p. 79-83.

Ménissier Thierry, 2011 a : « Philosophie et innovation, ou philosophie de l'innovation ? », *Klesis*, n°18/2011, p. 10-27, article accessible à l'adresse : <http://www.revue-klesis.org/pdf/Varia02MenissierInnovation.pdf>

Ménissier Thierry, 2011 b : *La Liberté des contemporains. Pourquoi il faut rénover la République*, Grenoble, PUG, 2011.

Mitchell Timothy, *Petrocratie. La démocratie à l'âge du carbone*, traduit de l'américain par Nicolas Vieillecaszes, introduction de Vincent Julien, Alfortville, Edition Eres, coll. « Chercheurs d'ère », 2011.

Musso Pierre, dir., *Réseaux et société*, Paris, PUF, 2003.

Musso Pierre, *Fabriquer le Futur, l'imaginaire au service de l'innovation*, Village Mondial, 2005.

Tricot Mathieu, *Philosophie des jeux vidéo*, Editions La Découverte, Label « Zones », 2011.

Vanbremeersch Nicolas, *De la démocratie numérique*, Paris, Editions du Seuil/Presses de Science Po, 2009.

Wunenburger Jean-Jacques, *Philosophie des images*, Paris, PUF, 1997.

Wunenburger Jean-Jacques, *L'imagination mode d'emploi ? Une science de l'imaginaire au service de la créativité*, Paris, Editions Manucius, coll. « Modélisation des imaginaires. Innovation et création », 2011.