

Mobilité

Se déplacer sans carbone... ou moins se déplacer !

P.30 – Déconstruire la notion de mobilité

La mobilité, enjeu politique, creuset de discrimination
 > Guillaume Fontaine

P.38 – Penser le territoire

Organiser le territoire pour moins se déplacer
 > Jean-Yves Pineau

P.50 – Sauver les périphéries

Comment la mobilité fracture les villes
 > Éric Le Breton

P.58 – Faire place au vélo

Le vélo à toute berzingue !
 > Sébastien Marrec

P.66 – Relier les territoires

Et si l'on pensait une politique du désenclavement pour réduire les inégalités territoriales ?
 > Jean-Pierre Wolff

P.75 – Réduire le secteur aéronautique

Le trafic aérien nous amène-t-il au crash ?
 > Maxence Cordiez

La mobilité, enjeu politique, creuset de discrimination

PAR GUILLAUME FONTAINE

Notion multiple et équivoque, la mobilité constitue en fait un formidable révélateur de la fracture sociale entre deux mondes, le premier s'accomplissant dans le nomadisme heureux, le second subissant l'immobilité ou une mobilité contrainte. Analyse de cette terminologie loin d'être neutre, non sans un détour historique éclairant.

mobilité, motilité, transports, libéralisme, nomadisme, sédentarité

Un routier qui traverse l'Europe deux fois par semaine, contrôlé à la minute près par un chronotachygraphe (le disque routier), contraint de se délester de son urine dans une bouteille en plastique, offre une certaine image de la mobilité, certainement pas la meilleure. Moins bonne en tout cas que, par exemple, un « gilet jaune » filtrant des voitures à un rond-point. Celui-ci se trouve placé dans une autre forme de mobilité dans sa mobilisation. Par ailleurs, un migrant – peut-être d'ailleurs un nomade de l'Afrique de l'Ouest – qui quitte à pied son pays puis embarque sur une coquille de noix est bien dans une mobilité, mais qui n'a rien à voir avec la nature des moyens de transport, peu fluides – bien que multimodaux ! –, qu'il emprunte. Et de la même façon, le travailleur qui vit durant la semaine près de son lieu de travail et revient chez lui le week-end fait l'objet d'une mobilité plus qu'il n'en est l'opérateur. C'est bien pour

éviter un changement trop important, une mobilité qui ne serait pas simplement géographique et pendulaire, qu'il trouve cet arrangement.

La mobilité apparaît donc comme une notion multiple et équivoque, dont les définitions évoluent et dont les représentations sont souvent dissociées des réalités qu'elles recouvrent. On voit qu'on ne saurait la réduire au déplacement ou à l'accessibilité aux moyens de transport, tout comme, dans le champ social, au progrès ou à l'évolution. Autour d'elle gravitent les notions, elles aussi ambiguës, de fluidité, d'accessibilité, d'interactions, et même de « flexibilité » ou de souplesse. En fait, la mobilité offre la curiosité de rassembler à la fois le vocabulaire du transport et celui de l'évolution sociale. Et de connoter positivement ou

« La mobilité offre la curiosité de rassembler à la fois le vocabulaire du transport et celui de l'évolution sociale. »

négativement les mêmes phénomènes selon les individus auxquels ils sont associés.

Il faut revenir sur l'histoire du mot pour en comprendre la polysémie. L'outil d'analyse proxémique du Centre national de ressources textuelles et lexicales (CNRTL), qui modélise la proximité sémantique des termes, offre un curieux panorama pour l'entrée « mobilité ». On y retrouve différents pôles lexicaux, dont bon nombre sont connotés négativement. C'est que l'idée de mouvement, bien sûr associée à la mobilité, est historiquement liée à l'instabilité, l'incertitude, l'agitation.

« L'un, c'est le Bien. » Immobile et immuable, le principe premier chez Plotin est le dépositaire d'une tradition axiologique – où il n'est pas encore question de mobilité – dans laquelle le mouvement est une forme dégradée de l'immobilité première, antérieure à toute chose. Chez Platon, le royaume des idées est immuable et éternel ; le mouvant est de l'ordre de l'incertain et du fini. L'Antiquité possède bien ses quelques voix dissonantes : Héraclite, qui ne se baigne jamais dans le même fleuve ; et bien sûr Diogène, qui prouve le mouvement en l'accomplissant physiquement et retourne par les actes le paradoxe de Zénon qui démontrait

son impossibilité. Chez ces actifs, c'est le mouvement qui est premier. L'immobilité n'est que sa fixation par l'intelligence, incapable de le saisir, comme l'analysera beaucoup plus tard Bergson¹ en se plaçant dans leur continuité. Mais l'opposition se fait ici entre mouvement et immobilité, et non entre mobilité et immobilité.

En effet, l'idée de mobilité n'est arrivée que fort tard comme objet de pensée, nous révèle le dictionnaire historique du CNRTL, et encore plus tard associée aux personnes. L'étymologie donne ainsi vers 1200 la mobilité comme « inconstance, instabilité », en accord avec la pensée classique ; puis, en 1667, « facilité à passer d'un état psychologique à un autre² » ; et en 1787, « caractère de ce qui change rapidement d'aspect ou d'expression ». Il faut attendre le xx^e siècle pour la voir réellement attachée aux personnes plutôt qu'aux choses (« caractère des personnes qui se déplacent souvent » – Vidal de La Blache, 1921).

Les sociologues de l'École de Chicago élaborent à la même époque les premières définitions du terme, comme Hadrien Commenges le rappelle en introduction de sa thèse, *L'Invention de la mobilité quotidienne*. Chez Roderick D. McKenzie, la mobilité désigne

« le changement de résidence d'une agglomération à une autre ; [...] d'un quartier à un autre [...] ; la mobilité sans changement de résidence ». Il introduit également la notion de fluidité attachée aux mouvements des individus, notion venue de la physique et appliquée aux transports avec l'essor de l'automobile. Ernest Burgess précise cette définition : « En soi, le déplacement n'est une preuve ni de changement ni de croissance [...]. La mobilité, c'est évident, implique changement, expérience nouvelle, stimulation. » L'École de Chicago portait donc un regard plutôt enthousiaste sur la mobilité et connotait positivement les premières définitions du mot. Depuis, elle s'est imposée comme un des objets les plus étudiés des sciences sociales, à la jonction de la géographie et de l'histoire des transports.

À rebours de cet enthousiasme des premiers temps, la sociologie a largement introduit le politique dans la réflexion sur la mobilité, mettant à distance la fascination pour le progrès technique. En France, dès les années 1950, les situationnistes reprennent dans le premier numéro de leur revue plusieurs cartes publiées dans un ouvrage de sociologie³. L'une d'elles décrit l'ensemble des trajets annuels d'une jeune

filie habitant le 16^e arrondissement de Paris. La ville y apparaît réduite pour l'essentiel à un triangle dont les pointes figurent son appartement, le lieu où elle prend des cours de piano et Sciences Po où elle étudie. Objet de la même étude, les trajets d'une vendeuse de fleurs du 12^e arrondissement dessinent quant à eux une carte de la capitale encore plus restreinte. Pour les situationnistes, la mobilité est déjà comprise comme une affaire de classe sociale, différenciée et polarisée.

À la fin des années 1990, les travaux monumentaux de Luc Boltanski et Ève Chiapello⁴ replacent définitivement, semble-t-il, la mobilité dans la « grammaire générale de l'exploitation » : aux dominants la mobilité choisie, aux exploités la flexibilité, les mobilités subies et la sédentarité ; la mobilité des uns étant conditionnée par l'immobilité des autres. Bien que le livre de ces deux auteurs marque un tournant dans

« Aux dominants la mobilité choisie, aux exploités la flexibilité, les mobilités subies et la sédentarité ; la mobilité des uns étant conditionnée par l'immobilité des autres. »

les études sur la mobilité, le discours libéral, de son côté, donne à cette notion une importance particulière, et le terme de « mobilité » de remplacer bien souvent celui de « flexibilité », trop connoté.

On retrouve ainsi des courants de recherche opposés, où l'on insiste parfois davantage sur la facilitation propre aux moyens techniques que sur l'aspect social de la mobilité. Le forum Vies mobiles⁵, par exemple, un think tank lancé par la SNCF, est révélateur des nouvelles acceptions du terme qui gomment son enjeu politique et les tensions sociales qu'il implique. Ce « trans-institut », comme le définissent ses animateurs, essaie d'imaginer ce que seront, face aux défis de la transition, les « bonnes vies mobiles de demain ». En son sein, la SNCF n'est d'ailleurs plus désignée comme une entreprise de transport mais comme un « groupe international de mobilité ». Ainsi adossé, et bien qu'il soit appelé à étudier « sans tabou » les évolutions de la mobilité et « leurs enjeux sociaux, économiques, écologiques et politiques », il interroge moins la nécessité et les raisons du transport que les conditions dans lesquelles celui-ci s'effectue. Ne craignant pas le néologisme, il se donne pour but d'imaginer une « transition mobilitaire »

qui consisterait à « identifier ce que peuvent être, qualitativement et quantitativement, de bonnes vies mobiles aux plans individuel et collectif », et ambitionne de « penser les transformations nécessaires pour agir sur les modes de vie » – ce que de mauvais esprits pourraient traduire comme la volonté pour l'entreprise d'anticiper les mutations d'un marché libéralisé.

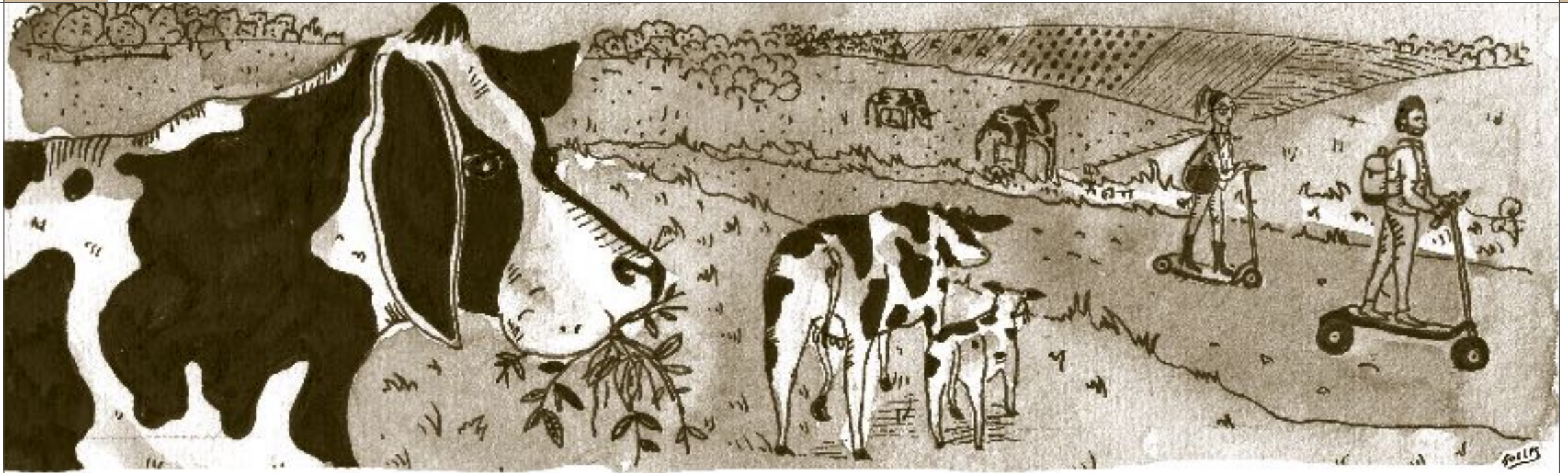
Dans l'univers de la mobilité heureuse, le nomadisme fait l'objet d'un traitement particulièrement signifiant. Cette figure radicale de la mobilité y est valorisée et traitée sous l'angle du modèle accompli, que seule permet une société – la nôtre – dans laquelle les transports et l'accessibilité numérique sont performants. Bien sûr, ce nomadisme concerne alors plutôt les cadres. « Les “digital nomades”, ces travailleurs sans bureau fixe, allient plaisir du tourisme et activité professionnelle, avec pour critère premier la qualité de la connexion Internet », explique par exemple un article du *Monde*⁶. Pourtant, dès lors qu'il concerne les SDF, les migrants ou les gens du voyage, tous aussi indésirables, le nomadisme ne fait pas l'objet du même traitement. L'accroche d'un numéro hors-série du magazine *Kaizen*, « devenir nomade, c'est aussi

partir à la conquête d'une liberté plus vraie », ne s'applique pas vraiment aux gens du voyage. À cet égard, rappelons que le carnet de circulation imposé à ces derniers, héritier direct du honteux carnet anthropométrique, n'a été supprimé qu'en 2017 dans une relative indifférence. Et notons au passage que ce document d'identité constituait un curieux pendant à ce sésame universel qu'est le passeport des pays développés.

Un exemple récent nous semble toutefois montrer que la posture de l'innocence face à la question de la mobilité n'est plus permise. Avec l'occupation des ronds-points par les « gilets jaunes » à partir de l'automne 2018, la réflexion critique a pleinement investi le champ commun. En s'installant aux nœuds de croisement de la société dite mobile voire hyper-mobile, ces derniers ont réussi à en révéler l'immobilité, une immobilité qui n'a rien d'allégorique. Ce non-lieu par excellence qu'est le rond-point, puisqu'il n'existe que pour faire circuler (il a fallu attendre le punk Benoît Poelvoorde dans *Le Grand Soir* en 2012 pour que l'on assiste, peut-être pour la première fois, à l'investissement d'un rond-point par un individu), devient un lieu de stase, un miroir dégradé de la société dont les flux, de manière absurde, ne distribuent plus

que des espaces de consommation et de travail. La présence assoit la revendication dans un espace habituellement vide. Et la soudaine immobilité engendrée (il faut s'arrêter) permet de prendre conscience de l'autre immobilité, sociale, celle qui est dénoncée. Les « gilets jaunes » provoquent l'arrêt du flux des transports en ce lieu même où il se doit d'être le plus fluide pour dénoncer l'exclusion d'une mobilité partout revendiquée dans le discours politique (au point même que l'on suggère au chômeur de traverser la rue pour trouver du travail, et supprime les critères d'éloignement qui lui permettraient de refuser un emploi). Une œuvre d'anticipation politique d'Alain Damasio⁷ nous amène au stade suivant. Dans la ville privatisée d'un futur proche, tous les espaces sont différenciés en fonction des droits que confère le statut de chaque citoyen, avec un niveau minimum pour le plus grand nombre, rejeté à la périphérie, sans cesse restreint dans ses déplacements par des impossibilités ou des contraintes. Là, la mobilité-liberté,

« La mobilité-liberté, celle du discours marketing, s'achète. »



celle du discours marketing, s'achète. La différence avec notre époque pourrait ne pas sembler flagrante... Rappelons simplement que 80 à 90 % de la population mondiale n'a jamais pris l'avion ; que les classes supérieures (cadres, professions intermédiaires et travailleurs indépendants) représentent 50 % des passagers bien qu'elles ne forment que 28 % de la population totale⁸ ; et que les ouvriers, bien qu'ils constituent 12 % de la population, ne totalisent que 2 % des déplacements en avion. Les statistiques qui mettent en évidence l'inégalité face à la mobilité

peuvent être multipliées à l'envi⁹. La mobilité commence de fait avec la simple possibilité de quitter son lieu de vie et les déplacements qui y sont associés (travail, approvisionnement...). Alain Damasio nous fait passer d'une privation de mobilité de fait à une véritable immobilisation, une privation réelle de la possibilité de déplacement. Rien n'interdit aujourd'hui à un chômeur de la Seine-Saint-Denis ou à un travailleur précaire de la Haute-Vienne de se promener dans les rues de Megève : ils ont simplement peu de chances de pouvoir le faire. L'auteur nous montre

néanmoins une tendance émergente : certaines rues sont privatisées, des lotissements-villages de promoteurs sont interdits au public, des bandes côtières sont entièrement inaccessibles – la liberté de circuler n'est déjà plus une réalité, si elle l'a jamais été. En définitive, c'est dans l'introduction d'une notion se superposant à celle de mobilité que nous semblent se résoudre les contradictions et les tensions inhérentes à ce terme. Dans la continuité de la sociologie politique, les travaux des sociologues de l'École polytechnique fédérale de Lausanne¹⁰ ont introduit la

notion de motilité, définie comme « la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage ». La motilité se compose pour ces chercheurs de « facteurs relatifs aux accessibilités (les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux compétences (que nécessite l'usage de cette offre) et à l'appropriation cognitive (l'évaluation des possibilités) ». Ainsi, si nos sociétés nous apparaissent fluides, cela doit moins tenir aux infrastructures et aux techniques qu'à cet ensemble de facteurs qui conditionnent la

possibilité de se déplacer ou d'évoluer socialement, le concept valant sans doute pour le champ du déplacement et le champ social. De fait, passé l'effet enthousiasmant de l'ensemble des techniques et des moyens de transport permettant d'« annuler l'impact de la distance », on retrouve l'ensemble des déterminants sociaux. Et l'on en revient au *Nouvel Esprit du capitalisme*. Pour Vincent Kaufmann, la mobilité est bien

« une dimension structurante de la vie sociale, de l'insertion ». La motilité montre que la mobilité « constitue un capital » au même titre que le capital culturel ou économique. La dimension politique de la notion est bien là. Et c'est donc aux politiques d'aménagement, de développement local et d'accompagnement social qu'elle doit nous renvoyer.

[Ce texte a en grande partie été écrit immobile dans un bureau, en télétravail dans un tiers-lieu, presque terminé dans un TER, finalement achevé dans un fauteuil Ikea et envoyé depuis une box familiale.]

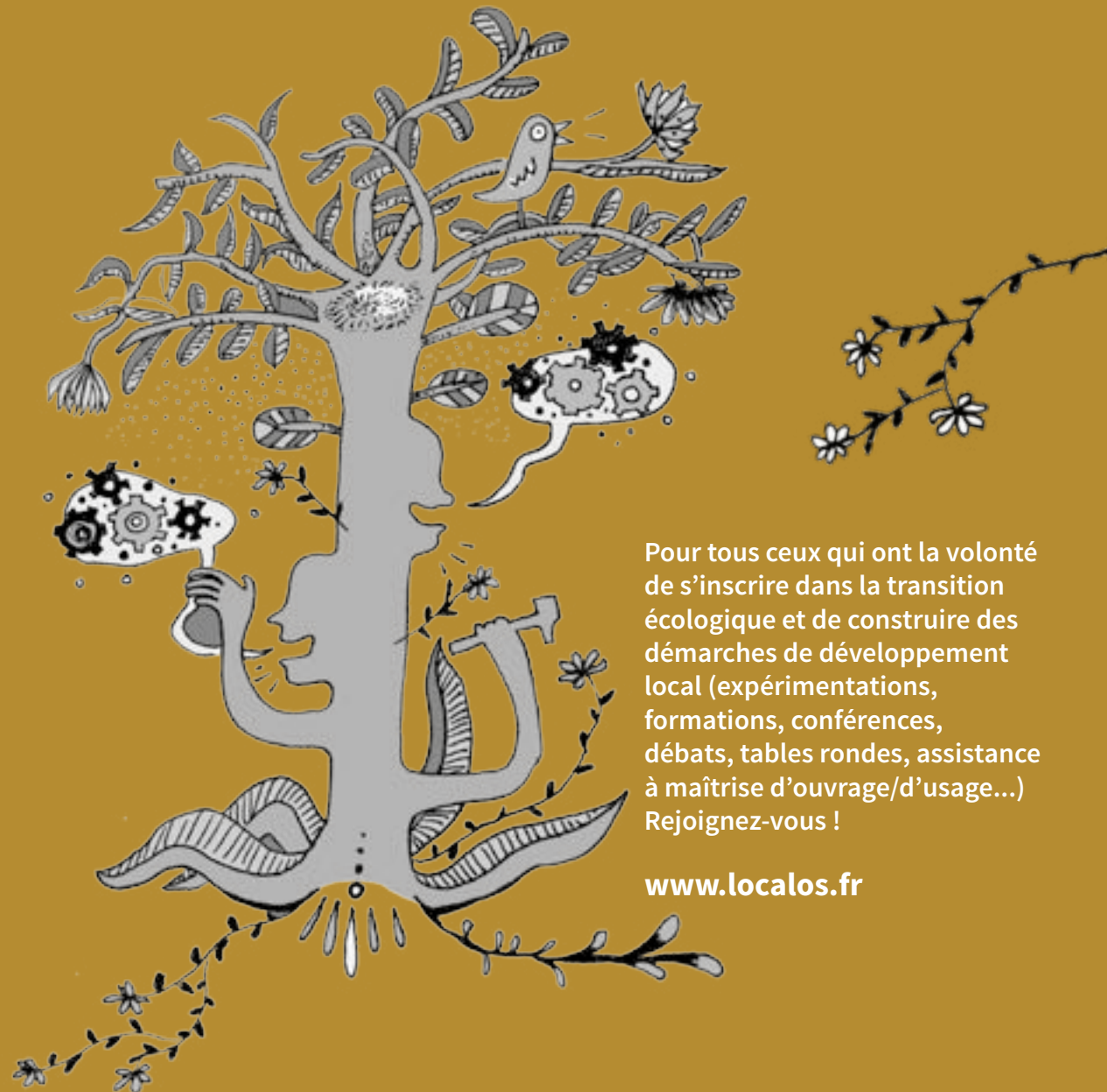
Notes

1. Henri Bergson, *Matière et mémoire*, Paris, Félix Alcan, 1896.
2. Bossuet, *Premier sermon pour le dimanche de la quinquagésime*.
3. Paul-Henry Chombart de Lauwe (dir.), *Paris et l'agglomération parisienne*, Paris, PUF, 1952.
4. *Le Nouvel Esprit du capitalisme*, cité dans le mémo ci-contre.
5. <http://fr.forumviesmobiles.org>
6. Léonor Lumineau et Margherita Nasi, « Travailler en voyageant, le rêve accompli des nomades numériques », *Le Monde*, 12 décembre 2017.
7. *Les Furtifs*, cité dans le mémo ci-contre.
8. Source : Direction générale de l'aviation civile.
9. Selon l'Observatoire des inégalités, seuls 8 % des Français vont skier une année sur deux, et ils sont 40 à 50 % à ne pas partir en vacances.
10. Vincent Kaufmann, Martin Schuler, Olivier Crevoisier et Pierre Rossel, *Mobilité et motilité : de l'intention à l'action*, cité dans le mémo ci-contre. Ou encore, par exemple : Vincent Kaufmann, « Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides ? », *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 118, 2005.

DARD
DARD

LES LOCALOS

Collectif des projets en campagne, du développement local, de l'autonomie et de l'impertinence



Pour tous ceux qui ont la volonté de s'inscrire dans la transition écologique et de construire des démarches de développement local (expérimentations, formations, conférences, débats, tables rondes, assistance à maîtrise d'ouvrage/d'usage...) Rejoignez-vous !

www.localos.fr

Mémo

L'origine du mot : selon le Centre national de ressources textuelles et lexicales, l'idée de mouvement, bien sûr associée à la mobilité, est historiquement liée à l'instabilité, l'incertitude, l'agitation.

L'ordre de grandeur : 80 à 90 % de la population mondiale n'a jamais pris l'avion.

Le chiffre : les ouvriers, bien qu'ils constituent 12 % de la population, ne totalisent que 2 % des déplacements en avion.

À lire

Luc Boltanski et Ève Chiapello, *Le Nouvel Esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard, 1999.

Alain Damasio, *Les Furtifs*, Clamart, La Volte, 2019.

Vincent Kaufmann, Martin Schuler, Olivier Crevoisier et Pierre Rossel, *Mobilité et motilité : de l'intention à l'action*, Lausanne, EPFL, 2003.