



Sous la direction de
Michel Bonnet
et Dominique Desjeux

Les territoires de la mobilité

Sciences sociales
et sociétés

puf

Introduction

Les significations multiples de la mobilité

DOMINIQUE DESJEUX*, MICHEL BONNET**

Comme l'énergie, la mobilité est un puissant analyseur de la vie en société dans la pluralité de ses dimensions technique, sociale et symbolique. Une partie de l'histoire de l'humanité peut se ramener à celle de l'importance stratégique des énergies dans le développement économique : le feu, l'eau, le vent ou les animaux de trait, hier ; la vapeur, l'électricité (Desjeux *et al.*, 1996) ou le pétrole pour l'époque moderne, celle de la double révolution industrielle et de la consommation qui débute, avec des succès divers, entre le XVI^e et le XVIII^e siècle pour l'Europe, l'Amérique du Nord, l'Inde et la Chine (Brewer, Porter, 1994). Mais c'est surtout le contrôle économique de l'énergie humaine, hommes, femmes, enfants, qui semble avoir de tout temps organisé une partie de la compétition pour l'accès au pouvoir politique et social. Contrôler l'énergie humaine pour la transformer en force de travail physique ou intellectuelle, ou pour l'orienter vers la « consommation » des biens et services pour reprendre l'expression de Georges Bataille, demande aussi de contrôler sa résidence et sa mobilité, qu'elle soit spatiale ou sociale. Mobilité et mobilisation sont deux des faces de la gestion de l'énergie humaine. La mobilité peut aussi être vue autant comme une menace, avec les « classes dangereuses » ou les « travailleurs immigrés », que comme

* Professeur d'anthropologie sociale et culturelle à la Sorbonne (Paris V), directeur scientifique d'Argonautes et responsable de l'axe consommation au CERJIS (CNRS).

** Psychosociologue, directeur de recherche au Plan urbanisme construction architecture (ministère de l'Équipement).

une potentialité avec l'« immigration dorée », celle des cadres supérieurs européens ou américains (A. C. Wagner, 1998).

Ce livre se propose de présenter suivant une approche pluridisciplinaire les ambivalences de la mobilité, à la fois condition du développement économique et source de nuisance (M. Bonnet) ; ses ambiguïtés, facteur d'amélioration des réseaux sociaux ou condition de l'atomisation des groupes (J. Rémy) ; ses paradoxes, plus on développe des zones franches plus on enferme les populations démunies dans une « désastreuse immobilité » et donc plus on la condamne au chômage (J. Lévy) ou plus on interdit l'entrée en centre ville des gros camions de livraison plus on augmente la pollution (M. Savy) ; et donc la multidimensionalité du « phénomène total » qu'elle représente.

Les chercheurs sur la nouvelle économie des transports vont mettre l'accent plus sur une approche en terme d'accessibilité et de temps, qu'en termes de distance entre deux points pour penser la circulation des biens et des personnes (M. Savy, J.-P. Orfeuill). Les urbanistes vont montrer que dans les métropoles modernes la vitesse, la distance et l'irrégularité des déplacements ont tellement augmenté que le contrôle de l'accès à la mobilité en devient une question de société. Elle en vient à être posée en termes de droit (F. Ascher, A. Haumont), celui de garantir à tous un minimum de capacité à se déplacer dans sa vie quotidienne, pour son travail ou pour ses loisirs. Les sociologues vont insister, à une échelle macrosociale, sur les liens entre mobilité spatiale et appartenance sociale, et par là sur les liens entre classes ou groupes sociaux, système de production, de consommation et de déplacement dans l'espace, les classes les plus favorisées étant celles qui contrôlent le mieux la gestion de la mobilité spatiale, même si globalement la mobilité a augmenté dans tous les milieux (A. Haumont, M. Bassand, V. Kaufmann, J. Lévy) ; et à une échelle microsociale sur comment la mobilité relève d'une gestion collective des risques de la rencontre avec les autres (J.-S. Bordreuil).

Cette présentation disciplinaire est cependant en partie illusoire. En fait chacun des chapitres traite, en fonction des échelles d'observation choisies de plusieurs dimensions à la fois. Les géographes confirment l'approche des sociologues en faisant ressortir combien la mobilité relève d'une gestion de l'altérité, notamment quand elle s'applique au domaine du tourisme : l'« étranger » c'est d'abord un intrus (R. Knafou). Les approches quantitatives sur les usages de la voiture (G. Dupuy) vont rejoindre les observations qualitatives de la microsociologie de la sociabilité au quotidien pour montrer que la voiture loin d'être un objet à usage égoïste est au contraire un moyen de forte sociabilité et de renforcement des liens sociaux (Moussaoui-Garabuau,

2000). La microsociologie des services à la mobilité des personnes (A. Bourdin) rejoint l'approche macroscopique sur la « révolution silencieuse logistique » que représente le développement des hubs, des containers et des systèmes de messagerie (M. Savy), – qui permettent d'optimiser en termes de coût et de temps les moments de rupture de charge dans le transport des biens matériels –, qui de façon homologique cherche à faire disparaître les effets pervers des ruptures de charge tout au long du déplacement des voyageurs. Ces services à la mobilité sont d'autant plus urgents à mettre en place que, d'une part, la « globalisation » entraîne l'apparition de problèmes très concrets, – les voyageurs internationaux se heurtant aux problèmes de compatibilité de prises électriques pour leur micro-ordinateur ou leurs divers appareils électriques quand ils voyagent à l'étranger sont obligés de transporter tout un sac de prises diverses et variées –, et que d'autre part, les conflits augmentent à l'intérieur des avions, des transports en commun ou entre automobilistes, comme le soulignait pour les États-Unis le quotidien *USA Today* du 19 juillet 2000. Il ajoutait que la régulation de certains conflits dans les avions par le commandant de bord avait entraîné des erreurs de pilotage ! Plus généralement, anticiper les effets pervers des ruptures de charges ou des tensions sociales en cherchant à limiter les risques de « mauvaise fin » attachés à la circulation des objets matériels et des personnes physiques, s'inscrit dans une stratégie de limitation du processus de « construction sociale de la méfiance » qui sous-tend toute mobilité (Ras *et al.*, 1998).

De façon transversale, tous les auteurs traitent des différentes formes de la mobilité spatiale, en relation ou non avec la mobilité sociale. Tous remettent en question le lien univoque entre mobilité et déplacement ou transport au profit d'une vision de la mobilité qui intègre la dimension virtuelle, celle de rapport social et celle d'accessibilité pour prendre des distances avec ce que J. Lévy appelle la « tyrannie euclidienne » : la ligne droite censée être la plus courte n'est plus la ligne la plus pertinente de la mobilité. Ce qui coûte cher, comme le montre M. Savy, ce sont les ruptures de charges : une traction longue coûte souvent moins cher que plusieurs tractions courtes.

Ils montrent aussi en quoi ces formes sont différentes aujourd'hui, et comment elles renouvellent la façon de réfléchir sur les déplacements, les transports, le nomadisme et la migration. Pour la plupart des auteurs la mobilité est un élément d'un système d'action complexe qui relie les lieux de travail, ceux d'accès aux biens de consommation, ceux de résidence et les espaces de loisirs, tout en intégrant les effets de la mobilité sur l'environnement. J. Rémy y ajoute la notion de « transaction sociale » pour atténuer ce qu'a de trop fonctionnelle, voire de

mécaniste, la notion de système, quand elle est appliquée à l'étude des groupes ou des sociétés et donc des villes et des métropoles.

Ils traitent tous aussi d'une question méthodologique stratégique pour la recherche en sciences sociales, celle des échelles d'observation (Desjeux, 1996) en les distinguant bien des échelles d'action (J. Lévy). Les échelles d'action traditionnelles entre le centre et la périphérie sont en partie remises en cause dans leur usage trop linéaire et centralisée de la mobilité appliquée aux transports pour faire apparaître la relativité de la notion de proximité (J. Lévy) qui rejoint celle d'accessibilité subjective de V. Kaufmann.

Nous pouvons tirer de ce livre trois grandes conclusions :

La première est que la mobilité comme question sociale renvoie à la notion de compétence : tous les groupes sociaux ne sont pas égaux face à l'accès à la mobilité, ni ne possèdent la même compétence de gestion de la mobilité : une mobilité peut en cacher une autre, comme aurait pu le dire la SNCF, une société experte en mobilité ! Une mobilité positive pour les groupes favorisés peut se transformer en précarité pour les groupes défavorisés. La mobilité n'est ni bonne, ni mauvaise en soi.

La deuxième conclusion dépasse le seul cadre de la mobilité, mais découle de la première. Elle montre comment la mobilité est un bon analyseur du social. En effet, la mobilité fait apparaître clairement une confusion fréquente entre individuation des usages et individualisation sociale. L'exemple de la voiture, du micro-ordinateur, voire de la trottinette à Central Park à New York ou sur les trottoirs parisiens aujourd'hui, nous montre que l'usage plus individuel d'un objet matériel, l'individuation, ne signifie pas pour autant égoïsme, individualisme, ou perte du lien social. Bien au contraire, cela peut créer du lien social du seul fait que l'individuation demande plus de régulation et donc plus de transactions sociales. De même que l'idiot à qui on montre la lune avec le doigt regarde le doigt, pour reprendre un proverbe chinois, de même ceux qui confondent individuation et individualisation prennent l'usage pour le social : en français cela pourrait se traduire par : « Ils se mettent le doigt dans l'œil ! » Cependant, il ne faut pas se faire d'illusion sur le lien social : l'usage collectif ne crée pas plus de lien social que l'usage individuel ne le détruit. L'usage collectif peut créer du lien comme de la domination (D. Courpasson, 2000). L'usage individuel peut produire de la libération, de l'exclusion comme de la coopération. À une échelle microsociale, les variations des pratiques quotidiennes peuvent faire illusion sur la bonne distribution de l'accès à la mobilité et à sa gestion. À une échelle d'observation macrosociale, il apparaît que la distribution inégalitaire des

diverses compétences sociales qui structure toute société, dont celle qui concerne la mobilité, semble relativement explicative de la construction ou de la perte du lien social : plus la compétence sociale est forte plus les groupes favorisés peuvent transformer en ressources leur capacité à être mobile pour créer des réseaux sociaux.

La troisième conclusion est la révolution copernicienne que nous devons opérer pour relativiser la mobilité urbaine, notamment en termes de distance physique pour la penser non plus en termes de déplacement le plus court d'un point à un autre, du centre ville à la banlieue ou à la périphérie, par exemple, mais en termes de système d'organisation à optimiser entre une multitudes d'acteurs aux intérêts et aux mobilités contradictoires. Ceci veut dire que la gestion collective des déplacements doit non seulement intégrer les notions de coût et d'accessibilité mais aussi celles de risque et de méfiance.

mécaniste, la notion de système, quand elle est appliquée à l'étude des groupes ou des sociétés et donc des villes et des métropoles.

Ils traitent tous aussi d'une question méthodologique stratégique pour la recherche en sciences sociales, celle des échelles d'observation (Desjeux, 1996) en les distinguant bien des échelles d'action (J. Lévy). Les échelles d'action traditionnelles entre le centre et la périphérie sont en partie remises en cause dans leur usage trop linéaire et centralisée de la mobilité appliquée aux transports pour faire apparaître la relativité de la notion de proximité (J. Lévy) qui rejoint celle d'accessibilité subjective de V. Kaufmann.

Nous pouvons tirer de ce livre trois grandes conclusions :

La première est que la mobilité comme question sociale renvoie à la notion de compétence : tous les groupes sociaux ne sont pas égaux face à l'accès à la mobilité, ni ne possèdent la même compétence de gestion de la mobilité : une mobilité peut en cacher une autre, comme aurait pu le dire la SNCF, une société experte en mobilité ! Une mobilité positive pour les groupes favorisés peut se transformer en précarité pour les groupes défavorisés. La mobilité n'est ni bonne, ni mauvaise en soi.

La deuxième conclusion dépasse le seul cadre de la mobilité, mais découle de la première. Elle montre comment la mobilité est un bon analyseur du social. En effet, la mobilité fait apparaître clairement une confusion fréquente entre individuation des usages et individualisation sociale. L'exemple de la voiture, du micro-ordinateur, voire de la trottinette à Central Park à New York ou sur les trottoirs parisiens aujourd'hui, nous montre que l'usage plus individuel d'un objet matériel, l'individuation, ne signifie pas pour autant égoïsme, individualisme, ou perte du lien social. Bien au contraire, cela peut créer du lien social du seul fait que l'individuation demande plus de régulation et donc plus de transactions sociales. De même que l'idiot à qui on montre la lune avec le doigt regarde le doigt, pour reprendre un proverbe chinois, de même ceux qui confondent individuation et individualisation prennent l'usage pour le social : en français cela pourrait se traduire par : « Ils se mettent le doigt dans l'œil ! » Cependant, il ne faut pas se faire d'illusion sur le lien social : l'usage collectif ne crée pas plus de lien social que l'usage individuel ne le détruit. L'usage collectif peut créer du lien comme de la domination (D. Courpasson, 2000). L'usage individuel peut produire de la libération, de l'exclusion comme de la coopération. À une échelle microsociale, les variations des pratiques quotidiennes peuvent faire illusion sur la bonne distribution de l'accès à la mobilité et à sa gestion. À une échelle d'observation macrosociale, il apparaît que la distribution inégalitaire des

2000). La microsociologie des services à la mobilité des personnes (A. Bourdin) rejoint l'approche macroscopique sur la « révolution silencieuse logistique » que représente le développement des hubs, des containers et des systèmes de messagerie (M. Savy), – qui permettent d'optimiser en termes de coût et de temps les moments de rupture de charge dans le transport des biens matériels –, qui de façon homologique cherche à faire disparaître les effets pervers des ruptures de charge tout au long du déplacement des voyageurs. Ces services à la mobilité sont d'autant plus urgents à mettre en place que, d'une part, la « globalisation » entraîne l'apparition de problèmes très concrets, – les voyageurs internationaux se heurtant aux problèmes de compatibilité de prises électriques pour leur micro-ordinateur ou leurs divers appareils électriques quand ils voyagent à l'étranger sont obligés de transporter tout un sac de prises diverses et variées –, et que d'autre part, les conflits augmentent à l'intérieur des avions, des transports en commun ou entre automobilistes, comme le soulignait pour les États-Unis le quotidien *USA Today* du 19 juillet 2000. Il ajoutait que la régulation de certains conflits dans les avions par le commandant de bord avait entraîné des erreurs de pilotage ! Plus généralement, anticiper les effets pervers des ruptures de charges ou des tensions sociales en cherchant à limiter les risques de « mauvaise fin » attachés à la circulation des objets matériels et des personnes physiques, s'inscrit dans une stratégie de limitation du processus de « construction sociale de la méfiance » qui sous-tend toute mobilité (Ras *et al.*, 1998).

De façon transversale, tous les auteurs traitent des différentes formes de la mobilité spatiale, en relation ou non avec la mobilité sociale. Tous remettent en question le lien univoque entre mobilité et déplacement ou transport au profit d'une vision de la mobilité qui intègre la dimension virtuelle, celle de rapport social et celle d'accessibilité pour prendre des distances avec ce que J. Lévy appelle la « tyrannie euclidienne » : la ligne droite censée être la plus courte n'est plus la ligne la plus pertinente de la mobilité. Ce qui coûte cher, comme le montre M. Savy, ce sont les ruptures de charges : une traction longue coûte souvent moins cher que plusieurs tractions courtes.

Ils montrent aussi en quoi ces formes sont différentes aujourd'hui, et comment elles renouvellent la façon de réfléchir sur les déplacements, les transports, le nomadisme et la migration. Pour la plupart des auteurs la mobilité est un élément d'un système d'action complexe qui relie les lieux de travail, ceux d'accès aux biens de consommation, ceux de résidence et les espaces de loisirs, tout en intégrant les effets de la mobilité sur l'environnement. J. Rémy y ajoute la notion de « transaction sociale » pour atténuer ce qu'a de trop fonctionnelle, voire de

mécaniste, la notion de système, quand elle est appliquée à l'étude des groupes ou des sociétés et donc des villes et des métropoles.

Ils traitent tous aussi d'une question méthodologique stratégique pour la recherche en sciences sociales, celle des échelles d'observation (Desjeux, 1996) en les distinguant bien des échelles d'action (J. Lévy). Les échelles d'action traditionnelles entre le centre et la périphérie sont en partie remises en cause dans leur usage trop linéaire et centralisée de la mobilité appliquée aux transports pour faire apparaître la relativité de la notion de proximité (J. Lévy) qui rejoint celle d'accessibilité subjective de V. Kaufmann.

Nous pouvons tirer de ce livre trois grandes conclusions :

La première est que la mobilité comme question sociale renvoie à la notion de compétence : tous les groupes sociaux ne sont pas égaux face à l'accès à la mobilité, ni ne possèdent la même compétence de gestion de la mobilité : une mobilité peut en cacher une autre, comme aurait pu le dire la SNCF, une société experte en mobilité ! Une mobilité positive pour les groupes favorisés peut se transformer en précarité pour les groupes défavorisés. La mobilité n'est ni bonne, ni mauvaise en soi.

La deuxième conclusion dépasse le seul cadre de la mobilité, mais découle de la première. Elle montre comment la mobilité est un bon analyseur du social. En effet, la mobilité fait apparaître clairement une confusion fréquente entre individuation des usages et individualisation sociale. L'exemple de la voiture, du micro-ordinateur, voire de la trottinette à Central Park à New York ou sur les trottoirs parisiens aujourd'hui, nous montre que l'usage plus individuel d'un objet matériel, l'individuation, ne signifie pas pour autant égoïsme, individualisme, ou perte du lien social. Bien au contraire, cela peut créer du lien social du seul fait que l'individuation demande plus de régulation et donc plus de transactions sociales. De même que l'idiot à qui on montre la lune avec le doigt regarde le doigt, pour reprendre un proverbe chinois, de même ceux qui confondent individuation et individualisation prennent l'usage pour le social : en français cela pourrait se traduire par : « Ils se mettent le doigt dans l'œil ! » Cependant, il ne faut pas se faire d'illusion sur le lien social : l'usage collectif ne crée pas plus de lien social que l'usage individuel ne le détruit. L'usage collectif peut créer du lien comme de la domination (D. Courpasson, 2000). L'usage individuel peut produire de la libération, de l'exclusion comme de la coopération. À une échelle microsociale, les variations des pratiques quotidiennes peuvent faire illusion sur la bonne distribution de l'accès à la mobilité et à sa gestion. À une échelle d'observation macrosociale, il apparaît que la distribution inégalitaire des

diverses compétences sociales qui structure toute société, dont celle qui concerne la mobilité, semble relativement explicative de la construction ou de la perte du lien social : plus la compétence sociale est forte plus les groupes favorisés peuvent transformer en ressources leur capacité à être mobile pour créer des réseaux sociaux.

La troisième conclusion est la révolution copernicienne que nous devons opérer pour relativiser la mobilité urbaine, notamment en termes de distance physique pour la penser non plus en termes de déplacement le plus court d'un point à un autre, du centre ville à la banlieue ou à la périphérie, par exemple, mais en termes de système d'organisation à optimiser entre une multitudes d'acteurs aux intérêts et aux mobilités contradictoires. Ceci veut dire que la gestion collective des déplacements doit non seulement intégrer les notions de coût et d'accessibilité mais aussi celles de risque et de méfiance.