Mobilités.

Par Luca Pattaroni et Vincent Kaufmann



Nous bougeons de plus en plus. En termes de flux, cela se traduit par une croissance sans précédent des kilomètres parcourus. Ainsi, par exemple, le trafic de voyageurs (tous moyens de transports confondus) est passé en Europe de l'ouest de 2 à 5 milliards de voyageurs/kilomètres par an entre 1970 et 2005. Cet accroissement n'est pas sans poser problème : engorgement chronique des infrastructures de transports routiers, ferroviaires et des plateformes aéroportuaires ; problèmes environnementaux, qui vont des pollutions atmosphérique et sonore au gaspillage du sol ; problèmes, enfin, relatifs aux inégalités d'accès aux systèmes de transport, à l'automobile en particulier.

Beaucoup d'encre a déjà coulé sur les réponses possibles à cette situation. Pourtant, la plupart des mesures préconisées s'avèrent jusqu'à présent très complexes et par là même peu efficientes. Nous aimerions pour notre part faire un pas en arrière, pour poser dans cette traverse deux questions triviales en apparence, mais essentielles : Qu'est-ce que la mobilité ? Qu'apporte-t-elle (à la personne, à la société) ? Curieusement, peu de recherches se sont attaquées à ce thème. Prenant pour argent comptant l'article 13 de la déclaration universelle des droits de l'homme qui dit que toute personne a le droit de circuler librement, de nombreux travaux partent du postulat plus ou moins explicite que l'accroissement de la mobilité est le reflet d'un processus de démocratisation de la « liberté » de déplacement, et qu'à ce titre, elle est intrinsèquement positive. Et, si c'était faux ?

En-deçà, ou au-delà, du caractère positif ou négatif de la mobilité, il nous semble qu'autour d'elle se dessine ce qui fait à la fois la qualité d'une vie personnelle et celle d'un monde commun. Il faut donc ouvrir différentes pistes afin de voir comment la mobilité vient plus largement interroger le devenir et la qualité de notre société. Voici quelques uns des questionnements thématiques qu'ils nous sembleraient stimulants d'explorer au fil des articles de cette traverse « mobilités » :

Sommes-nous vraiment de plus en plus mobiles ?

Les modes de vie occidentaux se caractérisent par la nécessité de jongler avec le temps et l'espace pour réaliser des activités de plus en plus éloignées spatialement les unes des autres. Une question préalable doit toutefois être soulevée : se déplacer plus vite et plus loin signifie-t-il être plus mobile ? Pour y répondre, il faut notamment (re)penser ce que signifie le fait d'« être mobile » : cela renvoie-t-il à une simple métrique spatiale ou, plus fondamentalement, à une qualité de notre expérience du monde (rencontre de l'altérité, transformation d'état, etc.) ?

En se déplaçant plus vite et plus loin, sommes-nous plus libres ?

On considère souvent les pendulaires de longue distance, ou encore les élites cosmopolites, comme des « grands » mobiles, voire même des « pionniers » de la mobilité ouvrant un rapport au monde s'émancipant des anciennes tutelles locales. Toutefois, nombreux sont les cas où ces comportements de mobilité ont été adoptés comme « la moins mauvaise solution », en tenant compte en particulier des exigences liées au maintien d'une vie familiale satisfaisante. De la même manière, nombreux sont les salariés qui sont incités à être mobiles suite à des délocalisations d'entreprises ou, plus largement, à l'organisation « en réseau » du capitalisme. L'expérience même de la mobilité n'est jamais la marque univoque d'une émancipation.

La puissance de mobilité (motilité) comme dimension des inégalités sociales.

Les différentiels de capacité à se mouvoir ? ou différentiels de motilité ? nous semblent devenir un des facteurs inédits d'inégalité. Nous postulons ainsi que face aux épreuves de la mobilité, les personnes s'avèrent profondément inégales. Afin d'approfondir cette intuition, il faut se demander dans quelle mesure ? et par quels mécanismes ? les potentiels de vitesse procurés par les systèmes de transport sont susceptibles de produire des inégalités sociales (entre personnes, entre régions) ? Ces inégalités ne relèvent pas seulement d'une question d'accessibilité mais elles découlent aussi de différences existant dans les compétences individuelles nécessaires à la mobilité et, plus largement encore, pour vivre d'une manière jugée bonne par les personnes.

L'espace face à la multiplication des manières de se déplacer et de communiquer.

Les systèmes et de transport et de communication à distance ont connu des avancées considérables ces soixante dernières années. Ces systèmes procurent désormais des potentiels de vitesse considérables et largement démocratisés, ainsi qu'une multiplication des choix possibles en la matière. Cette multiplication transforme-t-elle notre rapport à l'espace ? Plus spécifiquement, voit-on émerger des manières nouvelles de « faire avec » l'espace ? Des manières nouvelles de répondre aux épreuves spatiales et, par-là, de composer un monde commun ?

Ce que la mobilité fait à la ville.

Les transformations actuelles de la mobilité modèlent l'urbain. Cette observation n'est pas nouvelle : dans les années 1930, les chercheurs de l'École de Chicago parlaient déjà de « l'homme doué de locomotion » comme sujet de la sociologie urbaine. Quels liens médiats ou immédiats avec la mobilité entretiennent des phénomènes comme l'étalement urbain, la ségrégation, la fragmentation ou

encore la gentrification ?

Cette série d'interrogations ? de loin pas exhaustive ? révèle le fait que la mobilité vient questionner les fondements mêmes de notre vivre ensemble dans son organisation pratique et dans son horizon politique et moral. Cette traverse se propose d'être le reflet de ce questionnement, allant des questions les plus ontologiques aux problématiques les plus techniques. En effet, la mobilité est tout à la fois expérience et structure, sens et usage. Il ne s'agit donc pas de distinguer différentes « facettes » de nos mobilités mais d'accueillir des recherches aux frontières des disciplines qui donnent à voir la manière dont se tissent au cœur des questions les plus techniques le devenir de notre société.

La traverse « Mobilités » comprend notamment un dossier thématique « Mobilités, différenciations et inégalités » constitué de six contributions, présentées dans le texte introductif de Klein, Ortar et Pochet.

Illustration : zifeng, « movement », 16.3.2006, Flickr (tous droits réservés).

Résumé

Nous bougeons de plus en plus. En termes de flux, cela se traduit par une croissance sans précédent des kilomètres parcourus. Ainsi, par exemple, le trafic de voyageurs (tous moyens de transports confondus) est passé en Europe de l'ouest de 2 à 5 milliards de voyageurs/kilomètres par an entre 1970 et 2005. Cet accroissement n'est ...