

## Les politiques de la mobilité



Soumis par Forum Vies Mobiles le mer, 10/09/2013 - 18:17

Mots clés

Histoire des mobilités

Politiques publiques

Réseaux

Inégalités

Représentations

Identité

Pouvoir

Discipline

Sciences humaines

Mode de transport

Automobile

Bus

Marche

Train

Visuel



Auteur

Tim Cresswell (Géographe)

Fichier vidéo

Transcription écrite

\*Pourquoi nous déplaçons-nous ? Par quels moyens ? De quelles façons... ? La mobilité ne peut pas se résumer à un simple "tout plus mobile" mentalement en point // A. à un point B. As. contraire, elle est le résultat de plusieurs dimensions, toutes vécues différemment par les individus. Explications avec Tim Cresswell.\*

Lorsque l'on envisage la mobilité comme un tout, il devient nécessaire de réfléchir aux politiques de la mobilité. Je crois que nous vivons à une époque où les questions concernant la mobilité, quand, comment, où nous déplaçons-nous ? sont des caractéristiques individuelles aussi importantes que les lieux dans lesquels nous vivons. De fait, nous pouvons penser la mobilité en fonction d'une hiérarchie qui serait dominée par la classe cinétique comprenant ceux qui peuvent se déplacer d'un endroit à un autre avec une certaine facilité, qui voyagent assez souvent, parcourent confortablement de grandes distances et sont les bienvenus quelle que soit leur destination. À l'autre bout du spectre, dans la classe cinétique inférieure, on trouve ceux qui se déplacent contre leur gré, ou que l'on empêche de se rendre là où ils veulent. Leurs déplacements sont parfois dépourvus de confort, extrêmement contrôlés, et résultent plus rarement d'un libre choix que ceux de l'élite cinétique. Je vais donc caractériser cette hiérarchie, cette dimension politique de la mobilité à l'aide de six idées, six axes clés essentiels pour penser le mouvement. Je ne prétends pas que ce soient les seules, mais il s'agit certainement de six dimensions importantes.

### ### 1. Pourquoi voyageons-nous ?

Examinons pour commencer les raisons des déplacements : pourquoi les objets et les personnes se mettent-ils en mouvement ? Quelle est leur force motrice ? En termes de physique, pour qu'un objet se mette en mouvement, il faut qu'une force agisse. Chez les êtres humains, cette force peut être externe, quelque chose provoque notre déplacement, ou interne, le résultat d'une décision, d'une action. Il me semble très important de se demander dans quelle mesure, à quel degré tout mouvement humain repose sur un désir, sur la force d'une volonté, sur une intention, et / ou, d'un autre côté, il résulte d'une obligation, il est le produit d'une contrainte, réalisé sous la menace de conséquences dommageables. Je pense que cela permet de considérer la mobilité de manières très différentes et d'introduire des distinctions intéressantes. Il serait facile, me semble-t-il, de suggérer que l'élite cinétique a toujours le choix, tandis que la classe des laissés-pour-compte serait toujours contrainte. Ce n'est pas ce que je veux dire, je crois que même les voyageurs les plus privilégiés sont parfois découragés au moment d'accéder à leur siège de première classe sur un vol Paris-Singapour : ce qui, pour nous, peut sembler du grand luxe peut être vécu comme une obligation par ceux qui doivent le faire constamment pour des raisons professionnelles. Je ne veux donc pas faire une opposition facile, mais je pense néanmoins qu'il y a des différences importantes entre un voyageur qui se sent fatigué et n'a pas envie de se rendre à Singapour, et celui qui, par exemple, en est réduit à grimper dans le logement du train d'atterrissage d'un d'avion en Afrique pour espérer gagner Londres et qui finit par tomber mort de froid quelque part avant Heathrow, ce qui se produit régulièrement de par le monde lorsque des gens essaient de se rendre dans un autre pays en se cachant dans les trains d'atterrissage des avions.

### ### 2. La vitesse des déplacements

Le second aspect de la mobilité qui a des implications politiques est celui de la vitesse, de la rapidité. D'une certaine manière, il s'agit d'une évidence : si l'on peut se rendre à destination plus vite, c'est en général parce qu'on a payé davantage ou parce qu'on a un accès privilégié, par exemple aux voies rapides de certains axes routiers, où les automobilistes paient un supplément pour éviter la voie lente. Pensons aux transports aériens, où depuis l'époque du Concorde, on ne peut plus vraiment aller quelque part en avion plus rapidement que quelqu'un d'autre, toutes les classes voyagent à la même vitesse. Les moments clés sont au début et à la fin du trajet : le temps que l'on met à traverser les aéroports a été accéléré pour les catégories privilégiées, et même s'il vous faut patienter, le privilégié peut le faire dans un salon VIP plutôt que dans un McDonald's Il y a donc ici une différence majeure en termes de rapidité, mais qu'il ne faut pas réduire à la seule possibilité d'aller plus vite. La lenteur est elle aussi un aspect des politiques de vitesse : on

connaît le mouvement baptisé slow food, ou le mouvement cittaslow qui vient d'Italie mouvement pour une ville lente, pour blog culture mobile la lenteur (C'est pour enfants sans mobiles), le mouvement <https://slowfoodinmobiles.org/then> pas né dans le milieu ouvrier, il ne peut venir que d'une classe sociale qui a le loisir de penser la lenteur comme une vertu qui a la possibilité de faire le choix de la lenteur. On voit ici que vitesse et liberté de choix s'articulent de manière intéressante. L'une des formes extrêmes sous lesquelles nous pouvons penser la vitesse est l'idée d'immédiateté, de simultanéité parfaite entre deux événements. Le philosophe Paul Virilio a beaucoup écrit sur ce sujet : pour lui, l'une des grandes transformations de notre histoire est l'entrée dans l'ère de l'immédiateté, où les choses se produisent dès que l'on presse un bouton. Et ce n'est pas là une question de technologie des transports mais de communication, de toutes les façons dont nous sommes interconnectés.

### ### 3. Le rythme de la mobilité

Le rythme constitue la troisième dimension de la politique de la mobilité. Il désigne ou bien des intervalles de mobilité pendant lesquels un certain type de mobilité a lieu selon une série temporelle particulière et de manière récurrente, ou bien il renvoie à la relation entre mobilité et immobilité, l'alternance de moments d'arrêt et de marche se produisant selon une mesure particulière, comme en musique, à intervalles réguliers. Le rythme est un phénomène que l'on a étudié sous bien des aspects. On peut prendre l'exemple du XIXe siècle et des débuts du chemin de fer, qui ont entraîné une transformation des rythmes de vie, rendue nécessaire par l'introduction des horaires de trains. Auparavant, les gens attendaient, mais le train n'attend pas, il part à l'heure, en théorie du moins, et tant pis pour ceux qui le ratent. Si les rythmes de vie ont donc commencé à être dépendants des passages du train et du découpage temporel que les transports ferroviaires rendaient nécessaire, notre façon de parler du temps, de regarder l'heure sur nos montres trouve son origine dans la façon dont les chemins de fer ont imposé d'élaborer des horaires pour éviter les collisions. C'est ainsi que les rythmes de vie ont été entièrement remodelés par cette double invention du chemin de fer et des horaires de train, donnant lieu au temps que nous connaissons aujourd'hui. On peut penser à d'autres rythmes temporels. Le sociologue français Henri Lefebvre, spécialiste des phénomènes urbains, distinguait deux types de rythme, l'un qu'il appelait biologique, le rythme du corps, de ce qui vous touche de près, il avait une conception assez romantique de ce rythme, l'autre étant un rythme imposé. Rythme technologique, ce dernier est un rythme imposé par des facteurs comme le train et de nouvelles formes de temporalités. On peut donc envisager le rythme sous la forme d'un conflit qui a émergé à cette époque entre le rythme du corps, naturel, et le rythme imposé par le capital, le capitalisme, la technologie, l'industrialisation et l'urbanisation, autant de phénomènes qui se sont développés au XIXe siècle, à une vitesse foudroyante. Henri Lefebvre aimait tout particulièrement souligner que le rythme apparaissait comme un temps régulé, gouverné par des lois rationnelles, mais en contact avec ce qu'il y a de moins rationnel dans l'être humain, à savoir le corps dans sa dimension charnelle. Le corps a donc son rythme propre, la rationalité a aussi le sien, tous deux entrent en contact et ce contact est politique. Tout autant que dans les chemins de fer, on peut observer cette articulation dans un grand nombre d'aspects différents de la vie. L'une des transformations du XIXe siècle et du début du XXe siècle est le découpage du temps dans les usines, avec les horaires de pointage au début et à la fin de la journée de travail et les pauses pour déjeuner à heures fixes. Les analyses de la marche, aussi appelées 'Gait analysis' nous offrent un exemple plus récent pour appréhender le rythme. Il est désormais possible de reconnaître quelqu'un, de l'identifier d'après son type de démarche. À une certaine distance, grâce à un appareil photographique, on peut observer quelqu'un qui marche et le reconnaître : c'est une technique qui est utilisée dans les aéroports et dans d'autres lieux pour identifier des gens de loin, ce qui évite d'avoir à relever des empreintes digitales ou à établir un contact direct. On peut déterminer simplement grâce aux mouvements d'une personne, à son rythme, si elle est suspecte ou non. Il y a donc des rythmes qui font naître des soupçons et d'autres qui inspirent confiance. Sur une plus grande échelle, dans les aéroports, des observateurs relèvent les lieux où les gens se rendent et à quel moment, se demandent s'ils font des allers simples ou s'ils vont vers des destinations bizarres. Toutes ces données alimentent des programmes utilisés pour reconnaître les passagers, si bien qu'au moment du check-in, on sait

en qui on peut avoir confiance. C'est là une autre dimension du rythme.

<div class="logo logo-mobile"> <a href="https://fr.forumviesmobiles.org/"><img src="https://forumviesmobiles.org/then  
### 4. Les itinéraires de la mobilité

La quatrième dimension politique de la mobilité concerne les itinéraires empruntés. Les déplacements ne se déroulent pas uniformément, comme de l'eau qui s'écoule sans friction sur une surface plane. La mobilité est canalisée, comme une rivière, un liquide en mouvement suivant un cours particulier. Une grande part des politiques de mobilité vient de la façon dont elle est arrêtée ou encouragée mais seulement là où on a le droit d'aller ou non. Cela engendre des courants, la planification des flux de mobilité autorisés. C'est évidemment le cas dans le cadre des politiques de transport : on aménage des itinéraires routiers ou ferroviaires pour organiser les flux de voyageurs sur certains axes plutôt que d'autres. Ce phénomène est de plus en plus politique dans la mesure où le tracé retenu privilégie certains types de mouvement plutôt que d'autres. Ainsi par exemple le trajet entre un aéroport et le centre-ville d'une grande métropole comme Paris ou Londres : on emprunte habituellement une liaison rapide qui conduit de l'aéroport au cœur de la ville et qui ignore tous les lieux intermédiaires dans lesquels généralement le train ne s'arrête même pas. Si vous prenez la liaison Heathrow Express, par exemple, le trajet ne prend que 15 minutes sans s'arrêter nulle part. Stephen Graham, spécialiste des théories de l'urbanisme, parle à ce sujet d'un « effet tunnel » susceptible de prendre de multiples formes, chaque fois que des gens paient pour avoir le privilège de se déplacer, en général pour aller plus rapidement et plus directement d'un point à un autre, alors que le même trajet devient plus tortueux pour ceux qui ne paient pas ce prix. J'ai pu en observer un exemple lorsque je travaillais à Los Angeles : un projet de tramway était à l'étude pour relier des quartiers de banlieue au centre-ville. Différentes associations se sont mobilisées contre ce projet, faisant valoir qu'il ne ferait que bénéficier de façon disproportionnée à la population active blanche qui réside dans les banlieues de Los Angeles et travaille au centre-ville, tandis que les personnes, souvent latino-américaines ou coréennes, et en général des femmes, chargées de faire le ménage chez cette population blanche seraient obligées de voyager en bus, souvent avec quatre ou cinq correspondances, pour venir en sens inverse depuis les villes où elles habitent vers les banlieues où elles doivent nettoyer les maisons pendant que leurs habitants travaillent en ville. Un type de mobilité est donc facilité tandis que les autres sont rendus plus compliqués du fait des itinéraires et des changements nécessaires. On voit donc à quel point les conduites, les canaux ou les tunnels sont aussi une question politique, ce qui bouleverse une conception un peu datée de la topographie, de la morphologie de l'espace et du paysage, et débouche sur une nouvelle approche politique, fondée sur ce que nous pourrions appeler la topologie, qui ne s'intéresse pas à la proximité spatiale de deux objets mais à leur interconnexion.

#### ### 5. L'expérience subjective de la mobilité

La cinquième dimension de la politique de la mobilité que je voudrais aborder concerne la façon dont elle est vécue. Ce n'est pas tout à fait la même chose, on ne pourrait pas poser la question dans un sens physique, mais dans la mesure où nous parlons d'êtres humains – ou peut-être d'animaux –, l'expérience subjective est essentielle. Nous avons déjà évoqué à propos des voyages en avion les différences de perception entre un voyage en première classe et un voyage en classe économique, dans ce que j'appelle parfois le wagon à bétail. En classe économique, on ne se fait pas masser, on ne vous offre pas des plats préparés par un chef renommé quelque part dans le monde ou imaginés par lui, et là encore, on ne peut pas s'allonger à l'horizontale ; autant d'expériences qu'on ne fait pas si on se trouve au fond de l'avion. On peut aussi réfléchir à la marche à pied, aux antipodes du voyage en avion. Bon nombre d'entre nous la considèrent comme un plaisir, quelque chose qui fait du bien après un repas, une belle promenade, peut-être une randonnée campagnarde pendant les vacances, dans ce cas la marche est une activité de privilégié, tandis que la marche qui correspond à une nécessité imposée est une expérience tout à fait différente. Récemment aux États-Unis, alors que je cherchais une maison, je suis tombé sur une application baptisée Walk-score. Elle indique à propos d'une maison donnée si le quartier est praticable à pied, si elle est proche des équipements publics locaux, s'il y a une bibliothèque dans les environs et des commerces de proximité, s'il faut prendre

souvent la voiture ou non. L'idée est-elle bonne ? Si on obtient un score de 80 %, il s'agit d'une bonne maison. Le cas rappelle également à un bref instant des mobilités pédestres à Boston. Lorsque l'un d'eux demandait qu'on lui indique un bon quartier à Boston pour circuler à pied, il voulait pouvoir se déplacer à pied dans son quartier. Et quelqu'un lui a fait cette réponse que j'ai trouvée très pertinente : « Si vous voulez un quartier où beaucoup de gens marchent, allez vivre dans les quartiers pauvres, car là où vivent les gens pauvres, ils sont obligés de marcher. Les infrastructures n'y sont pas aussi bonnes, les gens ont moins souvent la chance d'avoir une voiture, ils sont habitués à se déplacer à pied. »

### ### 6. Les frictions de la mobilité

La sixième dimension de la mobilité peut se formuler ainsi : quand et pourquoi cesse-t-elle ? On peut l'envisager en termes de friction, la mobilité ne se produit jamais dans un monde sans friction, la machine à mouvement perpétuel n'existe pas, elle rencontre toujours quelque chose qui la conduit à s'arrêter. La question qui se pose est : pourquoi et comment ? De toute évidence, la friction est inégalement répartie. L'existence comporte plus de frictions pour certaines personnes que pour d'autres. On peut penser aux différents dispositifs de sécurité que l'on trouve en milieu urbain, les caméras de surveillance, les résidences clôturées, tous les espaces dont l'accès est sécurisé, même les centres commerciaux. Quand on entre dans un centre commercial, si on a l'air de quelqu'un de respectable, si on répond aux attentes des gens qui contrôlent, à leur image du consommateur-type, on ne soupçonnera jamais que l'on a été observé et que l'entrée aurait pu nous être refusée. Mais si on ne correspond pas à ces critères, il est tout à fait possible qu'au moment où l'on franchit la porte, le service de sécurité apparaisse, un service qui demeure invisible aux yeux du plus grand nombre qui n'a pas à s'en soucier et qui n'apparaît que pour d'autres personnes, peut-être des jeunes avec des skate-board, portant des sweats à capuche, ou peut-être des gens qui semblent pauvres. Ceux-là sont arrêtés, et des frictions se produisent. Cela se produit aussi dans les aéroports, bien sûr, où les personnes qui se font contrôler le plus souvent sont celles qui ne correspondent pas au signalement du voyageur inoffensif. En Europe, ce voyageur-type est masculin, blanc, âgé de 40 à 60 ans, par exemple un homme d'affaires voyageant régulièrement, et qui franchira sans encombre les différents points de contrôle, tandis que celui qui, pour une raison ou pour une autre, ne répond pas à cette image se fera arrêter à plusieurs reprises. Les géographes avaient coutume de parler d'un phénomène appelé la friction de la distance : plus une chose est éloignée, plus les chances d'interaction sont faibles et a contrario, plus une chose est proche, plus ces chances sont grandes. Cet axiome, dans un monde globalisé, a cessé d'être toujours vrai, il est souvent erroné : les minorités indiennes vivant dans le quartier de South Hall à Londres sont par exemple en contact bien plus étroit avec l'Inde qu'elles ne le sont avec les Galles de l'Ouest, même si le Pays de Galles est évidemment bien plus proche, et cela à cause de l'efficacité des moyens de communication, notamment des télécommunications. Nous entrons dans une ère où les limites et les frontières, les choses qui entravent le mouvement, ne sont plus une question de distance mais dépendent des types d'espaces que nous traversons, ainsi que de notre identité. La répartition des frictions est quelque chose de très politique : qui est arrêté dans ses déplacements ? Avec quelle fréquence ? Reprenons l'exemple des contrôles policiers sur la route : Elle se fait arrêter aussi quand elle marche en ville : pourquoi ? Une autre se déplace sans être arrêtée et ne s'arrête que quand elle le veut. Ces questions sont importantes pour appréhender la dimension politique de la mobilité.

### ### 7. Les enjeux de pouvoir de la mobilité

J'ai donc présenté six facettes des politiques de la mobilité, six éléments à prendre en considération pour analyser la manière dont la mobilité est articulée avec le pouvoir. Le premier point était la cause du mouvement, puis la vitesse. Avec quelle vitesse ou quelle lenteur choisit-on ou sommes-nous obligés de voyager ? Le rythme : A quels intervalles voyageons-nous ? Comment suivons-nous un rythme que nous avons choisi ou qui nous a été imposé ? Les itinéraires : Comment allons-nous d'un point A à un point B ? S'agit-il d'un trajet facile ou d'un itinéraire pénible ? L'expérience : Que ressent-on quand on voyage ? Sommes-nous gênés dans nos mouvements, est-ce inconfortable pour les autres ? Et enfin l'arrêt dû aux

frictions : Comment ces frictions sont-elles réparties parmi différentes catégories de population et d'individus ? Chacun de ces aspects joue un rôle important pour noter les grands axes de la géographie de la mobilité dans lequel nous vivons, chacun d'entre eux est controversé mais tous sont importants pour toutes les formes de mobilité que l'on étudie, de la marche à pied à la conduite automobile en passant par les transports aériens. Il en existe sans doute d'autres, j'en suis certain, mais ces six-là méritent à mon avis d'être analysés.

Activer

Activé

Ajouter le triangle si ce contenu est affiché dans la quinzaine

Désactivé

Chapô

Tim Cresswell est professeur de géographie humaine à la NorthEastern University de Boston. Ses travaux portent sur le rôle des notions géographiques dans la constitution de la vie sociale et culturelle. Il distingue six grands axes pour penser la mobilité différemment.

Envoyer une notification

Désactivé

Thématique

Rythmes de vie

Concepts