

Urbanités

Février 2019 - #11 / Bouger en ville

Mobilités, ancrages et inégalités. Actualité du concept de motilité
Entretien avec Vincent Kaufmann, par Lionel Francou et Claire Pelgrims



Couverture : plateforme multimodale du terminal 2 de Roissy-Charles de Gaulle (Ruggeri, 2016)

Pour citer cet article : Kaufmann V., 2019, « Entretien : mobilités, ancrages et inégalités. Actualité du concept de motilité », *Urbanités*, #11 / Bouger en ville, [en ligne](#).

Vincent Kaufmann est professeur à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), sociologue et spécialiste des questions de mobilités. Depuis sa thèse de doctorat (soutenue en 1998 à l'EPFL) sur la compréhension des pratiques modales en milieu urbain, ses recherches ont essentiellement porté sur les modes de vie urbains (multi-résidence, agencement temporel et spatial des programmes d'activités), les politiques d'aménagement du territoire et de transports urbains (constitution et évaluation) ainsi que sur la notion de mobilité et son importance en termes de structuration sociale. Depuis 2003, il développe avec l'équipe du Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR) un programme de recherche visant à analyser les transformations actuelles que connaissent les villes à partir de la mobilité de leurs acteurs. Il assure également la direction scientifique du [Forum Vies Mobiles](#) depuis 2011.

AU DÉBUT DES ANNÉES 2000, LES TRAVAUX DE JOHN URRY ANNONCENT UN TOURNANT, CELUI DU NOUVEAU PARADIGME DE LA MOBILITÉ, QUI INVITE LES SCIENCES SOCIALES À PLACER LE MOUVEMENT AU CŒUR DE LEURS ANALYSES. CE PARADIGME VOUS SEMBLE-T-IL ENCORE D'ACTUALITÉ ?

Une première chose : je partage complètement avec John Urry l'idée que les sciences sociales ont très longtemps ignoré la question de la mobilité spatiale. On a eu beaucoup de méthodologies très statiques, notamment en sociologie – ce que j'ai déploré dès ma thèse de doctorat. Pour vous donner un exemple, j'ai commencé ma carrière en étant assistant à l'Université de Lausanne et j'ai travaillé sur les inégalités sociales et la mobilité sociale en Suisse. À l'époque, la dimension spatiale était complètement absente de l'appréhension de la mobilité sociale dans la littérature. Je pense que cela a un petit peu changé aujourd'hui mais pas complètement. Les chercheurs prenaient un pays et l'assimilaient à une société sans s'intéresser à ses différenciations internes : ils mesuraient des *patterns* d'évolution de carrière à l'échelle du pays, puis comparaient cela à la France, aux États-Unis, au Canada... sans du tout s'intéresser ni à la taille des pays, ni à la différenciation urbain/rural, ni à la différenciation interne ou externe. C'était une immense limite de la recherche en sciences sociales. Il faut vraiment remercier John Urry (2000) de s'être saisi de la question de la mobilité spatiale, notamment dans son livre *Sociology Beyond Societies* qui a été traduit en français quelques années plus tard. Il était très provocateur. Il s'excusait auprès de Durkheim, en disant, en deux mots : « Mon cher Émile Durkheim, je m'excuse mais finalement l'objet de la sociologie n'est pas la société mais la mobilité... ». Des choses assez provoquantes, qui ont beaucoup fait réagir dans le monde des sciences sociales, mais qui rétrospectivement me semblent extrêmement importantes. Pourtant, je ne suis pas entièrement convaincu par le *mobility turn*¹. On a une tendance en sciences sociales à considérer qu'il y a des *turns* à n'en plus finir. Il y a le *pragmatic turn*, le *spatial turn*, le *mobility turn*... On va finir par tourner en rond ! Je ne suis pas sûr, au-delà de la formule un peu marketing scientifique, que ce soit vraiment si novateur que cela. J'ai été assimilé aux tenants du *mobility turn*, mais un peu à mon corps défendant car j'ai toujours été critique à ce sujet. Avec tout ce courant du *new mobilities paradigm*, du nouveau paradigme de la mobilité, finalement, ce qu'ont fait ces chercheurs – John Urry et Mimi Sheller en particulier –, c'est créer une nouvelle arène de recherches autour de la revue *Mobilities* et autour du réseau de chercheurs en sciences sociales [Cosmobilities Network](#). Le risque, c'est de créer une chapelle supplémentaire dans un domaine, les sciences sociales, qui est déjà extrêmement fragmenté. Comme attitude de recherche, je préfère ne pas brandir et ne pas m'attacher à un courant de recherche particulier, mais plutôt mener des travaux qui dialoguent avec l'ensemble d'une discipline – en l'occurrence la sociologie, la géographie ou l'urbanisme – sans dire « on a besoin de méthodes mobiles, on a besoin du *mobility turn*, je m'inscris dans tel courant, etc. ». Il y a néanmoins plein de raisons pour lesquelles c'est relativement efficace de procéder de cette manière : cela permet de faire émerger un nouveau champ,

¹ À travers le *mobility turn*, John Urry (2000) propose une reformulation des objets, méthodes et questionnements de la sociologie autour de deux axes. D'une part, il invite à ne plus penser la société comme un ordre, une structure, une reproduction, mais à penser le mouvement et le chaos des sociétés complexes, faites de groupes fondés sur des modes de voyager et d'habiter. D'autre part, il postule qu'il faut élargir le champ du social aux objets et perceptions sensibles.

une nouvelle revue, ça permet de faire du buzz. Pour moi, il faut que cela reste secondaire, le fond reste plus important.

LE CONCEPT DE MOTILITÉ QUE VOUS AVEZ PROPOSÉ PERMET-IL ENCORE AUJOURD'HUI D'ÉCLAIRER L'ÉVOLUTION DE NOS MODES DE VIE (HYPER-)MOBILES ?

J'ai développé cette notion à partir de 1999-2000 – donc avant la sortie de *Sociology Beyond societies*, avant les grands articles proclamant le *mobility turn* – à partir de mon expérience de chercheur en mobilité sociale frustré parce que l'espace avait complètement disparu des considérations travaillées autour de la mobilité sociale. Le concept de motilité, renvoyant à une aptitude à se mouvoir dans l'espace et dans le temps, était une tentative de faire dialoguer la recherche sur les inégalités sociales avec les questions de mobilité spatiale. Il reste pour moi un concept qui a une portée plus générale, qui dépasse le cadre du *mobility turn*. Si j'en crois le nombre d'appropriations de la notion², certains chercheurs ont trouvé que cette notion avait des vertus heuristiques, puisqu'ils s'en sont saisis dans des disciplines assez éloignées de la mienne : de l'ethnologie à l'histoire de la Grèce antique.

La notion de motilité permet de mesurer l'aptitude à se mouvoir dans sa diversité, c'est-à-dire aussi bien l'aptitude à la réversibilité que l'aptitude³ à l'ancrage. Dans les différentes typologies de la motilité développées ces dernières années, il y a deux grands types de motilité qui se font jour. D'une part, ce qu'on a appelé l'aptitude aux mobilités réversibles, c'est-à-dire : je trouve du travail à 50 km, je prends le travail et ne déménage pas et je m'arrange avec les réseaux, que ce soient les réseaux de transport ou les réseaux de communication à distance et je négocie avec l'employeur de pouvoir travailler à domicile une partie du temps. Là, il y a une vraie aptitude qui est, quand on regarde du point de vue générationnel, plus forte chez les jeunes générations. Au contraire, on a une autre aptitude qui est celle du déracinement et du ré-enracinement ailleurs, qui est aussi une forme de motilité : je trouve du travail à 150 km, je déménage et je vais m'y installer. Dans le cas de la Suisse sur lequel nous avons travaillé, c'est souvent associé à un changement de langue. Vous trouvez du travail à la Confédération suisse. Ses locaux sont à la capitale, Berne, où l'on parle allemand. Prendre la décision d'aller habiter à Berne signifie devoir scolariser ses enfants en allemand, avoir des relations sociales à Berne avec des gens qui sont essentiellement germanophones. C'est un vrai déracinement et un ré-enracinement ailleurs, même s'il y a relativement peu de kilomètres entre les deux villes. Si cela se pratiquait relativement beaucoup il y a une trentaine d'années, cette aptitude, au contraire de l'autre qui a tendance à être plus forte parmi les jeunes générations, a tendance à être plus forte chez les générations les plus âgées et plus faible chez les jeunes générations. On retombe donc sur la question de l'ancrage et de la mobilité d'une autre manière sachant qu'il y a des inégalités par rapport à ça. Il y a des inégalités sociales qui sont liées à la mobilité réversible, qui coûte cher. Vous allez avoir des populations qui, d'une certaine manière, sont contraintes de se déraciner et de se ré-enraciner ailleurs alors que d'autres, dans la même situation, peuvent se payer le TGV, par exemple.

² Ainsi, les articles consacrés à la définition du concept de motilité ont par exemple fait l'objet, à ce jour, de plus de 1 100 citations sur Google Scholar, concentrées principalement sur deux textes (Kaufmann, Bergman et Joye, 2004 ; Flamm et Kaufmann, 2006).

³ Considérer l'ancrage comme une aptitude va à contre-courant des conceptions modernes de la mobilité spatiale comme marqueur d'une émancipation sociale. Ce concept met l'accent sur la dimension intentionnelle ou subie de la mobilité et de l'immobilité.

AU XXI^E SIÈCLE, PEUT-ON CONSIDÉRER QUE L'INTENSIFICATION DES MOBILITÉS EST EN TRAIN DE RÉDUIRE LE RÔLE JOUÉ PAR L'ANCRAGE TERRITORIAL LOCAL ? AUTREMENT DIT, QUELS SONT LES EFFETS DE LA MOBILITÉ SUR LES SENTIMENTS D'APPARTENANCE À UNE COMMUNAUTÉ OU À UN TERRITOIRE ET, PLUS LARGEMENT, SUR LA COHÉSION SOCIALE ?

C'est aussi une question très vaste. J'ai sorti un petit livre avec un collègue espagnol, sur la mobilité et la libre circulation en Europe : *Mobilité et libre circulation en Europe. Un regard suisse (2017)*. Cela nous a amenés à nous pencher sur les politiques européennes en matière de mobilité mais aussi sur les votes suisses concernant les questions de mobilité ; votes qui ont parfois été assez marqués par la droite populiste. En particulier, le vote qui a eu lieu le 9 février 2014 sur « l'immigration de masse » était une initiative populaire lancée par l'extrême droite qui a été acceptée de justesse par la population suisse à un taux de 50,3 %. Quand on analyse les résultats de ce vote – mais on pourrait faire le même exercice avec le Brexit et avec toute une série d'autres épisodes européens –, on se rend compte qu'il y a effectivement des questions qui sont liées à l'ancrage et à la réversibilité qui expliquent ce type de vote. Pour le dire de façon plus technique et remonter sur la question européenne, la libre circulation en Europe a été conçue et est opérationnalisée dans les lois comme étant de façon assez forte une promotion des mobilités réversibles qui s'appuient sur la possibilité de se déplacer vite, loin, facilement et de revenir à son point de départ. Cela va des travailleurs détachés au soutien des plateformes aéroportuaires à travers toute l'Europe, des réseaux de transports à grandes vitesses, en passant par les programmes Erasmus. Les autorités publiques offrent des potentiels de vitesse ou de mobilité dans l'espoir que les populations s'en saisissent avec comme sous-entendu ou comme objectif inavoué que, plus les gens vont voyager et se mélanger, plus le projet européen pourra se réaliser et les frontières entre États membres s'abaisser. Parmi les textes que je trouve intéressants par rapport à cela, il y a ceux qui concernent le programme Erasmus. Erasmus a pour objectif, outre le fait de permettre à des jeunes étudiants européens d'avoir une expérience à l'étranger, de former des couples internationaux en Europe. Ce n'est pas écrit noir sur blanc tel quel, mais c'est fortement suggéré en disant que l'Europe sera fabriquée de cette manière-là.

Il y a donc beaucoup de mesures autour des infrastructures, de la promotion des déplacements, mais il y en a très peu sur les questions d'ancrage. Et c'est là un défaut que l'on paye aujourd'hui assez cher en Europe, avec la montée des populismes. Elle peut en effet être interprétée comme résultant d'un déficit de prise en considération des ancrages. Partout à travers l'Europe, il y a un certain nombre d'événements récents qui méritent qu'on s'y attarde. Nous l'avons étudié pour les votes suisses et un peu pour le Brexit parce que nous sommes en train de reprendre le livre pour le faire paraître en anglais, en y intégrant notamment les problématiques du Brexit et du gouvernement Salvini en Italie. Le point commun de ces événements, c'est que les populations locales se sentent profondément insécurisées par des phénomènes de migration à l'échelle européenne et les trouvent injustes. Il y a en effet des sentiments d'injustice qui sont particulièrement forts au sein des catégories sociales les plus populaires où, au-delà de la problématique de la délocalisation de l'emploi, les individus ont l'impression d'être en concurrence avec des travailleurs qui sont prêts à accepter des conditions sociales moindres. Finalement, les votes anti-européens sont une manière de réagir à cela. Il y a donc politiquement une certaine urgence et importance à réagir de la bonne manière face à ces considérations. Pour moi, cela ne passe pas par la remise en cause du principe de libre circulation, mais par ces modalités d'application, par les règles du jeu, finalement. Une fois qu'on a dit « libre circulation », l'opérationnalisation de celle-ci nécessite toute une série de règles du jeu sur l'installation, sur le lien au monde local et sur quelles attaches on peut maintenir à l'international. Repenser ces questions-là n'est pas du tout évident – tous les pays n'ont pas les mêmes intérêts, on le voit souvent notamment avec les pays de l'est – mais c'est absolument central. À l'avenir, ces considérations vont gagner en importance. Nous ne sommes pas dans un monde qui est devenu fluide et va unilatéralement dans le sens de la mobilité réversible. Cette situation politique de l'Europe nous le rappelle.

SELON VOUS, UN AVENIR SANS VOITURES EN VILLE EST-IL SOUHAITABLE, ET POSSIBLE ? LE TRANSFERT DE SYSTÈMES DE MOBILITÉS ET LA RECHERCHE D'INSPIRATION DE L'ACTION PUBLIQUE DANS D'AUTRES CONTEXTES PEUVENT-ILS PERMETTRE DE DÉPASSER L'IRRÉVERSIBILITÉ DES INFRASTRUCTURES D'AUTOMOBILITÉ, OU FAUT-IL PASSER PAR DES SOLUTIONS PENSÉES LOCALEMENT ?

À l'EPFL, nous avons mené un grand programme de recherche sur un monde sans voiture : [PostCarWorld](#), avec une équipe interdisciplinaire à Lausanne et Zurich qui rassemblait des urbanistes, des chercheurs en sciences sociales et des ingénieurs modélisateurs et spécialistes des infrastructures. La conclusion de ce travail est qu'il est possible en milieu urbain de vivre sans voiture. La question reste de savoir si c'est souhaitable. Là, je suis plus sceptique parce qu'il y a des phénomènes de ségrégation spatiale assez forts qui sont associés à ce type de politiques. On le voit déjà un petit peu. Le cas de Bruxelles est intéressant aujourd'hui. D'un peu loin, on voit une ville qui très rapidement prend la décision de se débarrasser de l'automobile dans un certain nombre de secteurs centraux. Paris fait de même. Il y a un certain nombre de villes du nord de l'Europe qui ont le même type de politiques. En Suisse, c'est aussi des choses qu'on voit, notamment à Zurich. Avec pour conséquence que le centre des bassins de vie, des agglomérations ou des régions urbaines est débarrassé de l'automobile, mais que, au contraire, dans les franges urbaines la voiture reste totalement dominante, voire se renforce. Cela a évidemment un impact sur les prix du foncier, sur les dynamiques du coût d'installation des ménages. Pour moi, le risque est politique : il est de renforcer des inégalités sociales au sein des agglomérations en requalifiant systématiquement les centres d'agglomération au détriment de leur périphérie. Ceci pose un certain nombre de questions de cohésion à différents niveaux. Il y a des questions de cohésion entre ville des riches et ville des pauvres, mais il y a aussi des questions de cohésion en termes de modes de vie et d'accès à la ville. C'est-à-dire que si vous avez des centres-villes débarrassés de l'automobile dans lesquels on ne peut plus vraiment accéder en automobile et que vous habitez en grande périphérie et que votre mode de vie se construit complètement autour de l'automobile, vous n'irez probablement jamais en ville. Cela pose des questions de mixité dans la fréquentation d'un certain nombre d'espaces publics, ou même des questions liées au devenir de ces espaces publics. Peut-on encore parler d'espaces publics, disons métropolitains, si vous avez un tiers de la population de la région urbaine qui n'y a *de facto* pas accès ?

De façon parfois un peu provocante, j'ai plutôt tendance à défendre l'idée qu'il faut essayer d'avoir une politique plus équilibrée en maintenant la voiture en ville tout en débarrassant les périphéries d'un peu de leur trafic automobile. Un des grands enjeux dans une région urbaine comme Bruxelles, Zurich, Lyon, des agglomérations d'un à deux millions d'habitants, c'est d'avoir un excellent système ferroviaire de type RER qui permet de desservir correctement l'ensemble de l'agglomération et de limiter la dépendance automobile dans les périphéries. Concernant la mobilité urbaine à l'échelle des régions urbaines, en Allemagne, en Suisse et en France notamment, je fais le constat qu'il y a une part croissante de la population qui souhaiterait se déplacer moins en automobile et qui éprouve des difficultés à le faire, faute d'offre correspondant à ce désir diffus. C'est ce qu'on appelle la « dépendance à l'automobile » (Dupuy, 1999). C'est quelque chose à prendre au sérieux, mais qui n'est pas évident de traiter au niveau de l'action publique parce que souvent il y a des questions d'échelles. Pour des régions qui ont été planifiées à une échelle automobile, passer à autre chose n'est pas absolument évident parce que tout est relativement éloigné. J'ai un exemple en tête à Genève qui est l'arrivée du tramway dans la cité de Meyrin. C'est une grande cité-satellite, comme on les appelle à Genève, d'à peu près 24 000 habitants qui a été construite *ex nihilo* dans une ancienne zone agricole rurale. Elle a été conçue selon les grands principes du fonctionnalisme en vigueur dans les années 1960 : on a quadrillé un territoire et puis on a implanté des immeubles-barres de 8 à 10 étages sur rez-de-chaussée avec un centre commercial au centre du quartier, le tout étant desservi par un réseau routier assez généreux. En cinq minutes à pied dans ce quartier, vous n'allez nulle part ! Il est trop grand pour que la marche soit finalement une alternative. Depuis 2011, il y a dans ce quartier une ligne de tramway qui arrive. Il y avait de grands espoirs : « en amenant le tramway dans ce quartier, on va susciter un abandon de la voiture, on va limiter

la dépendance à l'automobile ». En fait, cela ne fonctionne pas. Bien sûr pour les quelques habitants qui résident à proximité immédiate des arrêts de tramway, cela fonctionne. Mais il y a beaucoup de parties du quartier qui ne sont pas directement desservies et où il faudrait marcher pendant 8 à 12 minutes. Or, ces gens-là ne marchent pas parce que c'est très ennuyeux de marcher le long d'une route sur un trottoir où il n'y a absolument aucune activité. Donc ce n'est pas qu'une question d'amener des potentiels de vitesse par les transports collectifs dans ce type d'urbanisation. Il y a une question plus profonde qui est la nature de ces urbanisations, l'échelle à laquelle elles ont été construites... Ce n'est pas du tout évident à traiter. Alors, finalement la question d'avoir des modèles comme le quartier Vauban à Fribourg-en-Brisgau ou Copenhague dont tout le monde parle, sorte de *benchmarks* incontournables, est selon moi à double tranchant. L'intérêt de ces agglomérations est de montrer que c'est possible de faire autrement. Il y a effectivement des contextes qui sont sortis de la dépendance automobile. Dans la commune de Zurich qui fait 300 000 habitants, par exemple, on a plus d'un ménage sur deux qui est non-motorisé ! On a passé un cap. Cela existe, c'est possible. Maintenant, cela ne veut pas forcément dire que n'importe quelle ville de la taille de Zurich, moyennant un processus politique à imaginer, peut y arriver. C'est là que je dis que c'est peut-être à double tranchant. Le fait que cela existe montre que ces chemins sont praticables. Il n'est pas possible de dire que c'est impossible, que c'est une utopie. Cela existe en vrai. Mais d'un autre côté, il ne faut pas penser qu'il suffit simplement de plaquer tel quel un modèle sur une autre agglomération. Voilà ce que je répondrais sur les exemples emblématiques.



1. À Copenhague, des infrastructures qui encouragent les mobilités douces, des s-tog (trains régionaux) à l'aménagement des espaces publics (parvis de la gare de Nørreport en bas, Inderhavnsbroen en haut). (Duc, 2019).

DE PLUS EN PLUS, LES SYSTÈMES DE NAVIGATION REPOSANT SUR UNE OPTIMISATION DU TEMPS DE TRAJET ET UNE VISION UNIFORMISANTE DU TERRITOIRE (GOOGLE MAPS, WAZE, COYOTE) CONTRECARRENT LES TENTATIVES DES POLITIQUES PUBLIQUES DE RÉDUIRE LA PRÉGNANCE AUTOMOBILE EN VILLE. PREMIÈREMENT, ILS DÉVIENT LA CONGESTION VERS LES ZONES PARTAGÉES, ZONES 30 ET ZONES DE JEUX, ALORS QUE CETTE SPÉCIALISATION DE LA VOIRIE VISE JUSTEMENT À PRÉSERVER CERTAINES ZONES URBAINES DE LA PRESSION AUTOMOBILE ET À AMORCER UN TRANSFERT MODAL VERS LES MOBILITÉS DOUCES, EN DÉCOURAGEANT LES AUTOMOBILISTES. DEUXIÈMEMENT, ILS DONNENT UN AVANTAGE SUPPLÉMENTAIRE À L'AUTOMOBILISTE, SUPPLANTANT L'OFFRE D'INFORMATIONS EN TEMPS RÉEL DES TRANSPORTS PUBLICS ET RENFORÇANT AINSI LE SENTIMENT DE MAÎTRISE DANS LA GESTION DES RYTHMES QUOTIDIENS. DANS QUELLE MESURE PENSEZ-VOUS QUE LES POUVOIRS PUBLICS PEUVENT ET/OU DOIVENT CONTRÔLER CES SYSTÈMES DE NAVIGATION POUR QU'UNE TRANSITION MOBILITAIRE SOIT POSSIBLE ?

Je pense que c'est très difficile de maîtriser ces systèmes de communication. Il y a par exemple un article dans la *Revue française de sociologie* d'Antoine Courmont (2018), qui vient de paraître sur l'application Waze en Île-de-France et qui revient sur les essais des pouvoirs publics français pour entrer en contact avec Waze en vue de collaborer sur des propositions d'itinéraires cohérents par rapport à une volonté politique. Par contre, là où je pense que les pouvoirs publics pourraient faire beaucoup mieux, c'est en se dotant de systèmes d'information complètement intégrés pour tous les moyens de transports collectifs qui permettent d'encoder deux adresses, vos préférences, et de recevoir tous les itinéraires possibles. En Suisse, cela fonctionne assez bien parce que le système est fiable et donne toutes les possibilités pour aller d'un point A à un point B, sans privilégier une option sur une autre. Cette fiabilité est liée simplement au fait qu'il y a une obligation légale pour les opérateurs qui exploitent des lignes de donner ces informations au système, sinon ils ne peuvent pas les exploiter. C'est un domaine dans lequel la Suisse est très centralisée – il y en a quand même quelques-uns. Du coup, le système est très performant et, je pense, très utilisé.

Il y a aussi, cachée là-dedans, toute la question de la billettique. C'est-à-dire que ce n'est rien d'offrir le parcours, il faut aussi offrir l'intégration tarifaire. On a récemment fait une étude pour une association qui promeut le TGV Rhin-Rhône en France, c'est la seule ligne à grande vitesse qui n'est pas reliée à Paris mais qui va de Dijon à Mulhouse. C'est un tronçon à grande vitesse de 130 km qui permet d'effectuer des relations comme, par exemple, Strasbourg-Lyon-Marseille, mais la ligne reste relativement peu fréquentée. On a fait un diagnostic là-dessus et, en fait, un des éléments qui expliquent cette fréquentation un peu limitée réside dans le fait qu'un certain nombre de gares – comme par exemple Belfort - Montbéliard TGV ou Besançon Franche-Comté TGV – se trouvent à l'extérieur de la ville et y sont reliées par des services de bus dont personne à la SNCF ne peut donner l'horaire et où il n'y a aucune intermodalité tarifaire. C'est-à-dire que, en pratique, il est impossible d'acheter à une borne ou un guichet un billet permettant de voyager entre Paris et le centre-ville de Besançon en passant par Besançon TGV et en prenant un bus Ginko depuis la gare de TGV pour rejoindre le centre-ville. Cela n'existe pas ! Et ça, c'est manifestement un frein à l'utilisation. Ces questions d'intégration tarifaire et d'intégration de l'information sont vraiment pour moi un énorme enjeu. Pour l'instant, il y a des résistances, des pré-carrés, probablement des archaïsmes de toutes sortes dans les entreprises de transport et auprès des collectivités locales qui, souvent, empêchent d'avoir un système complètement intégré. Je pense vraiment que c'est davantage par la levée de ces obstacles qu'on peut arriver à concurrencer l'excellence de Google, plus qu'en essayant de négocier avec les grands opérateurs globaux pour qu'ils daignent infléchir leurs politiques d'information.

LES POUVOIRS PUBLICS SE TOURNENT DE PLUS EN PLUS VERS DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ POUR METTRE EN PLACE DES SYSTÈMES DE PARTAGE DE VÉHICULES (VÉLO, VOITURE...) ET DE LEURS INFRASTRUCTURES (ARRÊTS). CES CONCESSIONS DE SERVICE PUBLIC SE SOLDENT PAR DES CONCESSIONS D'ESPACE PUBLIC À DES OPÉRATEURS PRIVÉS QUI, PETIT À PETIT ACHÈTENT LE SOL DE NOS VILLES : ILS OCCUPENT L'ESPACE PUBLIC AUX ARRÊTS SPÉCIFIQUES, EN *FREE FLOATING* OU À TRAVERS L'OCCUPATION DE LA VOIRIE POUR LE TRANSPORT DES VÉHICULES VERS LES ESPACES DE FORTE DEMANDE. AU-DELÀ DE LA PRIVATISATION DE L'ESPACE PUBLIC, CES NOUVEAUX SERVICES NÉCESSITENT POUR LEURS UTILISATEURS LA MAÎTRISE D'APPLICATIONS SUR SMARTPHONES QUI ÉCHAPPE À UNE PART DE LA POPULATION ET CONTRIBUE DONC À RENDRE L'ACCÈS À LA MOBILITÉ URBAINE PLUS INÉGALITAIRE. COMMENT GARANTIR MALGRÉ TOUT UN « DROIT À LA MOBILITÉ » POUR TOUS, INDÉPENDAMMENT DU GENRE, DE L'ÂGE, DU HANDICAP ?

Dans votre question, il y a un peu l'idée que la mobilité est une valeur positive, mais la mobilité est tout de même extrêmement ambivalente. J'ai beaucoup travaillé, notamment avec le Forum Vies Mobiles, sur les populations dites de « grands mobiles » (Ravalet, Vincent-Geslin, Kaufmann *et al.*, 2015) – c'est-à-dire soit des grands navetteurs, soit des bi-résidents. L'image qu'on a de ces gens à priori est un peu celle du jeune cadre dynamique avec attaché-case qui gagne énormément d'argent et qui a la chance d'être toujours en mouvement, de voyager énormément, d'être un vrai acteur. En réalité, les personnes qui pratiquent ces types de mobilités sont nombreuses à être obligées de le faire. Cette mobilité est contrainte pour différentes raisons, et ils ne la vivent pas nécessairement bien. Donc, quand on dit « droit à la mobilité », cela doit aussi aller de pair avec « droit à la proximité » ou « droit à l'immobilité ». Quand on écoute ces grands mobiles, souvent ils nous disent que c'est « la moins mauvaise solution » qu'ils ont trouvée compte tenu des contraintes diverses. Dans un couple où il y a deux actifs, où survient une période de chômage pour l'un, s'il trouve un travail loin, il le prend, mais le contrat est à durée déterminée donc le couple ne veut pas déménager, et puis, au quotidien, se débrouille avec ces nouvelles contraintes. C'est souvent considéré comme extrêmement fatigant. C'est souvent assez cher. Il faut donc se méfier du droit à la mobilité de ce point de vue-là. J'ai été par exemple particulièrement choqué par les pérégrinations du Président français dans la Creuse fin 2017. Il est allé à [La Souterraine](#), qui est une petite localité de la Creuse où il y a un sous-traitant du secteur automobile, de [Renault et de Peugeot qui était en train de mettre la clé sous le paillason car il n'avait plus de commandes](#). Le discours qu'il a tenu était grosso modo le suivant : « écoutez, on ne peut pas y faire grand-chose, mais soyez mobiles les gars. Il y a une entreprise à 100 km – qui était à Ussel, si je me souviens bien, donc bien plus loin – qui embauche des gens comme vous, donc bougez-vous ». Son discours illustre l'idée d'un devoir de mobilité. Or, évidemment, il s'agit de tous petits salaires, ce sont des postes d'ouvriers, et faire une si longue distance en voiture sur autoroute – parce que concrètement il n'y a pas de transports en commun – pour aller travailler à Ussel s'avère extrêmement compliqué. Déménager est souvent aussi extrêmement compliqué parce qu'on ne vit pas seul. Donc, je me méfie du « droit à la mobilité » : il faut faire attention et mettre un contenu assez précis sur ce que ça recoupe.

Maintenant, pour revenir sur ce que vous disiez concernant les *smartphones*, les applications et les différences générationnelles, je pense qu'il y a effectivement un problème de confiscation ... Il y a de plus en plus d'entreprises de transport qui renoncent à avoir des distributeurs de billets : il faut avoir un abonnement, ou alors un smartphone et si vous n'en avez pas, tant pis pour vous. Parfois, cela va même plus loin : je me souviens avoir cherché à prendre un billet de bus à Belfort, et ce n'était pas possible de prendre un billet avec un smartphone suisse, alors que c'est situé à 20 km de la frontière Suisse ! Donc, effectivement, je pense que cela pose un certain nombre de questions d'accès, d'inégalités... Mais j'ai néanmoins le sentiment que ce sont des effets de mode qui ne vont pas durer. C'est complètement anecdotique, mais peut-être révélateur de quelque chose de plus profond : je vois parmi mes collègues professeurs de plus en plus de gens qui renoncent au *smartphone* pour avoir la paix, pour pouvoir

retrouver la maîtrise de leur temps et de leur agenda. Si cette attitude prend un petit peu de l'ampleur, le « tout *smartphone* » en matière de billettique et d'information ne pourra pas tenir le coup.

QUELLE EST LA PERTINENCE D'UN « DROIT À LA MOBILITÉ » ÉMANCIPATEUR S'IL NE FAIT QUE SUBTILISER SYMBOLIQUEMENT UN « SAVOIR-SE DÉPLACER » TECHNOLOGIQUE AU « SAVOIR-CONDUIRE » MODERNE ? DANS QUELLE MESURE EST-CE QUE CES DEUX FORMES DE « RITE DE PASSAGE » (ÊTRE MOBILE EN INTERMODALITÉ AVEC SON SMARTPHONE ET AVOIR SON PERMIS DE CONDUIRE) COEXISTENT AUJOURD'HUI CHEZ LES JEUNES ?

Nous avons observé, dans plusieurs enquêtes, deux grandes tendances. D'abord, l'imaginaire de la voiture reste assez fort chez les adolescents, plus particulièrement chez les garçons. Ensuite, il y a un basculement qui se fait au moment où ils sont en âge de passer le permis de conduire. Effectivement, le charme de la voiture est moindre que dans les générations passées. Cela s'explique semble-t-il par le fait que, avec les réseaux sociaux et les objets connectés, il est possible à des adolescents de s'échapper de leur milieu familial dès l'âge de 14-15 ans. En dépit d'une image de l'automobile qui reste assez forte, le charme de la conduite n'est donc peut-être plus ce qu'il était, notamment ce « rite de passage » du permis comme moment d'émancipation. Un autre élément intéressant par rapport à cela, c'est le fait que ce basculement est un phénomène qui est assez genré malgré tout : il concerne moins les filles que les garçons. En effet, les filles continuent d'être plus enclines à passer le permis de conduire, et d'après ce qu'on a pu constater dans nos enquêtes, c'est notamment lié à des questions comme les sorties du soir : « si je peux me déplacer en voiture c'est plus sécurisé. Prendre le train, le bus, le tram le soir est quelque chose qui me fait peur ». Personnellement, je ne m'attendais pas à trouver cet argument dans de telles proportions. Ces résultats sont tirés d'une enquête internationale que nous avons menée en 2016 sur plusieurs pays européens : l'Allemagne, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie et l'Espagne (Ravalet, Drevon et Kaufmann, 2016). Évidemment, ce que je vous décris sur la réduction de l'appétence pour le permis de conduire et pour la voiture est assez strictement confiné aux régions urbaines. Dans les régions périurbaines et rurales, c'est un phénomène qui ne s'observe que de façon extrêmement marginale. Les jeunes y passent le permis de conduire. Cela ne se discute pas tellement : qu'ils aient une bonne ou une mauvaise image de la voiture, qu'ils en aient envie ou pas, quelque part, la valeur fonctionnelle est telle que la question ne se pose pas.

Quant à l'impact sur l'espace public des concessions de service public en termes de mobilité, il est effectivement problématique. Il y a là un énorme enjeu en termes d'avenir de la mobilité. C'est un enjeu qui est souvent pensé en lien avec la question des véhicules autonomes. Je pense personnellement, contrairement à ce que beaucoup disent, que ce n'est pas pour demain. Néanmoins, un des grands enjeux du véhicule autonome est de savoir s'il sera individuel ou collectif. S'il est individuel, il encombrera alors davantage l'espace public parce que ce qu'on oublie souvent de dire est qu'il est capable de se déplacer sans personne dedans. Quand BMW fait des publicités en disant « la voiture vous dépose à votre lieu de travail puis rentre chez vous se charger », effectivement, elle va rentrer chez vous se charger ! Elle double donc potentiellement le trafic aux heures de pointe. La voiture autonome individuelle n'est évidemment pas souhaitable. Si elle est collective, ce qui va évidemment changer beaucoup de choses est de savoir qui l'exploite : Google ? Un opérateur public de transports en commun ? Autrement dit, que concurrence-t-elle ? Et avec quelles règles du jeu ? On pourrait se poser les mêmes questions au sujet des voitures en libre-service, des vélos en libre-service et de toutes sortes de nouveaux moyens de transport qui apparaissent. On a un risque de jungle. Les histoires de vélos partagés chinois qui ont envahi les rues sont tout à fait symptomatiques. Et il y a effectivement des enjeux d'espace public – au sens de propriété publique du sol (et de qui a le droit d'y faire quoi, d'y déposer quoi, d'y exploiter quoi) – qui me semblent absolument essentiels. On entend souvent des discours politiques qui tendent à laisser entendre que les opérateurs publics de transport traditionnels sont des espèces de dinosaures et qu'il ne faut pas en attendre de l'innovation, que de toute façon l'innovation vient des privés et que c'est très bien que les privés se développent. Je ne peux pas me contenter de ce genre de discours ! Je pense que, certes, il y a des choses à dire sur la réactivité et sur la capacité d'innovation des opérateurs historiques, mais il est au contraire extrêmement important que

l'innovation dans le domaine des nouveaux moyens de transport soit en mains publiques, et donc de ne pas laisser le champ libre aux opérateurs privés. Sinon, le risque est d'arriver effectivement à des systèmes qui ne sont pas coordonnés, qui se concurrencent et se cannibalisent d'une façon qui n'est pas du tout souhaitable, et qui occupent l'espace public de façon gênante.

ENTRETIEN RÉALISÉ EN NOVEMBRE 2018

Bibliographie

Courmont A., 2018, « Plateforme, *big data* et recomposition du gouvernement urbain », *Revue française de sociologie*, vol. 59, n° 3, 423-49.

Dupuy G., 1999, *La Dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Economica-Anthropos.

Flamm M. et Kaufmann V., 2006, « Operationalising the concept of motility: a qualitative study », *Mobilities*, vol. 1, n° 2, 167-189.

Kaufmann V., 2014, *Retour sur la ville*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 198 p.

Kaufmann V. et Audikana A., 2017, *Mobilité et libre circulation en Europe. Un regard suisse*, Paris/Lausanne, Economica/Fondation Jean Monet pour l'Europe 127 p.

Kaufmann V., Bergman M. M. et Joye D., 2004 « Motility: mobility as capital », *International journal of urban and regional research*, vol. 28, n° 4, 745-756.

Ravalet E., Vincent-Geslin S., Kaufmann V. et al., 2015, *Grandes mobilités liées au travail. Perspectives européennes*, Paris, Economica, 200 p. et Ravalet E., Vincent-Geslin S., Kaufmann V. et al., 2014, *Tranches de vie mobile. Enquête sociologique et manifeste sur la grande mobilité liée au travail*, Paris, Éditions Loco, 77 p.

Ravalet E., Drevon G., et Kaufmann V., 2016, « What mobility for teenagers? Results from a quantitative survey in five European countries », Lausanne, EPFL.

Urry J., 2000, *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*, Londres, Routledge, 255 p.