

Vincent Kaufmann

LES PARADOXES DE LA MOBILITÉ

Bouger, s'enraciner

COLLECTION
**Le
savoir
suisse**

Presses polytechniques et universitaires romandes

1

SOMMES-NOUS VRAIMENT DE PLUS EN PLUS MOBILES ?

Il est courant d'entendre que nous vivons dans une société «hypermobile». Nous voyons que les moyens de télécommunication et de transports rapides ont changé le monde et que les territoires s'estompent au profit d'un monde dominé par des flux.

Certes, nous bougeons de plus en plus vite et nous allons de plus en plus loin. En termes de flux, voici quelques chiffres sur la croissance sans précédent des distances que nous parcourons : entre 1970 et 2005, le trafic des voyageurs (tous moyens de transports confondus) est passé en Europe de l'Ouest de 2 à 5 milliards de kilomètres par an. Les conséquences en sont les engorgements chroniques des infrastructures par saturation des axes routiers, ferroviaires et des plateformes aéroportuaires; des menaces pour l'environnement qui vont des pollutions atmosphériques et sonores au gaspillage du sol; des problèmes sociaux, enfin, relatifs à l'automobile et aux inégalités d'accès aux systèmes de transport. Beaucoup d'encre a déjà coulé dans les échanges de vues sur les réponses possibles. La plupart des mesures préconisées par les experts sont très complexes à mettre en pratique.

Dans cet ouvrage, nous proposons de nous saisir de ces questions à partir de leurs fondements en explorant une question triviale en apparence, mais essentielle : pourquoi bouge-t-on ? Les débats relatifs à la mobilité sont souvent focalisés, avec une bonne dose d'idéologie, sur l'utilisation de tel ou tel moyen de transport. Il en résulte des controverses qui occultent les raisons pour lesquelles les objets et les personnes sont en mouvement.

Disons-le d'emblée, la question «pourquoi bouge-t-on?» ne concerne pas le seul domaine des transports. Elle nous fait entrer de plain-pied dans l'étude, combien plus vaste, des modes de vie contemporains. Faire passer des objets ou des personnes d'un point à l'autre, c'est impliquer en effet un vaste éventail d'activités humaines. Diverses logiques d'action nous amènent à nous interroger sur le fonctionnement des sociétés, sur leurs structures et leurs relations, sur les inégalités, sur les différenciations, sur les modes de vie et leur pluralisme. Curieusement, peu de recherches se sont attaquées à ce thème. Dans la recherche, on prend souvent 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 des flux reflète un processus de démocratisation. On célèbre donc la «liberté» de déplacement. Considérons les choses tout à la fois de plus haut et de plus près.

Est-il bien vrai que nous soyons de plus en plus mobiles, voire que nous vivions désormais dans une société hypermobile? Pour répondre il faut d'abord s'entendre sur les questions posées: s'agit-il d'une croissance du nombre des déplacements? Ou seulement d'une extension de l'espace parcouru? Ou du temps consacré à se mouvoir?

La croissance des déplacements

De grandes enquêtes mesurent les déplacements depuis les années 1960 dans la plupart des pays occidentaux et deux tendances s'en dégagent: la mobilité n'augmente pas en nombre de déplacements par personne. Le nombre d'occasions où nous nous déplaçons quotidiennement est globalement stable. Il s'établit entre 3,2 et 4,5 suivant les régions. En revanche, la part de l'automobile a été croissante dans tous les pays européens ces dernières décennies, de même que la pratique de l'avion. Par ailleurs, les migrations internationales augmentent en volume de flux. Mais à l'inverse, la mobilité résidentielle, c'est-à-dire le

changement de domicile d'une région à l'autre dans un même pays, stagne, voire décroît. Il n'est donc pas évident que la mobilité augmente, mesurée en nombre de déplacements: tout dépend de quel type de mobilité on parle; par contre, il est certain que la portée spatiale des déplacements a considérablement augmenté. Pour la mobilité quotidienne, par exemple, la distance parcourue par personne et par jour est passée de 29 km en 1984 à 34 km en 1994, puis à 38 km en 2000. En 2005, ce chiffre est resté stable et semble avoir atteint un maximum (voir le tableau page 16).

Ce qui a en revanche augmenté, c'est le temps consacré aux déplacements. Entre les années 1950 et 1990, le temps journalier consacré en moyenne à ses déplacements par la population suisse est resté stable, mais depuis lors il s'est mis à augmenter. Ainsi la durée moyenne des déplacements par personne et par jour est passée de 1 heure 17 minutes en 1989 à 1 heure 24 minutes en 1994, 1 heure 34 minutes en 2000 et 1 heure 38 minutes en 2005 (OFS ARE 2007). Cette tendance à l'allongement s'est d'abord manifestée dans les pays dont l'organisation spatiale se caractérise par la présence de villes distantes de moins de 100 kilomètres très bien reliées par des réseaux ferroviaires et autoroutiers, comme l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique ou la Suisse et elle s'étend maintenant à s'étendre à d'autres pays, à l'instar de la France ou des Etats-Unis. L'observation est intéressante: sur les 24 heures que compte invariablement chacune de nos journées nous passons en moyenne toujours plus de temps «en route».

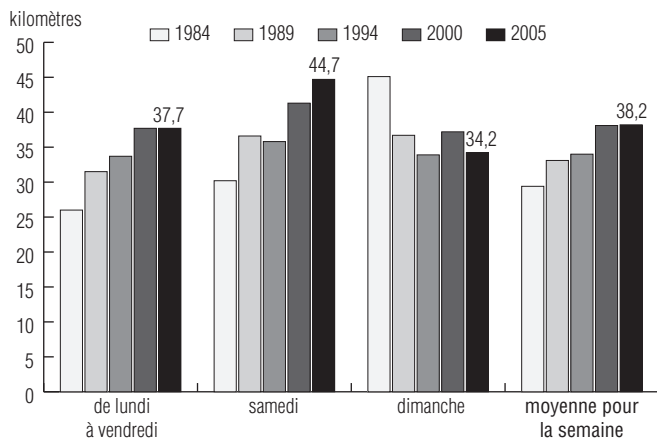
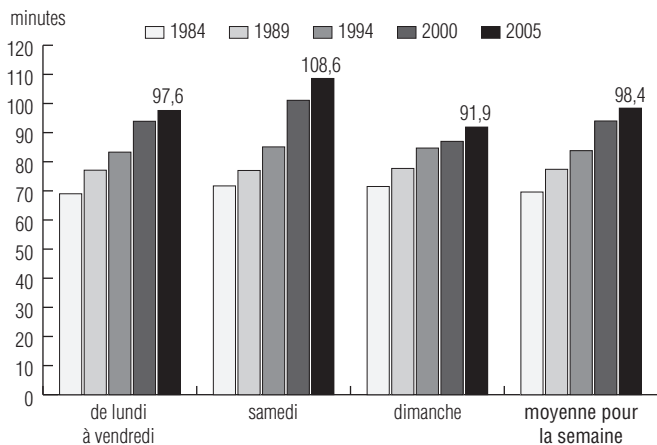
Pourquoi cette emprise des déplacements sur notre vie quotidienne?

Observons donc cette emprise croissante des déplacements dans la vie quotidienne pour en chercher les explications. Il y en a plusieurs.

La première est que certains déplacements se sont substitués à d'autres. Nous venons de voir qu'en moyenne le temps passé

LES PARADOXES DE LA MOBILITÉ

Evolution des moyens de transport en distance et durées.



Source : Office Fédéral de Statistique (OFS) – Office Fédéral du Développement Territorial (ARE) 2007, p. 69.

en route est longtemps resté constant. Mais cette apparente stabilité a caché en fait un changement de structure assez radical dans les motifs. Le travail, raison encore dominante il y a une trentaine d'années, ne représente plus que 20 à 30% des «courses». Aujourd'hui, un employé à plein temps ne rentre plus à midi manger chez lui, ce qui diminue par deux le nombre des déplacements pour ce motif. Mais dans le même temps, les déplacements dits de «loisirs» ont considérablement crû, passant de 23 minutes par jour en moyenne en 1984 à 50 minutes en 2005 (OFS ARE 2007). Mais voici que l'équilibre approximatif de cette substitution d'un motif par l'autre a été rompu depuis quelques années: le nombre de courses pour motifs de travail ne diminue plus et les déplacements de loisirs continuent à croître. A ceci s'ajoute une augmentation sensible du «chaînage des déplacements». On entend par là l'enchaînement dans le temps d'activités extérieures, sans que l'on repasse par son domicile. Il ne s'agit pas là de techniques de transport mais bien de changements dans les modèles de mobilité. Ceux-ci reflètent des transformations profondes de la société, qu'elles soient structurelles (le travail féminin est étroitement lié à la diminution des retours au domicile à midi), culturelles (l'importance des loisirs et du temps libre) ou encore perceptives (aujourd'hui il est souvent jugé dangereux de laisser ses enfants aller seuls à l'école).

Il existe une deuxième explication à l'accroissement de ce qu'on peut appeler «le budget-temps de déplacement»: le découplage entre la vitesse de transport et la mobilité. Les réseaux de transports ont longtemps compensé l'accroissement des kilomètres parcourus par des gains de vitesse. Mais ce progrès compensatoire ne fonctionne plus. Les personnes qui se déplacent le plus vite et le plus loin sont désormais aussi celles qui passent le plus de temps «en route». On observe même une réalité plus fondamentale: il existe une frange de la population dont le mode de vie implique plus de deux heures de déplacements par jour (Joly 2006). Pourquoi? Par exemple parce que les marchés s'élargissent et exigent que l'on se rende plus loin pour

motif professionnel. Les couples où les deux conjoints travaillent en des endroits distants sont contraints à un arbitrage de leur lieu de résidence. Les bouchons se multiplient sur les routes aux heures de pointe, ruinant les gains de vitesse offerts par les infrastructures.

La troisième explication de l'accroissement subit des budgets-temps renvoie à une modification de notre manière de bouger. La distinction entre la mobilité quotidienne, le voyage et la mobilité résidentielle est chahutée par l'émergence de nouvelles formes de déplacements. Il en est deux qui sont moins anodines et convenues qu'il n'y paraît de prime abord. D'abord la pendularité de longue distance dans les pays caractérisés par une organisation spatiale multipolaire comme l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas (Van Wee *et al.* 2006, Mokhtarian et Chen 2004, Dijst et Vidakovic 2000). Ensuite la multirésidentialité, c'est-à-dire le fait qu'un nombre croissant de personnes habitent dans deux (ou plusieurs) logements distants de plusieurs centaines de kilomètres (Pierre 2006). Exemple helvétique: un domicile familial dans une ville lémanique et une résidence de travail à Berne ou à Zurich.

Ces modes de vie émergents ont d'abord été considérés à tort comme des épiphénomènes. On pensait qu'ils ne concernaient que des élites se singularisant par l'utilisation fréquente du train ou de l'avion et déployant une part de leurs activités durant leurs trajets, avec un recours intense à la téléphonie mobile et à l'ordinateur portable. Les personnes qui pratiquent ces types de déplacements ont des «budgets-temps» particulièrement élevés et font monter les moyennes des enquêtes, même s'ils ne représentent que 5-6% de la population (tel fut le cas en Suisse en 2000). Mais si ces formes apparaissent parfois encore comme une caricature des temps nouveaux, elles sont en forte croissance, si bien qu'il est légitime de se demander s'il ne s'agit pas d'une préfiguration de la mobilité de demain. La question est actuellement controversée. Sans trancher il est intéressant de relever que pour les pratiquants de la pendularité de longue distance ou de la multirésidentialité, les temps de déplacements ne constituent plus

des parenthèses mais des temps sociaux à part entière, dont la qualité mérite d'être analysée (Meissonnier 2001).

En résumé, nous retiendrons d'une part que les distances parcourues et le temps consacré à se déplacer augmentent; d'autre part que ces croissances renvoient à de nouvelles formes de déplacements et qu'il convient d'étudier la perception personnelle du temps de transport.

Notre rapport à l'espace et au temps s'est transformé

Revenons à la question centrale posée dès le début de ce chapitre. En nous déplaçant plus loin et plus longtemps, sommes-nous véritablement devenus plus mobiles? Derrière l'accroissement des déplacements, en termes de distances et de temps, se cachent des transformations plus fondamentales du rapport que nous entretenons avec l'espace et le temps: nous parlerons de la «connexité» et de la «réversibilité».

L'utilisation généralisée des moyens de télécommunication et de transports motorisés a développé une insertion sociale par *connexité*, c'est-à-dire par franchissement des distances spatiales par un moyen technique. Notre ancienne manière de nous insérer socialement dans l'espace et le temps a fait place à un modèle plus «mêlé» (Lévy 1999), intimement lié à l'accroissement des distances parcourues au quotidien et à «l'archipelisation» des modes de vie qui en résulte. Nous naviguons d'une île à l'autre. Jusque dans les années 1960, les sociétés modernes étaient marquées par la séparation des fonctions: travail, domicile, loisirs, avec division du travail par sexes et primat de la catégorie socioprofessionnelle dans l'identité d'une personne. On était très attentif à la différenciation spatiale des activités. Changer de rôle impliquait généralement que l'on change de lieu.

Ce modèle s'est maintenant estompé pour laisser place à une superposition accrue des rôles, spatiale et temporelle (Larsen *et al.* 2005). Ainsi, par exemple, le logement est-il désormais non seulement investi comme espace domestique et familial, mais de

plus en plus souvent comme espace de loisirs (vidéo, TV, internet) ou comme lieu de travail (grâce notamment à l'ordinateur et au web). Il en résulte un brouillage des sphères publiques et privées et un télescopage du temps libre et du temps contraint, alors que s'efface progressivement la division sexuelle des rôles par le travail féminin, les «nouveaux pères», etc. On constate ainsi que le développement du temps libre multiplie les mobilités sociales horizontales sans qu'un déplacement leur soit forcément associé. Nombreuses sont les personnes qui utilisent les potentiels des nouvelles techniques de transport et de communication pour multiplier le nombre et la rapide succession des sphères d'activités dans la vie quotidienne (De Singly 2000). Une telle fragmentation implique la constante interruption d'une activité par une autre, comme on le voit en toute occasion avec l'usage du téléphone portable. Mais l'un des exemples de superposition les plus significatifs est sans doute le développement de la surveillance vidéo dans les crèches aux Etats-Unis, qui permet aux parents de voir en tout temps leur enfant via internet depuis leur domicile ou leur lieu de travail.

Les nouveaux moyens de communication et les transports motorisés n'affectent pas seulement l'insertion sociale mais conduisent aussi à changer la relation entretenue entre la mobilité et l'espace. Cette «réversibilisation», c'est l'utilisation de ces moyens de transports et de communication pour annuler au maximum les effets des déplacements sur la vie sociale. Exemple: on utilise les moyens de transports rapides comme l'avion ou le train pour résider loin de son lieu de travail et éviter de déménager. En d'autres termes, on substitue à un déplacement irréversible, tel le déménagement ou la migration, des formes de déplacement réversibles comme la mobilité quotidienne et le voyage, même à longue distance (Schneider *et al.* 2002). Autre exemple déjà évoqué: on possède plusieurs domiciles («multirésidentialité») lorsque la distance ne permet vraiment pas un mouvement pendulaire quotidien (Meissonnier 2001). De telles substitutions ont un impact évident sur les relations sociales. En

voyageant plutôt qu'en migrant, en pendulant plutôt qu'en déménageant, les réseaux et ancrages sociaux peuvent être plus facilement maintenus.

Les recherches sur la mobilité ont aussi révélé un renversement des différentes formes de mobilité elles-mêmes. Davantage que par le passé, il est possible d'atténuer les déchirements de la distance. Ainsi les immigrants peuvent-ils rester en contact avec leur famille ou leurs amis par le téléphone ou la messagerie électronique (Kesselring 2005) et migrer n'implique plus une coupure nette, d'autant moins que les moyens de transports rapides facilitent les visites à l'expatrié ou les voyages de ce dernier. De la même manière, un déménagement s'accompagne toujours plus souvent d'habitudes gardées dans l'ancien quartier de résidence, ce qui permet de ne pas totalement déménager... La «réversibilisation» concerne également les temps des déplacements eux-mêmes, où l'on introduit aujourd'hui de multiples activités de loisirs et de travail.

Un paradoxe: ceux qui se déplacent pour se sédentariser

Les comportements que nous venons de décrire conduisent à une observation inattendue et contraire à une opinion très répandue: l'ample utilisation des potentiels de vitesse sert d'abord à préserver la sédentarité. Les nouveaux moyens de déplacement ne sont donc pas le signe d'une «hypermobilité» croissante. C'est au contraire pour préserver notre environnement familial et nos ancrages que nous choisissons maintes manières de nous déplacer vite et loin.

Pour mieux saisir ce fait paradoxal, une enquête a récemment été menée en Suisse auprès de pendulaires de longue distance, c'est-à-dire des personnes travaillant à plus de 80 kilomètres de leur domicile (Kaufmann 2008). Elle confirme que cette pratique est liée à une recherche de sédentarité. La pendularité de longue distance est le choix effectué par des personnes fortement ancrées dans leur lieu de résidence. On remarque ainsi une insertion sociale très localisée chez Anna, salariée d'une

entreprise dont le siège a été déplacé de Bâle à la banlieue de Berne, et qui, devenue pendulaire de longue distance, déclare: «Originaire de Bâle, j'y réside depuis toujours et c'est là que se situe mon cercle de connaissances. Pour cette raison, je n'envisage en aucun cas de déménager pour me rapprocher de mon lieu de travail.»

Cet ancrage peut aussi se construire sur un lien très fort à une maison, à un quartier ou à une agglomération. Christine est par exemple très attachée à une ferme qu'elle a transformée. Elle explique ainsi sa pendularité de longue distance: «La maison que j'habite, je l'ai entièrement retapée moi-même. C'est une ancienne ferme typique du Gros-de-Vaud. Quitte à faire deux heures de transport par jour, je veux y vivre.»

Alexandre est fortement implanté dans un vieux quartier genevois et l'air qu'il y respire rappelle la madeleine de Proust: «Je suis attaché au quartier de Plainpalais, où j'ai grandi. Je n'ai plus beaucoup de connaissances dans le quartier car je l'ai quitté pendant des années... Par contre, j'y ai plein de souvenirs...»

De tels entretiens ont aussi mis en évidence diverses façons d'exploiter les heures requises par les déplacements comme temps à part entière, tantôt pour le travail, tantôt pour des contacts sociaux, tantôt pour le délassément (Flamm 2004).

Jacqueline passe six heures par jour en parcours pendulaires, et loin de se plaindre de cette énorme emprise sur son horaire quotidien, elle affirme qu'elle a «plus de temps pour elle» depuis qu'elle effectue ces longs trajets en train. C'est la flexibilité des horaires qui rend possible ce type de vie, associé au fait positif qu'il implique la traversée de très beaux paysages. D'une manière générale, Jacqueline s'efforce de tirer le plus grand parti possible de ses déplacements pour des activités qui peuvent s'offrir à elle.

Marc utilise son temps de parcours quotidien pour socialiser: «Au retour, je voyage plutôt en compagnie d'autres pendulaires... Je passe toute la durée du parcours au wagon restaurant avec ces copains.»

Loin d'être en proie à l'hypermobilité, les pendulaires de longue distance sont donc souvent des personnes attachées à leurs habitudes et à leurs liens sociaux ou spatiaux, donc fortement «localisées» et ne souhaitant nullement s'arracher à cette fixité. Les pendulaires de longue distance acceptent un travail pour autant qu'il soit possible de ne pas déménager. La vitesse des systèmes de transport assure leur sédentarité. C'est en ce sens que l'on peut affirmer qu'ils vivent leurs considérables déplacements dans l'espace géographique comme réversibles.

Sommes-nous véritablement de plus en plus mobiles? La réponse vient d'être donnée dans tout son paradoxe: nous nous déplaçons de plus en plus, tout en étant moins mobiles. Il en résulte deux conséquences importantes.

D'abord le franchissement de l'espace, en termes de vitesse et de distances, ne doit pas être retenu comme un indicateur suffisant pour décrire la mobilité. La mobilité, insistons sur ce point, n'est pas réductible à une question de transport. Le transport est d'abord une demande dérivée des modes de vie et des projets propres aux acteurs. Nos déplacements sont nés d'obligations, de contraintes ou, pourrait-on dire, de fenêtres de tir qui se sont offertes à nous.

La seconde conséquence de cette pseudomobilité est que l'accroissement du budget-temps consacré aux déplacements n'est pas vécu comme un espace perdu de la journée, mais s'affirme de plus en plus comme un temps social à part entière.