

# *Homo mobilis*

Eric LE BRETON\*

De notre point de vue, l'apport principal du programme réside dans une conceptualisation de la mobilité en rupture par rapport à la socio-économie des transports. Cette dénomination de socio-économie des transports est, *stricto sensu*, celle d'une action thématique programmée initiée en 1973 par le ministère de l'Équipement<sup>1</sup>, mais elle recouvre plus largement une approche clé la mobilité qui occupe depuis les années 1950 une position centrale, voire hégémonique. Quels en sont les principes ? *a)* la mobilité est réduite au transport ; *b)* le regard des chercheurs est focalisé sur les équipements (routes et autoroutes, réseaux ferrés urbains et interurbains, aéroports et ports) et leurs politiques publiques d'aménagement ; *c)* la définition clés individus est largement économétrique : un individu = un individu, et minore les dimensions collectives, culturelles ou symboliques de la mobilité ; *d)* enfin, la socio-économie des transports est fortement structurée par le « transport employeur »<sup>2</sup>, c'est-à-dire les navettes entre domicile et travail.

Bien sûr, ce paradigme n'est ni monolithique ni figé. Les transformations des formes urbaines, les enjeux du développement durable ou du droit au transport l'ont amené à se réactualiser depuis son élaboration. Néanmoins, l'essentiel des recherches du programme élargissent la perspective vers une anthropologie de la mobilité.

## **Une anthropologie de la mobilité**

La mutation peut être résumée en peu de mots. La question traitée n'est plus « quelles sont les pratiques de déplacement des individus ? », mais « comment les individus et les groupes sociaux construisent leurs identités territoriales ? ». C'est bien la problématique la mieux partagée du programme que de décrire et d'analyser les logiques de production des identités territoriales de différents groupes sociaux : les jeunes en accès à l'autonomie, les provinciaux vivant à Paris, les immigrés maghrébins du quartier de la Guillotière à Lyon, les *ravers*, les internautes, les grands navetteurs dont la résidence est éloignée d'une heure de transport au moins de leur lieu de travail, ou encore les périurbains de classe populaire.

Comprendre comment les groupes sociaux construisent leurs identités territoriales engage les chercheurs à bâtir un cadre d'analyse de la mobilité extrêmement ouvert. Pointons quelques éléments.

### *Une définition extensive de la mobilité*

D'abord, les chercheurs sont attentifs aux pratiques de mobilité mais aussi aux vécus des pratiques ; ils s'intéressent à la mobilité dans ses dimensions objectives mais aussi dans ses dimensions subjectives. Cette articulation est indispensable à qui veut saisir l'élaboration des identités.

Par ailleurs, la relation des individus à leurs territoires est appréhendée à partir de leurs mobilités effectives, des déplacements qu'ils font mais aussi de leurs mobilités « négatives », des déplacements qu'ils ne font pas. Savoir que certains périurbains ne fréquentent *jamais* les centres-villes est aussi important pour qualifier leur inscription territoriale que savoir qu'ils pratiquent les espaces commerciaux périphériques. La saisie du non-déplacement et de ses raisons est aussi riche d'informations que le taux de non-réponse à un questionnaire. Or l'évitement est par définition un non-transport<sup>3</sup>.

De nombreuses recherches insistent sur l'importance de prendre en compte tous les modes de mobilité et la manière dont ils interagissent. Le premier mode est celui des mobilités physiques, des déplacements du corps dans l'espace, de l'échelle la plus petite à la plus grande : marcher dans son appartement, prendre l'avion et changer de continent. Le deuxième mode est celui des mobilités virtuelles opérées au moyen des médias de communication (téléphone et Internet, courrier et télévision) avec des personnes situées

dans un ailleurs proche ou lointain. On ne peut pas décrire et comprendre le rapport des *ravers* à leurs territoires si l'on néglige leurs usages particuliers du téléphone portable et des *hot lines*. Privé de la mobilité virtuelle, ce groupe social disparaît. Le troisième mode est celui que faute de mieux nous appelons les mobilités mentales ou représentationnelles : ces mobilités par la pensée vers des lieux auxquels les individus accordent souvent une grande importance dans la définition d'eux-mêmes. Le territoire des origines (lieu de naissance et des premières années), qu'il soit fréquenté ou non, reste un lieu de référence pour les individus tout au long de leur vie.

La socio-économie des transports se préoccupe de la mobilité physique. Le programme *Mobilités et territoires urbains* met en évidence que les deux autres types de mobilité sont aussi fondateurs du rapport des individus aux territoires.

On peut aussi déconstruire la mobilité en trois registres. D'une part, les mobilités stratégiques qui recouvrent les rapports à l'espace inscrits dans des projets plus ou moins explicites et intentionnels des individus et des groupes, et à travers lesquelles ils poursuivent des objectifs. L'immigration, le déménagement vers une université ou un emploi peuvent être considérés comme des mobilités stratégiques. Quitter la ville pour s'installer à la campagne revêt également dans bien des cas une dimension intentionnelle de recherche d'un environnement de nature pour sa famille et d'une intégration sociale plus marquée dans des réseaux d'interconnaissance.

Le second registre est celui des mobilités quotidiennes qui s'opèrent dans la vie de tous les jours et ne poursuivent pas nécessairement d'objectifs explicites hormis celui de permettre l'accomplissement de tâches routinières. Aller au travail, faire ses courses, entretenir d'un coup de téléphone ses relations familiales et amicales sont des mobilités qui tissent et retissent, densifient la dimension territoriale de l'individu.

Les mobilités incorporées composent le dernier registre. Le terme d'incorporé désigne un ensemble de mécanismes plus ou moins inconscients à travers lesquels s'opèrent les relations d'un individu à ses territoires de vie. Signalons à ce titre les « techniques du corps » et la coordination psychomotrice des gestes, les régulations culturelles de la distance à l'autre, les perceptions d'ambiances urbaines suscitant le bien-être ou au contraire la gêne, mais encore la cognition de l'espace, les compétences linguistiques et d'usage des techniques et objets de la mobilité (distributeur de titres, etc.).

C'est à l'articulation de ces trois registres que plusieurs équipes formulent leurs problématiques. Avec Laurence Buffet, on voit comment la conquête de l'autonomie des jeunes, de l'ordre du projet de l'acteur, doit composer avec des normes incorporées régissant le rapport à l'espace : les jeunes filles d'origine maghrébine n'ont pas le droit de se soustraire à la surveillance visuelle d'un proche. Marie-Christine Jaillet établit que les mobilités résidentielles interagissent avec les mobilités quotidiennes. Ainsi, des Toulousains continuent deux fois l'an d'aller faire des courses à Paris où ils ont habité. Stéphane Chevrier s'intéresse à la combinaison de la mobilité quotidienne des cadres avec le registre de l'incorporé des capacités physiques de personnes qui savent ou non se « couler » dans un siège d'avion.

### *La mobilité, une forme élémentaire de la vie quotidienne*

Le programme démontre au final que la mobilité n'est pas une dimension sectorielle et autonome de la vie sociale ; c'est au contraire une dimension transversale à toutes les pratiques sociales sans exception. Les univers de mobilité sont structurés par les fonctionnements familiaux, par les appartenances collectives, les rythmes de vie, les perceptions kinesthésiques, etc. Réciproquement, les pratiques de mobilité qu'impose la société dispersée impactent et modifient les fonctionnements familiaux, les appartenances collectives, les rythmes de vie et les perceptions kinesthésiques.

À la fois générée par les appartenances sociale et culturelle et générative, la mobilité est une forme élémentaire de la vie quotidienne, une matrice de toutes les expériences sociales.

## *Les communautés mobiles*

Cette approche de la mobilité place au cœur du programme ce que l'on pourrait appeler les communautés mobiles, c'est-à-dire des groupes sociaux définis à partir de leurs inscriptions territoriales, de leurs pratiques de mobilité, des dispositifs techniques qu'ils mettent en œuvre dans ce cadre : communauté mobile des internautes, communauté mobile des immigrants, communauté mobile des périurbains.

Mettre en évidence ces communautés, c'est dire, d'une part, que la société mobile n'est pas d'un individualisme anémique mais qu'elle génère des modalités spécifiques d'appartenance et de structuration sociale. Et d'autre part, que les univers de mobilités participent de cultures globales et ne peuvent être déduits ou réduits aux seuls dispositifs techniques du déplacement (voiture, bus, etc.).

## **Le kaléidoscope des territoires**

L'autre perspective du programme concerne les évolutions des territoires. Plusieurs travaux développent l'hypothèse de leur désinstitutionnalisation.

Le territoire est une institution qui a longtemps socialisé ses membres de manière étroite. Les individus naissent dans un village, une ville, une région où ils restent souvent toute leur vie. Chaque territoire était supposé avoir ses propres caractéristiques en matière de langue, de « psychologie » des habitants (les Chtimis chaleureux, les Marseillais « grande gueule »...), de modes de vie, de traditions politiques et religieuses, de noms qui désignaient l'origine de leurs porteurs. L'action publique s'inscrivait elle aussi dans des limites territoriales réputées engendrer un sentiment d'appartenance suffisant pour qu'elle soit efficace. Il n'est pas besoin de remonter trop loin dans le temps pour que ce tableau trouve une certaine consistance. C'était le cas en France jusque dans les années 1950.

Puis l'institution « territoire » s'est déprise. Les recherches du programme évoquent plusieurs des logiques de ce mouvement qui emprunte à tous les registres de la vie sociale : l'apparition chez les citadins d'un idéal de nature, les gains de vitesse de déplacement et l'étalement urbain consécutif, la diffusion massive des systèmes de délocalisation (voiture et téléphone, Internet et avion), etc. Mais dès lors que le territoire socialise de manière moins prégnante, les individus vivent la même situation qu'à l'égard des autres institutions (famille, école, travail, etc.) : les modèles de comportement possibles sont plus nombreux et surtout ils ne s'imposent pas aux individus, *relativement* plus libres de choisir *une partie au moins* de leurs inscriptions territoriales.

L'hypothèse de la désinstitutionnalisation du territoire<sup>4</sup> est explorée sur de nombreux plans.

Ces dispositifs intermédiaires entre mobilités et territoires sont divers et nombreux. Ce sont, dans la gare souterraine des Halles à Paris, tous ceux qui conditionnent, orientent les trajets des passants : les poubelles et les piliers de soutènement de la voûte, les cabines de téléphone public, les kiosques marchands et les bornes de services Internet. Dans d'autres contextes, les objets intermédiaires, ce sont les escaliers mécaniques et les trottoirs roulants, les valises à roulettes et les sacs à dos, des vêtements adaptés à la mobilité : tenue kaki des *ravers* et équipement des pratiquants du roller, le règne du portable : téléphone, ordinateur, mini-ustensiles de toilette, le mobilier urbain, les cartes, les plans, etc.

Ce regard sur les objets intermédiaires n'est pas entièrement nouveau. La RATP et la SNCF ont conduit dans les années 1990 des travaux montrant l'impact des automates, des « validours » ou de la forme des sièges dans les stations de métro sur les pratiques de déplacement. L'intérêt du programme *Mobilités et territoires urbains* réside donc moins dans la nouveauté que dans le changement d'échelle. Il tient aussi à la démonstration que l'appropriation de l'espace par les individus dépend bien sûr des grands équipements de transport mais tout autant de ces objets

intermédiaires auxquels on est moins attentifs car ils sont *a priori* moins « structurants » et ne font pas l'objet de politiques publiques.

### *Les compétences de mobilité*

Dès lors que la mobilité confronte l'individu à divers objets, être mobile suppose une diversité de compétences allant des plus incorporées (la cognition de l'espace) aux savoirs plus formels (comprendre une langue) et jusqu'aux pratiques expertes d'utilisation de la panoplie des machines (voiture, distributeur de titres, etc.).

La recherche sur les transports a longtemps négligé ces dimensions. La statistique des déplacements laissait implicitement entendre que les usages allaient de soi. Or les mobilités et les inscriptions territoriales dépendent de savoirs ancrés dans les cultures et dans la hiérarchisation des groupes sociaux. On peut discriminer les groupes sociaux en fonction de leurs capacités respectives à instrumenter les offres et les environnements du monde du transport. La mobilité virtuelle via Internet suppose de maîtriser, en sus de l'ordinateur, les procédures organisationnelles et conversationnelles qui régissent les communautés virtuelles. Les cadres internationaux doivent savoir s'adapter aux modes de transport utilisés, savoir lutter contre le poids de l'ordinateur, du téléphone, des dossiers et des effets personnels, savoir se rendre compatible en se mettant « au bon format » du mode de transport utilisé en choisissant par exemple son siège d'avion en fonction de sa taille...

### *La délégation à des systèmes experts de fonctionnements collectifs plus complexes*

Enfin, les objets intermédiaires ouvrent la réflexion sur les services « de mobilité » et « à la mobilité ». Un discours bien établi avance que la mobilité renforce l'individualisation des sociétés contemporaines. La mobilité des biens, des personnes et des informations offrirait à chacun les possibilités d'une autonomie presque totale. Mais le programme montre que l'individualisation est indissociable d'une organisation collective de plus en plus complexe et performante, laquelle est massivement déléguée aux objets intermédiaires. Qu'est-ce qui permet l'individualisation et l'augmentation du tourisme ? Des agences de voyages et des transporteurs toujours mieux organisés et plus efficaces. Qu'est-ce qui permet l'individualisation des communications téléphoniques ? Des opérateurs améliorant sans cesse leur capacité à gérer les demandes de masse. Ce sont d'autres systèmes techniques et organisationnels qui rendent possible l'individualisation du comportement de chacun au sein d'une même famille. Si chacun de ses membres peut avoir ses propres activités, ses propres rythmes de vie et ses propres territoires, c'est parce que se développent des capacités de coordination des uns et des autres, capacités instrumentées par différents dispositifs. La mobilité ne dissout pas les collectifs ; elle les rend plus nécessaires et plus complexes — d'où l'émergence des services « de » et « à la » mobilité.

Finissons. La ville est-elle sans bornes ? Il est certain en tout cas que les bornes ne sont pas les mêmes selon les groupes sociaux, selon les sexes, selon les âges. Il reste à décrire mieux ce mille-feuilles d'inscriptions territoriales différentes et à saisir le principe de leur agencement.

\* Université Rennes 2, département de sociologie.

1. Voir notamment *TransporLi.ft société* [1979].

2. Selon la formule de Bernard Gérardin [1981].

3. Ce que Jean-François Augoyard [1979, 41] disait déjà : « Les refus ne seraient-ils pas tout aussi indicateurs de l'essence de la quotidienneté que les remplissages, les replétions, les contentions ? L'urbaniste cherche à savoir quels espaces sont volontiers fréquentés. Ne faudrait-il pas observer d'abord comment les lieux sont évités ? »

4. La formule est lourde mais préférable au terme de « déterritorialisation » car quelle que soit la mobilité des individus, ils restent inscrits dans des territoires.