

Composition : « Un homme est fait pour être mobile. Tout le malheur vient de l'immobilité » Citation de Jacques Brel (1929-1978)
 Cette citation illustre-t-elle les questions liées aux mobilités aujourd'hui ?

Les questions liées aux mobilités aujourd'hui

« Un homme est fait pour être mobile. Tout le malheur vient de l'immobilité ». Au-delà de la hantise de l'immobilité et de sa peur de la déchéance du corps, Jacques Brel affirme la place de l'homme libre dans le monde, s'opposant à la célèbre phrase de Pascal (« Tout le malheur de l'homme vient de ce qu'il ne sait pas rester immobile dans une chambre, à sa table »). La mobilité est la faculté de se déplacer, quel que soit le mode de transport. Celui ou celle qui ne peut se déplacer vit avec des entraves, si son corps est empêché, et des œillères, car son monde est réduit. Cette affirmation de la part d'un chanteur-voyageur résonne particulièrement aujourd'hui, dans un monde qui a fait des déplacements un vecteur de richesses, qu'elles soient économiques, sociales, culturelles. Mais les déplacements accélérés des humains et avec eux des marchandises ont des répercussions néfastes sur l'état de la planète et de ses habitants. Doit-on agir pour limiter ces déplacements, au risque de limiter la liberté des personnes ? Ou bien faut-il inventer de nouveaux modes de déplacements ? Nous verrons dans une première partie que l'homme a un besoin vital de se déplacer, et ce qui se passe lorsque sa mobilité est entravée (I), puis dans une seconde partie comment il est possible de repenser les mobilités afin de réduire les effets néfastes induits par les excès de certains modes de transports (II).

I - Pouvoir se déplacer, c'est être libre

Les civilisations humaines ont fondé leur progrès sur des territoires gagnés et des apports culturels et économiques, sur le mouvement et les voyages. Sans revenir aux premiers périodes de la Préhistoire et de l'Antiquité, c'est par le déplacement que l'homme a assuré sa survie dans un monde hostile, puis c'est en échangeant qu'il a découvert les richesses des territoires éloignés, et, la survie n'étant plus un enjeu, qu'il a progressé.

1) Le déplacement vécu comme progrès

a) Se déplacer, c'est s'enrichir économiquement

Les échanges économiques (transports de matières, voire d'humains considérés comme marchandises durant les périodes d'esclavagisme) ont permis l'enrichissement des sociétés humaines depuis les grandes découvertes. Les modes de transports, surtout par voie d'eau, ont évolué rapidement à partir du XV^e siècle pour permettre des trajets toujours plus longs. Cela a permis l'enrichissement de sociétés entières et de villes, comme le montre l'historien Fernand Braudel avec le cas de Venise, véritable plaque tournante et capitale où se concentrent pouvoir, richesse, élites culturelles et artistiques. Aujourd'hui et depuis la fin de la seconde guerre mondiale, les échanges économiques sont mondialisés et ce de façon quasi systématique, voire systémique.

A plus petite échelle, se déplacer est une obligation pour accéder à un emploi, des services, des loisirs. Celui qui peut se déplacer accède à une meilleure compréhension du monde. De même qu'il fallait naguère « monter à Paris » pour faire carrière ou rencontrer le succès, encore aujourd'hui la mobilité géographique est indissociablement liée à la mobilité culturelle. L'écrivain Edouard Louis illustre ainsi la notion de transfuge de classe, qui est un voyage dont le mode de transport n'est pas égalitaire ni accessible. Il faut connaître les bons endroits où aller (l'exemple des classes préparatoires aux grandes écoles : fussent-elles gratuites, il faut en connaître l'existence).

Cette mobilité à la fois physique et mentale est la condition d'accès aux emplois les mieux rémunérés, aux bonnes adresses et aux bons quartiers, symptômes d'un monde inégalitaire que l'accélération et la multiplication des transports enrichit.

b) Se déplacer, c'est également s'enrichir culturellement

Le voyage élargit les horizons. Le corps en mouvement semble ouvrir des voies mentales et encourager la pensée. Socrate ne philosophait-il pas en marchant ? A sa suite, de nombreux penseurs font l'éloge de la marche. L'école en extérieur fait des émules. Les méthodes de management font aujourd'hui la part belle aux discussions en marchant plutôt qu'aux réunions statiques. L'immobilité est désormais vécue comme immobilisme, l'immobilisme lui-même est un recul, il faut avancer à tout prix.

Il faut « aller sur le terrain », arpenter les villes pour en avoir une connaissance sensible et non pas théorique, « sur le papier ». Aller à la rencontre des populations, des usagers, des publics. Le spectacle vivant sort des salles et des théâtres pour se faire déambulation, procession.

Le tourisme apparu au XIX^e avec le Touring Club, prône la rencontre, l'ouverture aux autres. Lorsque R.L. Stevenson voyage A travers les Cévennes avec un âne, ce n'est pas tant la destination qui compte, que la rencontre des autres et par-delà, de soi-même. Le déplacement en appelle un autre.

Les stations de métro affichent des voyages aux Antilles, alors que pourtant, comme le dit malicieusement l'anthropologue Marc Augé, on peut trouver le bout du monde à Neuilly-Plaisance. Les écrivains voyageurs ont leur festival, et leurs écrits sont autant de portes ouvertes sur le monde et ses mutations.

Mais alors que se passe-t-il pour celui qui voudrait voyager mais dont la mobilité est entravée ?

2) Immobilité et immobilisme

L'homme immobile est comme enfermé dans un espace et un temps, voire dans son propre corps.

a) L'homme enfermé

L'homme entendu comme représentant de l'humanité a un corps qui n'est pas fait pour la position statique. Sa santé nécessite notamment qu'il puisse bouger, et dispose pour cela d'un espace vital. Lorsqu'il a fallu se confiner durant la crise sanitaire du Covid-19, l'importance des espaces verts, jardins publics, ou même de simples balcons, est devenue manifeste. Durant l'heure de sortie quotidienne, de nombreux urbains n'avaient tout simplement pas le temps de se rendre dans ces espaces, faute de moyen de transport autorisé.

La forme urbaine peut enfermer l'homme lorsque les réseaux de transports sont inexistantes ou insuffisamment reliés, ces quartiers deviennent des ghettos. L'accès impossible aux emplois et aux services enferment les habitants dans une vie sans avenir. Les moyens de transports collectifs non accessibles laissent les personnes en fauteuil à quai. Ne parle-t-on pas d'ailleurs de « personnes à mobilité réduite » pour les définir intrinsèquement, tandis qu'on parle de « valides » pour les autres ?

Hors des villes et de leurs franges périurbaines, les habitants du monde rural peuvent être eux aussi enfermés lorsqu'il leur manque l'indispensable voiture. Dans Nos Campagnes suspendues, Salomé Berlioux montre à quel point les jeunes ruraux, dépendants de ce mode de transport, sont devenus invisibles.

C'est toute une génération qui vit dans un angle mort des politiques publiques. Il leur faut alors compter sur la solidarité familiale ou amicale, car l'innovation en matière de transports (trottinettes et voitures électriques) s'adresse en priorité aux jeunes urbains. De même, l'accès au permis de conduire est un enjeu sociétal. Il représente un coût élevé, de plus il n'est pas accessible aux personnes en situation d'illettrisme, de déficience mentale, non

plus aux personnes réfugiées pour qui il représente un véritable sésame. Les pays qui cherchent à restreindre les droits des citoyennes commencent en priorité par leur retirer l'accès à l'automobile (exemple de l'Afghanistan). Entraver la mobilité, c'est le moyen le plus efficace pour enfermer quelqu'un, en cela la phrase de Jacques Brel résonne de façon particulièrement actuelle.

b) Les territoires contractés

L'écrivain d'anticipation H.G.Wells semble étrangement contemporain de nos préoccupations lorsqu'il écrit (et pourtant en 1901) : « Tout est question de mobilité, limiter la mobilité contracte la ville. La facilité au contraire l'étend et la disperse ». A l'époque, il est encore très peu question de l'automobile, mais l'auteur avait pressenti et observé ce que les modes de transport (chemin de fer, tramway, autobus...), collectifs notamment, pouvaient induire en termes de transformation des formes urbaines. Nous verrons plus loin les effets pervers en ce qui concerne la voiture. Toutefois, il s'agissait à l'époque de détendre les villes, d'apporter de l'air et de la lumière dans les centres anciens, d'ouvrir des voies de circulation comme autant de veines pour irriguer la ville avec du sang neuf. Il fallait permettre aux gares de s'insérer dans le tissu urbain, apportant avec elles la prospérité économique par les échanges commerciaux. Trois décennies plus tôt, sous le Second Empire, le baron Haussmann a transformé la ville de Paris en ouvrant de larges avenues, comme autant de « brèches » décrites par E. Zola, pour permettre l'édification d'immeubles plus sains et plus confortables (et en détruisant au passage des rues étroites et sombres, propices à la sédition).

Les territoires sans modes de transport, non « desservis », deviennent des territoires contractés, enclavés, où la vie est plus difficile. Ainsi, les territoires de montagne ou la fameuse « France du vide », ces territoires centraux à l'écart des grands axes de circulation. Dans les territoires d'outre-mer, la conséquence est l'augmentation du coût de la vie, avec parfois même des pénuries de produits de première nécessité. Pour lutter contre l'enclavement et ses conséquences en termes d'éducation, de nombreuses collectivités ultra-marines financent des billets d'avion pour que leurs étudiants puissent rejoindre leur université lorsqu'elle est en métropole.

On le voit donc, se déplacer est vital pour l'homme, à l'intérieur de son territoire de vie, mais également dans le monde, qui ne s'offre pas à tous et toutes de façon égale. Toutefois, trop de déplacements nuisent à sa santé et à la planète ; comment en réduire l'impact et repenser les mobilités ?

II - Pouvoir se déplacer mieux, c'est vital

Face aux enjeux climatiques, majoritairement liés aux transports, il nous faut repenser la façon de se déplacer.

1) Les effets néfastes des déplacements humains

Ce que H.G.Wells avait perçu est devenu une réalité préoccupante : les modes de transport ont façonné la ville au point qu'elle est devenue entièrement dédiée à la voiture.

a) Les excès de la ville pour la voiture

La ville actuelle est façonnée par l'automobile, qui a exigé son étalement quasiment sans limites. En effet, ce mode de transport est celui qui exige le plus de superficie par rapport au nombre de personnes transportées, que la voiture soit en stationnement ou en mouvement. L'urbaniste Sylvain Grisot, dans son livre manifeste Pour un urbanisme circulaire, montre bien à quel point le processus d'étalement urbain, exigé par les besoins pour stocker, faire circuler, stationner les voitures, a consommé des sols en quantité excessive.

Il démontre que le coût réel de ce mode de transport est pris en charge par l'ensemble de la société et non pas seulement les automobilistes. C'est l'usage de la voiture qui a permis l'éloignement des centres villes où se concentraient les emplois et les services, la création des espaces périurbains avec leurs larges zones commerciales périphériques et ces entrées de villes standardisées, que l'hebdomadaire Télérama a qualifié en 2010 de « France moche ».

« Tous des périurbains ? » s'interroge en 2016 la revue Esprit. Selon J.Christophe Guilluy, 60 % de la population française vit dans ces espaces où la voiture est indispensable au quotidien. Le coût est élevé sur le plan de la santé avec les émissions de gaz à effet de serre de ce mode de transport, mais également pour les finances des ménages. C'est bien ce qu'ont voulu montrer les « Gilets jaunes » en occupant les emblématiques ronds-points de ces espaces périphériques en 2018 et 2019.

Le développement de la voiture a été encouragé au détriment du réseau ferré qui était pourtant très dense dans la France d'avant-guerre. Depuis la seconde guerre mondiale, il n'a cessé d'être démantelé pour ne conserver que les grands axes dits structurants, accélérant le phénomène de métropolisation.

b) Enjeux environnementaux

Outre la voiture, les impacts environnementaux des modes de transport sont très élevés. La pollution de l'air représente des dizaines de milliers de décès en France chaque année. Les temps de trajets allongés signifient de l'épuisement et des difficultés à accéder à des temps de repos et de loisirs.

Au niveau mondial, le transport des marchandises est la première source d'émission de CO₂. La démocratisation des voyages a entraîné une augmentation exponentielle des vols aériens, générant nuisances sonores pour les riverains des aéroports et pollution à un niveau rarement atteint.

Les océans sont traversés de porte-conteneurs géants qui perdent parfois leur contenu ou sont à l'origine de marées noires à cause de certaines pratiques de dégazage sauvage. Le tourisme de masse sur des bateaux de croisière a atteint un tel niveau que certains sites touristiques en sont menacés et se voient contraints de réguler l'accès de ces montres des mers, capables de déverser en une fois des millions de touristes dans des villes déjà fragilisées par le surtourisme.

Ces excès sont désormais bien identifiés et il est possible d'en chiffrer le coût. Toutefois, chaque individu peut légitimement éprouver l'envie de voyager et de découvrir le monde. Faut-il aller jusqu'à limiter le nombre de trajets aériens dans une vie comme certains l'ont suggéré ? Si l'homme est fait pour être mobile, peut-il se déplacer différemment ?

2) D'autres mobilités sont possibles

Les progrès technologiques permettent d'accéder à des moyens de transport moins polluants. Toutefois, ce serait une fuite en avant que de compter sur l'innovation seule.

a) Ralentir, raccourcir

Une première réponse serait de ralentir le mouvement. Le « Slow tourisme » a montré la voie, il est possible d'aller plus lentement tout en profitant autant. De nombreuses études ont montré l'accélération à l'œuvre dans nos temps de vie. Tout est devenu plus rapide, rythmé par des séquences toujours plus saccadées. Le ralentissement ne permet pas d'aller aussi loin, mais de mieux profiter du voyage. Et ce qui est possible en vacances peut l'être également au travail, en rapprochant le domicile du travail ou l'inverse, grâce au télétravail pour les emplois qui le permettent. Les théoriciens de « la ville du quart d'heure » apportent un éclairage intéressant à l'aménageur. L'attrait des villes moyennes a grandi face à l'excessive métropolisation, surtout depuis la crise sanitaire. Les efforts de redynamisation des centres urbains (programmes Action Cœur de Ville, Petite ville de demain ou Village d'avenir) permettent de favoriser la réinstallation de commerces du

quotidien à proximité des habitants. Les circuits courts se généralisent pour l'approvisionnement des cantines scolaires ou des AMAP.

L'agriculture maraîchère réinvestit les franges et les friches urbaines lorsque ces gisements fonciers sont valorisés. Pour les villages ou villes éloignées des centres culturels, le numérique peut apporter des solutions en réinsérant des services (espaces France Service) ou de la culture (Micro-folies, le concept innovant de la Villette qui essaime le territoire).

Raccourcir le trajet, c'est ce que fait spontanément le promeneur, dans ses déplacements du quotidien. Les urbanistes connaissent bien ce phénomène et peuvent compter sur les usagers pour leur montrer la bonne voie. Il se crée ainsi des cheminements spontanés, « chemin du désir », que l'aménageur pourra ensuite conforter par un revêtement approprié, selon le mode de transport (piétons, vélos, etc.).

b) Les mobilités pour tous

Si l'homme est fait pour être mobile, tous les hommes doivent pouvoir être mobiles, quel que soit leur âge, leur genre, leurs capacités physiques, leur origine et leur destination. Les enjeux sont nombreux. L'espace est inégalitaire, on le sait. Il est également genré. De nombreuses études, se basant sur l'expérience de déplacements par des déambulations collectives, ont mis en lumière l'inégale occupation de l'espace par les hommes et les femmes.

Cela vaut aussi pour les déplacements en transports en commun qui peuvent engendrer de l'insécurité et donc exclure. L'accessibilité est encore un combat quotidien pour les personnes handicapées, quel que soit le handicap.

La mobilité des plus jeunes et des plus âgés reste un impensé des politiques publiques. Le dernier kilomètre d'un déplacement est souvent un chemin de croix. Les poussettes sont rarement les bienvenues. Pour de nombreuses catégories de la population, se déplacer est au mieux une question, au pire un problème. Et que dire des migrants, dont la mobilité à la recherche d'une vie meilleure ou tout simplement une survie est un périple souvent mortel ?

Lorsque Jacques Brel dit que « tout le malheur vient de l'immobilité », il est hanté par la peur de devenir immobile, car « mourir, cela n'est rien, mais vieillir... ». Cette hantise, c'est celle de la déchéance physique qui empêche de se mouvoir, d'aller au bout du monde. Mais nous ne pourrions pas tous aller finir nos jours aux Marquises. Aujourd'hui, la question n'est pas tant d'aller loin, mais plutôt d'améliorer notre voyage, d'aller au plus près. La solution consiste parfois à rapprocher les choses, à créer du lien, de la proximité. Car comment être mobile dans le monde sans le détruire, le polluer, l'assécher ? L'absence d'avions dans le ciel pendant les périodes de confinement a permis aux oiseaux de réinvestir leur espace et de multiplier leur population, la faune est redevenue visible dans les villes silencieuses, les hérissons n'avaient plus leur principal prédateur ; faut-il revenir à cet immobilisme pour que la planète revive ? On a vu à quel point la voiture a transformé nos villes. On a vu également d'anciens modes de transport oubliés reprendre du service. De nouveaux modes de transport sont régulièrement inventés. Mais ces innovations ne doivent pas se faire sans être accompagnées d'une réflexion sur l'organisation de nos villes et territoires, sur le partage des espaces publics et sur l'accès à ces transports à tous les citoyens. Penser les déplacements doit s'imposer à tout aménageur et tout concepteur d'espace, afin de retrouver « les chemins de la liberté ».