



N°1

# PEUT-ON TOUJOURS SE DÉPLACER AUTANT?

GASPARD GROB

# Le contexte



Dans les discussions autour du réchauffement climatique, un des enjeux fréquemment abordé est la mobilité. Les émissions de dioxyde de carbone en lien avec nos déplacements sont parmi les enjeux qui reviennent le plus souvent lorsque l'on se demande comment limiter notre empreinte carbone au quotidien. En effet le lien qui existe entre les impacts de la mobilité et le réchauffement climatique est clair. En France, le secteur qui émet le plus de CO<sub>2</sub> avec 29% des émissions du pays est celui des transports (Dubois et al., 2021, Chapitre 4). Pour la Suisse, ce chiffre est de plus de 30% depuis plus de 20 ans (OFS, 2020).

Pourtant la mobilité devrait être un droit fondamental depuis la proclamation de la Déclaration universelle des droits de l'homme de 1948, et même comme « *droit des droits* », c'est-à-dire le droit qui permet l'accès à tous les autres (Kaufmann et al., 2015, p. 31). Si personne ne devrait avoir à renoncer à se déplacer pour effectuer ses activités, qu'elles soient d'ordre familial, professionnels ou de loisirs, peut-on vraiment prendre l'avion pour aller faire du shopping de l'autre côté d'un océan ? A l'aune du paradigme de la toute-puissance de la voiture, dans des territoires qui ont été façonnés par les potentiels de vitesses offerts par l'automobile, avec un attrait généralisé pour l'habitat individuel en dehors des agglomérations (Kaufmann et al., 2015), quelles sont les alternatives qui s'offrent à la population qui n'est pas prête à renoncer à se déplacer, mais qui s'inquiète de l'empreinte carbone générée par ses déplacements ? Nous allons explorer deux propositions de pistes d'actions émanant de recherches récentes ; la première consiste à reconsidérer la mobilité avec le concept de « *Motilité* » (Kaufmann et al., 2015), et la seconde consiste à réévaluer le rapport que nous avons avec la vitesse (Dubois et al., 2021).



# Motilité : pour une approche nouvelle du rapport avec la mobilité

---

C'est pour tendre vers une approche plus interdisciplinaire que le sociologue et actuel directeur du « Laboratoire de sociologie urbaine » à l'EPFL, Vincent Kaufmann, a inventé le concept de « motilité ». Il permet d'aborder la mobilité non plus simplement par le prisme de la géographie et des problématiques liées à l'espace, mais également en prenant en compte les aptitudes des acteurs (Kaufmann, 2019).

Ce concept transféré de la biologie, qui peut se résumer par « l'aptitude à se mouvoir », comporte **trois dimensions** qu'il s'agit ici de détailler (Kaufmann et al., 2015) :

- 1 Les **accès au réseau** : A travers le fait de posséder ou pas un véhicule (voiture, ou vélo par exemple), d'être au bénéfice ou pas d'un abonnement de transports publics, mais aussi en fonction de la proximité avec les infrastructures de transport (réseau de transport public, réseau routier entre autres). Cela contribue à définir nos possibilités en termes de déplacement.
- 2 La question des **compétences** nécessaires à mobiliser quand il s'agit d'effectuer un déplacement. L'exemple le plus parlant est le fait de posséder ou pas un permis de conduire. Mais les compétences à mobiliser sont bien plus larges, notamment lorsqu'il s'agit de planifier des trajets en transports publics, ou des trajets qui font appel à plusieurs modes et moyens de transport. Dans ces **compétences**, on pourrait faire une distinction entre celle émanant de la géographie telle que la capacité à s'orienter ou la capacité à lire

une carte, sans oublier un volet de **compétences** plus sociales, tel que mis en évidence par Laurence Nogues, conseillère en insertion socio-professionnelle (Kaufmann et al., 2015, Chapitre 2). Ainsi, l'autonomie, la communication, la confiance en soi ou encore l'adaptation sont des compétences essentielles lorsqu'il s'agit d'effectuer un déplacement. Par exemple, faire preuve de ponctualité requiert de grandes capacités organisationnelles. Grâce à cette dimension de la motilité il est possible d'inclure toutes les personnes dans la réflexion sur la mobilité.

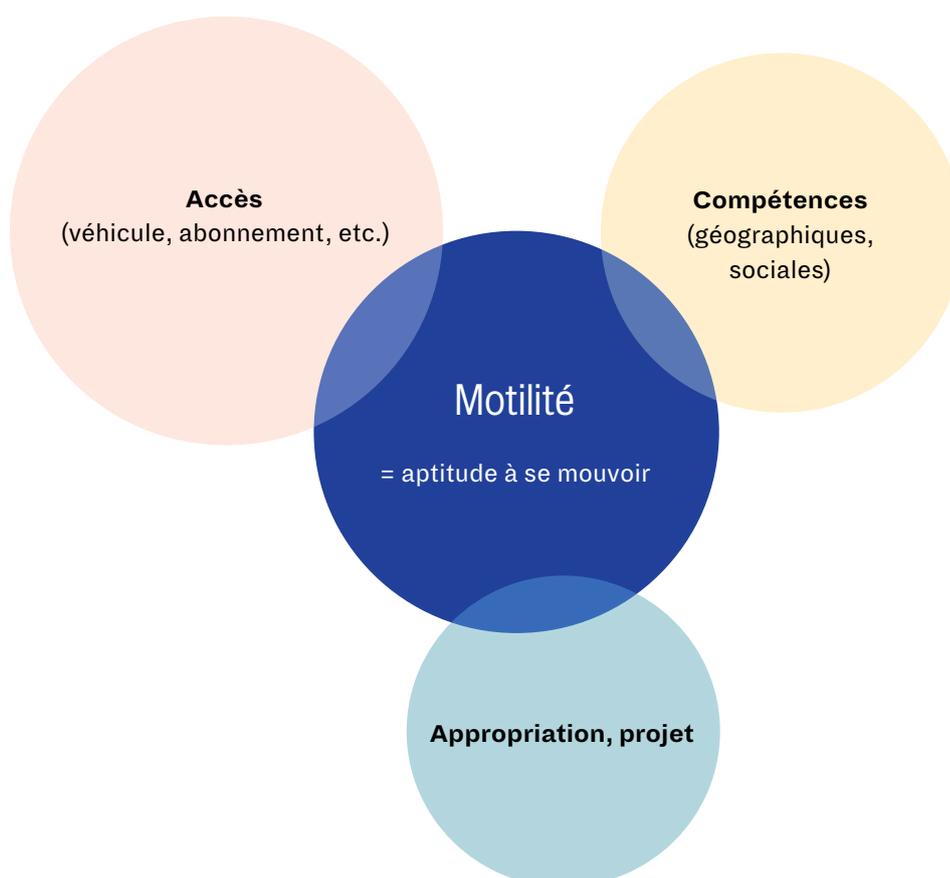
- 3 Finalement, il faut qu'il y ait une **appropriation**, à travers un **projet** de mobilité. Malgré la présence du meilleur des réseaux routier ou de transport en commun, malgré le fait qu'un individu possède toutes les compétences nécessaires pour effectuer un déplacement, le déplacement ne s'effectue pas forcément. S'il n'y a pas de volonté, par manque d'envie, ou de nécessité, un déplacement ne s'effectuera pas. Cette troisième dimension est donc ce que l'acteur **fait** de ses **accès** et de ses **compétences**.

## Motilité : pour une approche nouvelle du rapport avec la mobilité

Le schéma ci-dessous reprend les différentes dimensions de la motilité. Il pourrait également être construit pour un individu, et lui permettre de voir quelle est sa « motilité propre », en fonction d'un « score » atteint dans chacune des dimensions, et ainsi produire un graphique en radar.

Le concept de motilité, nous permet ainsi entre autres, de pouvoir mieux appréhender la mobilité d'un point de vue interdisciplinaire, entre la géographie et la sociologie. Il nous permet également d'avoir un nouvel indicateur, révélateur d'inégalités sociales, plus uniquement basé sur des questions de revenu ou d'accès à l'éducation, mais qui prend également en compte les questions spatiales (Kaufmann, 2019).

Ce concept ne permet toutefois pas d'expliquer toutes les différences en terme de mobilité entre les territoires, car il prend en compte principalement la dimension individuelle de la mobilité et ne laisse que peu de place dans son approche théorique au potentiel d'accueil, à savoir les dimensions contextuelles de la mobilité (contexte spatial, infrastructures et aménagements, normes et règles) (Rérat et al., 2019).



**Figure 1 :** les 3 dimensions du concept de « motilité » d'après (Kaufmann et al., 2015).

## Fin de la vitesse

---

Suite à la pandémie de Covid19 et des sondages réalisés sur le « *forum vies mobiles* », une volonté de ralentir a été exprimée par une grande partie de la population (*Enquête sur les impacts du confinement sur la mobilité et les modes de vie des Français*, 2020). C'est en partie à partir de ce constat que les auteurs, tous membres du « *forum vies mobiles* » de l'essai « *Pour en finir avec la vitesse* », partent pour écrire leur « *Plaidoyer pour une vie en proximité* ».

Les auteurs constatent d'abord que l'augmentation de vitesse des moyens de transport, vitesses commerciales pouvant aller de 60 à 130kmh en voiture, ou de 200 à 900kmh pour changer de métropole en train ou en avion (Dubois et al., 2021, p. 7), née depuis l'apparition des premières locomotives à vapeur, conduit non pas à un gain de temps pour les personnes qui se déplacent, mais à une augmentation des distances parcourues. Cette distance est passée de 4km quotidien avant la révolution industrielle à 60 km aujourd'hui en France (Dubois et al., 2021, p. 20), tout en consacrant toujours le même temps à ses déplacements (privés, loisirs, professionnels). Il y a donc une injonction à se déplacer plus loin, qui devient la norme sociale. Cette *mobilité réversible*, qui pourrait se traduire par se déplacer vite, loin et souvent, tout en pouvant revenir facilement à son point de départ, ne fait donc qu'augmenter le nombre de kilomètres parcourus, mais sans permettre de « gagner » du temps. La vitesse, dans n'importe quel mode de transport existant, a fondamentalement modifié nos modes de vie.

Les auteurs s'intéressent ensuite aux différentes solutions qui s'offrent à nos sociétés pour limiter l'impact de nos déplacements. Par exemple, l'utilisation des voitures électriques. En effet, tant les gros modèles que ceux de petite taille, ne sont actuellement pas viables écologiquement. Cela ne contribuera donc que très peu à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> (Izoard, 2020). Il faut donc se tourner en premier lieu vers un **report modal**, mais également **l'évitement des déplacements**. Car, même selon l'ONU, le meilleur déplacement est celui que l'on ne fait pas (Dubois et al., 2021, p. 94). Mais dès lors, comment concilier l'objectif de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> tout en garantissant le droit à la mobilité ?

L'approche plus globale et interdisciplinaire nous pousse à la réflexion suivante : « la question de la **transition mobilitaire** n'est pas une question d'usage des moyens de transport, mais relève d'une approche transversale, qui concerne en particulier les rythmes de vie » (Dubois et al., 2021, p. 31).

Les pistes explorées dans la fin de cet essai vont d'une revalorisation des modes de transports lents et bénéfiques pour la santé (marche, vélo) dont nous discuterons plus tard, à une approche différente du voyage, qui serait plus long (donc avec une influence sur les rythmes de travail et de congé) et moins fréquent.



# Pistes de solutions discutées dans la société

Dans cette partie nous allons nous intéresser à plusieurs pistes de solutions concrètes qui existent ou qui sont en train d'être mises en place. Sans être exhaustives, ces pistes de solutions sont de types différents et permettent d'agir tant sur les dimensions individuelles que contextuelles. Ces solutions pourraient aussi être classées selon trois leviers principaux pour effectuer la transition mobilitaire : à savoir des solutions technologiques qui veulent améliorer le réseau, le report modal qui veut transférer la charge de mobilité, et la « démobilité » qui cherche à éviter les déplacements (Rérat, 2020).

## Développer des infrastructures de transports publics plus performantes

Une meilleure offre de transports publics, que ce soit via des réseaux de RER, appelés S-Bahn (pour *Stadtschnellbahn*) dans les régions germanophones, ou via des offres de transport desservant mieux les régions isolées, semble être une solution facile. Il faut toutefois également prendre en compte les questions de représentations, d'images, et encore de confort auquel de nombreux automobilistes sont si attachés.

L'image des transports publics en Suisse évolue vers le mieux, et malgré quelques événements comme des coupures de lignes pour des raisons diverses, la tendance de l'amélioration de l'image des transports publics ne semble pas faiblir, comme nous l'indique la figure ci-dessous, tirée d'une étude menée dans 3 grandes villes suisses. Cette tendance à l'amélioration de l'image des transports publics est cependant à relativiser car elle l'est dans un contexte particulier (urbain) et sur des personnes actives qui ne représentent donc pas l'ensemble de la population.

## Gratuité des transports publics

Il existe plusieurs villes qui tentent le passage à la gratuité des transports publics. Dans une interview récente, Emmanuel Ravalet, chef de projet dans un bureau de recherche actif dans la mobilité, explique le cas du Luxembourg qui a mis en place le projet de la gratuité des transports publics au début de l'année 2020 (« Au Luxembourg, la petite révolution de la gratuité des transports publics », 2020). La gratuité est clairement coûteuse pour les collectivités publiques, et cette solution nécessite donc de



Figure 2 : Evolution de l'image des Transports publics (Munafò et al., 2012, p. 102)

grands moyens financiers de la part de l'Etat (par exemple, toujours selon Emmanuel Ravalet, pour le canton de Genève, si les autorités décidaient de passer à la gratuité, cela ajouterait 100 à 200 millions de CHF au budget public). Il est clair que le niveau de développement de l'infrastructure des transports publics joue un rôle majeur dans le report modal. Il est encore très difficile de savoir quels sont les réels gains en termes de durabilité lors de la mise en place de la gratuité des transports publics. En effet, ces initiatives étant rares et récentes, il n'y a que peu de recul pour savoir quels sont les effets de la gratuité et quels sont les effets de l'augmentation de l'offre. Cette piste est néanmoins critiquée par de nombreux chercheurs en mobilité. Premièrement parce qu'elle n'est souvent appliquée que dans des villes où les transports publics sont peu développés (loin des standards suisses), et deuxièmement parce que les effets sont sujets à controverse avec par exemple une concurrence entre les transports publics et la marche ou le vélo davantage qu'avec la voiture.

**Penser la mobilité de façon « multimodale »**  
*« C'est en combinant plusieurs modes de transports décarbonés (transports publics, marche, vélo...) que la mobilité dans la ville du futur (mais aussi en dehors des villes) peut être envisagée de manière plus durable »* (Soulas & Papon, 2003). Cette phrase énoncée par les auteurs Claude Soulas et Francis Papon en 2003 résume à elle seule une solution qui semble idéale. Mais elle implique beaucoup de domaines différents pour que sa mise en place soit effective, et que les acteurs s'emparent des diverses opportunités de déplacement qui s'offrent à eux.

# Comment aborder la question à l'école



Partant de ces constats :

- l'importance de la dimension des compétences (géographiques, mais aussi et surtout sociales) pour définir la **motilité** des acteurs,
- envies de changement des rythmes de vie exprimées par une partie importante de la population après l'expérience des divers confinements lors de la pandémie de Covid19 (*Enquête sur les impacts du confinement sur la mobilité et les modes de vie des Français*, 2020)
- ou encore la question de la sédentarité et des problématiques de santé liée à ce mal de nos sociétés actuelles (Dubois et al., 2021, p. 77). Cette question n'a certes pas été abordée dans cette réflexion sur la mobilité, mais elle est très centrale lorsque l'on aborde un volet moins environnemental mais plus social des impacts négatifs de l'omniprésence de l'automobile dans notre mobilité.



Il nous paraît essentiel de terminer cette réflexion en donnant des pistes pour aborder cette mobilité qui tendrait vers plus de durabilité dans un cadre scolaire. Dans cette « *éducation à une mobilité durable* », il serait important d'intégrer les élèves le plus tôt possible dans la planification pratique des sorties scolaires par exemple. Ainsi, sans stigmatiser des comportements, il est intéressant de mobiliser différentes compétences, notamment géographiques et scientifiques pour s'intéresser à l'empreinte carbone des déplacements planifiés. Un axe d'entrée pourrait se faire par la « multimodalité », et des exercices d'identification des moyens de transports qui sont déjà mis en œuvre par les élèves au quotidien. Il pourrait également leur être demandé de se pencher sur les possibilités d'optimiser leurs déplacements, pas seulement en termes de gain de temps, mais également en termes de minimisation des impacts, ou encore en termes de bénéfices pour la santé.

Recourir à des modes de transport plus lents, comme la marche ou le vélo, signifie non seulement un gain pour la personne qui les pratique, mais aussi pour les autres personnes touchées par des nuisances, qu'elles soient sonores ou de pollutions pour ne citer que celles-ci.

En intégrant la notion de motilité en classe, il est aussi possible d'interroger la mobilité du point de vue des inégalités sociales, et se demander quel est le réel coût des différentes mobilités. En faisant également travailler les élèves sur des compétences plus sociales, de communication, d'adaptation à un nouvel environnement ou de dépasser la crainte des endroits inconnus, il serait aussi possible de tenter de (re)donner goût au voyage, et aux rencontres qui s'y passent.

# Bibliographie

---

- Au Luxembourg, la petite révolution de la gratuité des transports publics : Interview d'Emmanuel Ravalet. (2020, février 29). In *Rts.ch*. <https://www.rts.ch/audio-podcast/2021/audio/au-luxembourg-la-petite-revolution-de-la-gratuite-des-transportes-publics-interview-d-emmanuel-ravalet-25106293.html>
- Dubois, T., Gay, C., Kaufmann, V., & Landrière, S. (2021). *Pour en finir avec la vitesse : Plaidoyer pour la vie en proximité*. Editions de l'aube.
- *Enquête sur les impacts du confinement sur la mobilité et les modes de vie des Français*. (2020, avril). <https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2020/04/23/enquete-sur-impacts-confinement-sur-mobilite-et-modes-vie-des-francais-13285>
- Izoard, C. (2020, septembre). *Non, la voiture électrique n'est pas écologique*. Reporterre, le quotidien de l'écologie. <https://reporterre.net/Non-la-voiture-electrique-n-est-pas-ecologique>
- Kaufmann, V. (2019, juillet). *Les inégalités sociales et spatiales face à la mobilité*. Vincent Kaufmann. [https://www.canal-u.tv/video/citeres/les\\_inegalites\\_sociales\\_et\\_spatiales\\_face\\_a\\_la\\_mobilite\\_vincent\\_kaufmann.51243](https://www.canal-u.tv/video/citeres/les_inegalites_sociales_et_spatiales_face_a_la_mobilite_vincent_kaufmann.51243)
- Kaufmann, V., Ravalet, E., & Dupuis, É. (2015). *Motilité et mobilité : Mode d'emploi* (1<sup>re</sup> éd.). Éditions Alphil-Presses universitaires suisses. <https://doi.org/10.33055/ALPHIL.03044>
- Munafò, S., Christie, D., Vincent-Geslin, S., & Kaufmann, V. (2012). *Typologie et évolution des logiques de choix modal chez les actifs motorisés urbains*. 263.
- Rérat, P. (2020). Vers une mobilité à basse empreinte carbone. *Forum du développement territorial*.
- Rérat, P., Giacomel, G., & Martin, A. (2019). *Au travail à vélo... La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse* (1<sup>re</sup> éd.). Éditions Alphil-Presses universitaires suisses. <https://doi.org/10.33055/ALPHIL.03111>
- Soulas, C., & Papon, F. (2003). Les conditions d'une mobilité alternative à l'automobile individuelle. *Réalités Industrielles*, 84-93.