



HAL
open science

De la mobistabilité...

Daniel Pinson D. Pinson

► **To cite this version:**

Daniel Pinson D. Pinson. De la mobistabilité.... Urbanisme, 1999, Mobilités, n° 306, p. 84-89.
hal-01130580

HAL Id: hal-01130580

<https://hal.science/hal-01130580v1>

Submitted on 12 Mar 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

DE LA MOBI-STABILITÉ...

par Daniel Pinson

Revue *Urbanisme*, n° 306, mai-juin 1999, p. 84-89)

L'histoire des sociétés pouvait nous laisser penser qu'elles allaient se sédentariser et que le temps du séjour allait supplanter le temps de l'errance. Or il n'en est rien, il n'est question aujourd'hui que de mobilités redoublées. Certains pourraient objecter que ce n'est peut-être là qu'une vue d'hommes d'affaires et d'universitaires contemporains, de ces élites qui sillonnent la planète de contrat en contrat ou de conférence en conférence et qui, à trop parcourir les environs d'aéroport, n'ont d'images en tête que les caravansérails modernes constitués par les chaînes d'hôtel à l'architecture aussi expéditive que les hommes qui les fréquentent. Car d'autres, moins affairés, goûtent aussi, dans l'installation accomplie, une stabilité recherchée tout une vie durant, enviée par ceux que la société a laissé sur le chemin, sans domicile fixe, contraint au nomadisme errant.

Au fond mobilité et fixation pourraient être, sous des formes en apparence contradictoires la quête des uns et des autres, voire d'un même individu selon les âges de la vie. L'adage selon lequel les voyages forment la jeunesse vaut pour Mozart comme pour les bénéficiaires d'Érasme ou de Léonardo et la retraite nous rappelle encore, derrière les ressources qu'elle représente dans les mondes modernes, l'accès à un repos trop peu dispensé dans la période dite d'activité professionnelle. La mobilité est-elle alors une fin ? ou au contraire la stabilité ? Mais ne fonctionnent-elles pas de pair, comme moyen de l'autre, sans que ne s'établisse définitivement le primat de l'une sur l'autre ? Au lieu de les opposer trop souvent, ne vaudrait-il pas mieux comprendre comment ces concepts travaillent en interpénétration, et comment ils s'équilibrent variablement, selon les sociétés, les groupes et les individus ?

C'est de cela dont on voudrait parler ici, à partir de réflexions et de recherches qui, parties de la résidence et l'interrogeant dans les péripéties des histoires de vie diverses (du salarié à l'immigré, de l'enfant au vieillard) en font apparaître les formes, localisations et multiplications diverses et variables .

PAS DE DÉPLACEMENT SANS STATION

L'histoire nous dit cette alternance du mouvement et du repos, en même temps que cet enchevêtrement. Au commencement, en effet, il y avait les nomades, chasseurs cueilleurs, puis bergers guerriers. L'agriculture vint fixer une partie de ce monde et la ville remplaça les tentes et les huttes par des maisons de pierre. Les empires stabilisaient pour un temps les établissements humains, mais les guerres venaient plus tard remettre en question ces installations durables et la labilité des frontières redessinaient des sociétés insécures. La spoliation fondait les acquisitions peut être plus souvent que le commerce ne favorisait les échanges .

Avec l'avènement de la société industrielle, marqué par le mouvement du progrès mécanique, le capitaine d'industrie voulut arrêter son ordre social. L'habitat est la grande question de l'urbanisme des XIXe et XXe siècles, version cité patronale comme version grand ensemble. Par lui on cherche à stabiliser le nouveau salarié des temps modernes et la famille qu'il fait vivre en référence à un idéal bourgeois de stabilité.

La mécanisation ouvre alors le monde, le met en relation par la vitesse, par les airs et les ondes, mais le triomphe de la marchandise favorise souvent la consommation individuelle là où la voie collective aurait apporté des solutions plus adéquates. L'automobile participa de ces choix. L'établissement sédentaire des foyers quitte alors la ville dense, se disperse et met entre lui et les autres, entre lui et le lieu de travail, lui et les foyers voisins, une distance, certes souvent souhaitée, mais dont la maîtrise lui échappe largement : une combinaison de facteurs fonciers, réglementaires, infrastructurels conduisent à l'éclatement des territoires de résidence.

Dans la ville moderne, les formes successives et variables de la sédentarisation n'ont en rien limité les déplacements : elles ont au contraire augmenté les mobilités et nous semblons vivre une époque de nomadisme généralisé. Ces mobilités ne sont pourtant pas de même nature : pour certaines choisies, pour d'autres contraintes, pour certaines fécondes, pour d'autres irrationnelles.

DE L'ÉLOGE DU MOUVEMENT AU DISCRÉDIT DE L'ARRÊT

Il est difficile de penser la mobilité dans les territoires vécus sans l'inscrire dans un courant de pensée dominant qui fait du mouvement un état d'esprit des sociétés modernes. Le mouvement est le témoin de la progression qu'on demandera à l'individu, au salarié, la jauge à partir de laquelle sera évaluée une entreprise, ce sera le sens de la courbe qu'on attend d'un producteur d'automobiles. Le mouvement, signe de vie, est spontanément opposé à l'immobilité, signe de stagnation, de déclin et de mort. Il y a une idéalisation du mouvement qui l'oppose trop radicalement à l'immobilité définitive alors qu'il faudrait plutôt le concevoir dans ses relations avec l'arrêt, comme immobilité passagère, avec la stabilité comme équilibre provisoire.

En cet égard, les métiers qui participent à l'urbanisme n'échappent pas aux représentations construites par l'histoire de leur exercice. L'architecte arrive d'une certaine manière pour pétrifier ce que le nomade montait et démontait (la tente du bédouin, la yourte du Mongol) en parcourant de vastes étendues. La stabilité est au centre du travail de l'architecte : il fixe les espaces habités comme les ingénieurs du génie civil plantent les infrastructures nécessaires aux engins du génie mécanique. Ces derniers sont liés par le mouvement, les premiers pour le faciliter, les seconds pour le produire. Des cultures de l'immuabilité et de mutabilité peuvent naître des parts conscientes et inconscientes de ces métiers.

On pourrait y trouver l'origine des faveurs opposées qu'accordent aujourd'hui les premiers à la ville reconstruite sur la ville, à la ville contenue dans des limites et de celles contradictoires qu'accordent les seconds aux réseaux, à l'enchevêtrement des bretelles d'autoroute et à l'acceptation qu'ils ont de l'infinie progression de l'espace urbanisé.

La ville des premiers (les architectes) est un espace qui se parcourt comme les pièces d'une maison ou même d'un bâtiment de plus grande dimension, avec le mouvement entier d'un corps libre. L'ascenseur et le tapis roulant sont les seules prothèses mécaniques qu'ont introduites les architectes dans les plus grandes de leurs constructions. Mais on notera que déjà les rollers parcourent les millions de mètres carrés des hypermarchés dont les rayons sont par ailleurs desservis par les chariots élévateurs. Les édifices eux-mêmes, notamment les plus grands d'entre eux (usines et centres commerciaux), intègrent ce que la ville a depuis longtemps accepté : le véhicule.

La ville des seconds (les ingénieurs) est devenue un espace des longues distances qu'il faut traiter par l'accélération des flux. La machine qui autrefois reliait les villes, en parcourt désormais l'espace interne et, pour cette raison, ses rues que les architectes-voyers avaient conçus comme les couloirs d'une maison, praticables à pieds d'homme ou à pattes d'équidés, comme des "corridors", disait Le Corbusier, devinrent de larges pénétrantes pour des millions de chevaux mécaniques concentrés dans les moteurs automobiles, séparant en autant d'îles les quartiers des villes. On s'attache aujourd'hui à les enterrer sous les espaces restitués au piéton, à Boston comme à Saint-Denis, mais dans les périphéries qui deviennent l'ordinaire de la ville avec l'urbanisation généralisée, les réseaux ne cessent de tisser les rubans de bitume dont ont besoin les pavillons isolés.

DE L'HABITABILITÉ DU GRAND MOUVEMENT È L'INCONFORT DE LA VILLE

Même quand le corps est en mouvement, la performance motrice du moyen de déplacement n'a jamais totalement le dessus : la situation de repos du corps est devenue une préoccupation majeure pour ceux qui construisent ces machines. Les grands paquebots, ces villes flottantes, avaient ouverts, un peu par nécessité, la voie de l'habitabilité des engins de transports, et l'auberge ancestrale du bord de route est entrée en mi-rame du TGV. Un soin tout particulier a présidé à l'étude polymorphe du confort de son habitacle, depuis la continuité des rails jusqu'à l'esthétique des "salles", comme à la souplesse des boogies.

L'automobile n'a pas été en reste et l'on aurait bien à dire sur le transfert de la part masculine de l'univers domestique dans l'habitacle de la voiture. Mais qu'on se rassure cette invitation au repos (qui est vertueusement associée à la nécessité d'une résistance accrue du pilote en raison des parcours sans cesse plus longs) est compensée par la mise à disposition d'armes redoutables contenue dans la puissance du moteur, sa "reprise", l'éblouissement de ses phares et les rappels à la soumission de son klaxon, bref tous les attributs de cette "nervosité" qui identifient la bonne bagnole et la transforme en missile de "croisière".

Alors que dans l'espace du grand mouvement - celui qui assure le lien de ville à ville -, les machines ont gagné en habitabilité, les villes elles-mêmes ont perdu en confort et en sécurité, dans leur espace comme dans leurs dispositifs de déplacement : le corps du piéton y est menacé dans sa marche et sa respiration par l'intrusion immodérée des véhicules, il vit dans l'insatisfaction, voire l'insécurité son recours aux transports publics. La ville, faite pour être habitable, cesse de l'être, favorisant le repli dans le véhicule personnel, attitude qu'encourage encore l'inconfort des transports en commun. L'attente dans les encombrements, en bonne compagnie radiophonique (elle se met au service de l'"encombré"), est quelquefois plus supportable qu'une station debout dans l'entassement des transports publics.

VENDRE ET CONSOMMER, C'EST DU MOUVEMENT !

Les marchands manipulent ces univers techniques opposés, celui des espaces de repos et celui des espaces de mouvements, et les productions contrastées auxquelles ils donnent naissance (la maison de maçon et le véhicule personnel), sur fond d'aspirations sociétales contradictoires à la liberté et à la domination. Avec la guerre qui est aussi une vieille activité de mouvement, les industries des transports sont peut-être celles qui ont

connu le développement le plus spectaculaire jusqu'à l'avènement de la communication télématique. En comparaison, les industries de la construction et de la consommation domestiques nous paraissent évoluer dans une paisible continuité séculaire .

Les industries du transport ont aussi une dimension symbolique insoupçonnée : une conjonction d'événements modernes, d'ordre scientifique comme d'ordre social et économique, mettent la circulation, son accélération, au centre de la pensée dominante moderne du progrès. La réalisation de l'individu dans l'univers mental de ce "progrès" n'est pas conçue comme un accomplissement, une construction de soi, parmi les autres et avec les autres ; elle participe de la compétition généralisée, du soi pour soi contre les autres, de l'agitation finalisée sur l'accumulation matérielle. Avant le pavillon difficilement accessible, lieu d'une stabilité tardivement recherchée parce qu'elle implique la fondation familiale et la relative sécurité de l'emploi, l'automobile est l'objet le plus approprié pour initier cette agitation, pour partir, sortir de la famille, aller à la conquête du monde (à l'extrême le rodéo fait rite de passage), pour y être le meilleur, tout au moins s'identifier aux vainqueurs, coureur automobile ou top model.

L'automobile, plus que tout autre objet moderne condense les symboles initiaux de la liberté de mouvement et de la réussite des années 60, mais aussi, plus qu'à cette époque, ceux de l'ego, de la conquête, de la domination et de la richesse insolente des puissants et des célèbres d'aujourd'hui qui servent de modèle à une jeunesse en mal d'accomplissement. Les "tigre[s] dans le moteur" et d'autres métaphores de ce genre servent d'appui pour flatter l'individualisme, la compétition en exacerbant les frustrations et la violence. Le marchand est maître de ce jeu, il se complait dans son lobby, dans l'étroitesse sociale de sa rationalité productive et marchande : la hausse du chiffre d'affaires (un mouvement qui conjure la stagnation) est l'aune à partir de laquelle sont pensées les innovations, intégrées les "exigences" de la clientèle en matière de performances (consommation, vitesse, confort...) comme les impositions des États pour limiter la pollution ou améliorer la sécurité des véhicules. C'est un monde clos sur une rationalité étroite, une logique autiste de lobby, comme il existe des logiques borgnes de corps, sourde à toutes les autres rationalités.

Les marchands ne voient le monde que par les acheteurs dont ils fabriquent pour partie les attentes. N'ont de sens que les valeurs qui font vendre. Ne sont dignes de considération et d'attention que celles qui font naître des besoins suscitant la vente et permettent de supplanter le concurrent. Des populations de référence sont ainsi construites qui résument la société et éclipsent ceux qui ne sont pas consommateurs de véhicules. Dans la ville gagnée par la domination des véhicules, les enfants et les vieillards n'ont pas d'existence, comme ceux qui n'ont pas les moyens d'acheter une automobile. Comble de dérision, c'est cette ville saturée de circulation qui a poussé ceux qui l'habitaient ou y travaillaient à la désertion quand il le pouvait au profit de couronnes et d'écartés urbains de plus en plus éloignés. Le pavillon, la bretelle de bitume qui le lie au réseau urbain et les véhicules multipliés qui permettent son accès ont encore fait accroître, c'est chose connue, le nombre et la longueur des déplacements .

LE MOUVEMENT COMME MOYEN DE LA STABILITÉ

Tout d'abord définie comme déplacement d'un lieu à un autre, la mobilité peut se penser aussi comme capacité à accéder à une destination donnée. Cette capacité est variable selon l'éloignement, les moyens mécaniques utilisés, les ressources qui permettent de les utiliser et les performances mêmes de ces moyens. La mobilité spatiale est donc, in

fine, rattachée à la condition des personnes, condition d'âge comme condition économique. Si l'on sait que, par ailleurs, le concept de mobilité sociale a été construit à partir d'un autre point de vue, socio-économique, et fonctionne d'une manière indépendante, les deux dimensions de la mobilité, sociale et spatiale, vont souvent de pair. Ce n'est finalement qu'en articulant mouvement dans l'espace physique et mouvement dans l'espace social qu'on peut véritablement comprendre la ville, globalement et localement.

L'observation du plus intense mouvement comme du plus modeste nous montre assez rapidement comment la mise en mouvement est souvent suscitée par la quête d'une station, d'une position d'arrêt, d'un état stable. La chose se donne être observée dans le cycle de vie d'un individu comme dans la conduite partagée d'un groupe social. Le mouvement pour le mouvement émerge aux logiques du coureur et à toutes les formes d'activités qui font de la circulation le sens de la vie, mais on notera cependant que c'est l'arrivée qui sanctionne l'issue de la course.

Dans l'ordre de la grande mobilité, l'émigration est l'une des formes de mobilité les plus radicales, par l'ampleur de l'attente sociale qui la motive comme par l'ampleur du déplacement qu'elle provoque. La mise en mouvement, lorsqu'elle est volontaire, en tout cas acceptée comme moindre mal pour échapper à une misère difficilement supportable, débouche sur une installation éloignée qu'accompagne ou non une mobilité sociale ascensionnelle, mais elle peut aussi préparer un retour au pays d'origine, traduction d'un mouvement spatial en boucle et d'une ascension socio-économique en spirale. C'est le mouvement qu'ont pu accomplir des immigrés maghrébins, observés dans le cadre d'une recherche récente, même si souvent la maison de retour, lieu édifié aux termes d'importantes privations et conçu comme lieu de sédentarisation définitive, se trouve contredite par le désir d'intégration en France des enfants. Dans l'un et l'autre cas, l'aventure migratoire, qui a fait du mouvement entre le Maghreb et le continent européen une dimension essentielle du mode de vie, a construit les traits partagés d'une recherche de stabilité, aux configurations cependant exactement opposées quant à leur localisation et à leur référence identitaire.

Dans l'ordre du déplacement le plus modeste, prenons celui d'une des catégories d'âge qu'oublie l'automobile et que ne prennent pas suffisamment en compte les transports publics : le vieillard. Sa mobilité peut partir de considérations parfaitement inattendues, pour peu que l'idéologie dominante du mouvement-vitesse n'y prête pas attention. Un travail réalisé sur deux quartiers centraux fait apparaître l'importance de l'accessibilité de la ville pour les personnes âgées. Outre que le cadre urbain, pour les vieillards isolés, comme pour ceux qui sont en résidence, offre la sécurité d'un ensemble de services à portée de pas (médecins, laboratoires, commerces), la marche à pied constitue pour les gens du "bel âge", non seulement un ressourcement régulier auprès des "connaissances" et au cœur de la vie sociale (notamment le marché), mais une activité d'entretien essentielle à la stabilité de leur état de santé. Ici une sédentarisation trop intense confine à l'état grabataire : la marche à pied en ville est une mise en mouvement qui stabilise une motricité affaiblie. La condition en est que le parcours en ville soit accueillant pour ce vieillard, que, dans ce modeste mouvement au pas, fractionné en de nombreuses stations, l'appui et le banc, l'arbre qui l'ombrage, ne soient pas sacrifiés aux places de stationnement, et se présentent en fréquence acceptable pour reprendre souffle. Ce type de corps fragile, à l'instar de celui de l'enfant, exige une sécurité accrue, et les aménagements qui lui sont destinés bénéficient en même temps au piéton ordinaire.

Entre grande mobilité et mobilité réduite, faisons une place à une mobilité courante en terme de population concernée et ascendante quant au profil social qu'elle recouvre (les classes moyennes), pour y dénoter une même liaison incontournable de la mobilité à la stabilité. Les déplacements de l'habitant du pavillon de péri-urbain n'ont de sens qu'en regard d'un projet de vie qui rend tolérable l'intensité de la migration alternante. Ce projet de vie est à la conjugaison d'une mobilité sociale, marquée par un accomplissement professionnel et familial toujours fragile, d'une part, et d'une mobilité spatiale, d'autre part, qui a arrangé, avec les moyens de la mobilité sociale, les aspirations résidentielles et les contraintes de localisation. La maison est postulée comme une "hâvre de paix", une récompense de repos, dans un isolement social et une fusion naturelle qui ne prennent tout leur sens qu'en regard d'une perception négative de la ville (versus centre dégradé comme versus grand ensemble).

Dans une recherche ancienne (1987), qui portait sur des salariés d'usine, apparaissaient, dans le mouvement qui conduisait beaucoup de salariés vers l'accession en péri-urbain, les profils contrastés de la "maison-limitation" et de la "maison-passion". La première, rêve d'accession réalisé, confinait à l'enfer du couple salarié en horaires alternés, sans vie de couple, gérant ses déplacements au travail en covoiturage, affrontant ses dépenses d'entretien et d'amélioration au prix de restrictions frustrantes. La "maison-passion", lieu d'autoréalisation concrète et personnelle, était à l'inverse un lieu d'épanouissement en dépit de l'engagement quasi surhumain, un lieu de retraite avant la retraite, étape ultime d'une trajectoire résidentielle ramenant le salarié sur les terres paysanne de ses ancêtres.

Une nouvelle recherche, entreprise sur la maison du périurbain et les territoires parcourus dans ses périmètres variables, imprécis et superposés, selon les membres du ménage qu'ils concernent, devrait nous montrer comment une construction conçue pour une installation durable, prise par le mouvement de périurbanisation pavillonnaire, est elle-même saisie dans l'agitation des déplacements multipliés de l'unité domestique, avec une gestion problématique d'un éloignement et d'un isolement qui compromettent les valeurs initiales énoncées par le projet.

CONCLUSION

La pensée analytique nous a habitué à penser les objets séparément. Les études sur la résidence l'ont appréhendée comme un monde clos de pratiques domestiques, ou encore comme une chaîne résidentielle déroulée sur un cycle de vie. Côté déplacements, les enquêtes ne manquent pas sur les migrations alternantes domicile-travail, mais aussi d'autres pratiques de mobilités qui ont supplanté en fréquence et en distances parcourues les déplacements au travail. Le déplacement est conçu comme mouvement, traduit et réduit en temps, en distance et en fréquence ; au mieux il sera mis en relation avec une destination, elle-même simplement instrumentée en paramètre supplémentaire. De toute façon, la raison circulatoire ambiante voudra qu'on améliore la fluidité des écoulements.

Ainsi, la mesure de l'intensité des flux comme divers comptages intégrant d'autres indicateurs ont souvent entraîné la fuite en avant dans le développement du réseau de voirie pour le véhicule personnel, même s'ils ont permis accessoirement de prendre diverses dispositions pour lutter contre la pollution des véhicules, contre la multiplication des accidents, et, d'une manière nettement insuffisante et parfaitement marginale, d'améliorer les transports publics.

Dans ce type d'approche, on enregistre souvent les tendances dominantes comme des dynamiques irréversibles. La multiplication du recours au véhicule personnel, qui apparaît dans l'éventail des modes de déplacements, est prise tantôt comme une fatalité, tantôt comme l'expression d'une conquête démocratique. Elle engendre une vision du déplacement qui le résume au problème de la circulation automobile. L'attention est ainsi focalisée en permanence sur des situations de crises ce qui conduit à traiter les problèmes dans des logiques d'urgence et à apporter des réponses au coup par coup. On aboutit finalement à la confortation des dynamiques dominantes, ce qui ne fait qu'amplifier les difficultés de circulation et enfoncer les alternatives possibles dans la désaffection et le déficit, même si, de décennie en décennie, les incantations plus ou moins fermes viennent, en haut lieu et par lois et décrets, souligner le caractère d'intérêt public de la question.

D'une certaine manière le traitement des territoires, réseaux et espaces urbanisés, répond presque spontanément aux pressions des pratiques circulatoires et résidentielles des classes moyennes et aux encouragements marchands des lobbys automobiles, au risque d'une asphixie-congestion dont la résolution n'est jamais abordée que de manière fragmentaire, à la mesure de la pensée analytique qui en guide la représentation.

Une approche plus systémique de la question des mobilités, qui y intègre notamment le moment de la station et la question de la stabilité - dans sa dimension tant sociale que spatiale - constitue une autre manière d'envisager le mouvement, non pas comme une agitation irrésistible, mais comme une dimension de la société qui fonctionne avec des rythmes et dans des genres dont aucun n'a légitimité à exclure l'autre.

Un type d'approche qui tend à envisager la résidence dans son rapport plus large à la ville et à son accessibilité peut nous éclairer sur des pans entiers des logiques qui fondent, dans un premier cas, l'émigration et le rapport qu'elle introduit différenciellement entre le déplacement et un ensemble d'étapes, de stations résidentielles différemment hiérarchisées selon les générations, dans cet autre cas, la portée d'un déplacement pédestre de proximité, d'une "promenade de santé" dans l'univers résidentiel urbain d'un vieillard, et, dans un dernier cas, l'évolution de sens que peut recouvrir l'installation d'un ménage en périurbain, entre un projet initial et sa pratique au cours d'un cycle de vie, avec les difficultés de gestion des déplacements qu'entraîne l'éclatement des territoires familiaux et individuels. La connaissance de cette mobi-stabilité variable est susceptible d'instruire plus amplement une dynamique territoriale qu'une approche fragmentaire de la mobilité.