



HAL
open science

La liberté de circuler. Tout est dans le titre

Pierre Lannoy

► **To cite this version:**

Pierre Lannoy. La liberté de circuler. Tout est dans le titre. RTS. Recherche, transports, sécurité, 2017, 2017 (01-02), pp.49-65. <10.4074/S0761898017002059>. <hal-01670592>

HAL Id: hal-01670592

<https://hal.science/hal-01670592v1>

Submitted on 21 Dec 2017

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.



HAL Authorization

La liberté de circuler. Tout est dans le titre

Free to go. And be licensed to

Pierre Lannoy

© IFSTTAR et Éditions NecPlus 2017

Résumé En guise de préambule ou d'appendice aux études présentées dans ce dossier spécial consacré au permis de conduire, l'article qui suit propose une double réflexion. D'une part, nous y tentons une mise en perspective du permis de conduire en le situant dans le paysage général des régulations instituées des circulations de personnes dans la France contemporaine. Pour ce faire, nous opérons une distinction entre les codifications des circulations, les autorisations de circuler et les homologations des équipements, que nous considérons comme les dispositifs principaux par lesquels se réalise aujourd'hui l'encadrement institutionnel des déplacements. D'autre part, nous approfondissons l'analyse du permis comme forme instituée en examinant les différentes figures ou situations sociales qu'il engendre de manière générique. Cette démarche nous amène à envisager le permis de conduire comme pièce d'une « toile institutionnelle » plus large, qui a pour particularité de faciliter les circulations des individus conformes aux normes qu'elle établit et de contrarier les circulations des individus qui ne peuvent les satisfaire. De nombreux exemples sont fournis tout au long de l'article afin d'illustrer le développement de l'analyse.

Mots-clés permis de conduire · déplacements · inégalités · codification · toile institutionnelle

Abstract As a preamble to this special issue dedicated to the driving licence, this paper proposes a twofold investigation. On one hand, it tries to put the driving licence in perspective by locating it within the general landscape of the regulations of movements of people in contemporary France. To do it, a distinction is made between what is considered as the main devices by which the institutional framing of travels and journeys operates today : codifications of traffics, authorizations to circulate and certifications of technical equipment. On the other hand, the paper deepens the analysis of the licence as an institutionalized device by examining

the various generic configurations or situations which it engenders. This approach brings us to conceptualize the driving licence as a piece of a wider “institutional canvas” whose social peculiarity is to lubricate the movements of people endorsing and corresponding to the standards which it establishes and to impede those of people which cannot comply to them. Numerous examples are exposed throughout the article to illustrate the development of the analysis.

Keywords driving license · trips · inequalities · codification · institutional canvas

« La vie générale ne peut s'étendre sur un point sans que la vie juridique s'y étende en même temps et dans le même rapport. »
Émile Durkheim, *De la division du travail social* (1893)

Prologue : le voyage de Sonia

Pour Sonia, ce vendredi n'est pas tout à fait le même que les autres ; en effet, il est suivi par un long week-end de trois jours, le lundi étant férié. Elle a donc trois jours de liberté. Vers 19 heures, elle quitte Paris, le travail et le métro, et embarque dans le TGV à destination de Lille. Elle y retrouve son père, venu la chercher en voiture, et qui préfère lui laisser le volant, les routes étant à cette heure plongées dans la pénombre. Ils rejoignent la maison familiale à Audruicq, dans le Pas-de-Calais, où elle passera la nuit. Le lendemain matin, Sonia emprunte la voiture de sa mère pour rejoindre l'aéroport de Charleroi, en Belgique, et y prendre un vol vers l'aéroport de Marseille-Provence, assuré par une célèbre compagnie irlandaise à bas coût. Elle a réservé son billet aller-retour quelques jours auparavant sur Internet : il coûte moins cher que le train et lui permet un trajet plus rapide. Un numéro d'identité et un numéro de carte bleue et le billet est (dans le smartphone) dans le sac. Arrivée à Marignane, elle se rend au guichet d'une compagnie de location de voitures. Permis de conduire, carte de crédit, signature du contrat : une heure plus tard, elle marche à pieds nus sur la plage de Sainte-Croix, s'offrant le plaisir d'admirer le paysage et de ressentir la chaleur du soleil sur son visage. Elle rejoindra

Pierre Lannoy (✉)
Metices, Institut de Sociologie, Université Libre de Bruxelles
Avenue Jeanne 44, B-1050 Bruxelles, Belgique
e-mail : pilannoy@ulb.ac.be

plus tard le petit appartement familial, dans l'arrière-pays, en suivant ces routes sinueuses qu'elle affectionne tant. Le retour est pour après-demain, Sonia préfère ne pas y songer.

La toile institutionnelle des droits de circuler : principes d'une description

Le voyage de Sonia peut être lu comme une incarnation de cette liberté et de cette facilité de circuler qui semblent si caractéristiques du monde contemporain [1, 2, 3]. Mais contrairement à ce que pourrait laisser penser le terme, la liberté de Sonia est une expérience entièrement instituée, c'est-à-dire établie et rendue possible par des dispositifs institutionnalisés. En effet, son « libre et cotonneux voyage » est conditionné et encadré par de nombreuses formes de réglementation et d'accréditation, mais dont la plupart resteront, pour elle, inaperçues [4]. Nous avons déjà eu l'occasion de souligner cette épaisse infrastructure institutionnelle des circulations contemporaines :

Plutôt que de souffrir d'une carence normative, les diverses manifestations des mobilités sont en réalité complètement encadrées juridiquement et réglementairement. Il existe en effet une multitude de « droits de la mobilité » : conditions d'accès, contrôle et règles d'usage des systèmes et infrastructures de transport, multiples variantes des autorisations de séjour (c'est-à-dire du franchissement des frontières), règles du commerce international (transport de marchandises, flux de capitaux, etc.), droit de résidence et papiers d'identité, etc. [5].

Dans les pages qui suivent, nous entendons aller plus loin que cette liste à la Prévert et proposons pour ce faire de systématiser la description des structures institutionnelles traversées par Sonia comme par des millions d'autres individus lors de leurs déplacements. La perspective adoptée ne sera pas celle d'une herméneutique juridique [6] mais s'apparentera à une anatomie sociologique de la production des « moyens légitimes de circulation » par le truchement du droit à autoriser et réguler les déplacements [7].

Notre travail s'inscrit dans un champ de recherche en sciences sociales dont le contenu peut être décrit à partir de deux axes principaux. Le premier concerne l'étude des régulations sociales des circulations, qui font l'objet d'approches localisantes ou, au contraire, globalisantes. Des notions de portée globale comme celles de *mode de spatialisation d'une société* ou de *régime d'(im)mobilité* visent à rendre compte du caractère réglé des circulations dans l'espace-temps d'une société ou d'une époque¹. Par contraste, des enquêtes de facture

ethnographique s'attachent à décrire précisément certains lieux emblématiques des circulations contemporaines (la gare de Paris-Nord, l'aéroport de Schiphol, etc.) et à dégager « l'écologie locale des normes de mobilité » (comme le dit Le Breton) ou la « stratification complexe » des mécanismes qui règlent et produisent les déplacements des personnes et des choses (comme le dit Cresswell) : « à Schiphol, le mouvement des corps dépend du droit à la mobilité, des récits collectifs et des technologies qui structurent cette mobilité » [10, 11]. Le deuxième axe de recherche par rapport auquel nous nous situons porte sur les rapports entre le droit et les inégalités sociales en matière de mobilité. D'un côté, certains travaux étudient les inégalités face au droit (et à l'obligation) de se déplacer, dévoilant le caractère fictif de l'égalité formelle dont se réclame l'encadrement juridique et technique des circulations, notamment en France [12, 13, 14]. Comme l'écrit Fabrice Ripoll, « le "droit à la mobilité" est loin de répondre correctement aux inégalités sociales liées aux déplacements » [2]. D'un autre côté, de nombreuses études ont montré que les normes juridiques et techniques en matière de transport devaient être conçues comme le résultat de rapports de force entre des acteurs aux intérêts divergents, générant des inégalités, des exclusions et des soumissions² par la production même de ces dispositifs technico-juridiques dont la neutralité sociale n'est qu'apparence [16, 17, 18].

Nourri de ces indispensables références, nous proposons une enquête qui nous semble néanmoins inédite. Il s'agit en effet de reconstituer l'anatomie générale de l'encadrement institutionnel des circulations qui existe aujourd'hui dans l'espace national français. Si la circulation routière constituera une entrée privilégiée, étant donné la thématique de ce volume, notre ambition est de dégager

n'importe comment. Certaines choses ou objets, ou parties d'objets, se déplacent plus facilement que d'autres. Tous les déplacements même les plus libres obéissent à des règles qui, dissimulées sous la diversité statistique ou aléatoire, n'en sont pas moins réelles » [8]. S'inspirant notamment des travaux de Michel Foucault, d'autres travaux recourent à la notion de régimes d'(im)mobilité définis comme « des systèmes rationalisés de régulation du mouvement – des personnes, des biens, du capital et de certaines formes de connaissance – composés de technologies infrastructurelles et discursives. Ils peuvent être formels et institués, ou informels et extra-légaux, et ils produisent les conditions matérielles de la mobilité et de l'immobilité tout autant que les valeurs et idéaux qui justifient et légitiment les distinctions entre classes d'objets et catégories de personnes à qui sont accordés des droits différenciés à se mouvoir » [9].

²Le courant des *surveillance studies* se concentre sur l'étude des processus de contrôle et de normalisations des comportements par les environnements techniques : « Sur un péage d'autoroute, il n'existe qu'une façon d'agir efficacement : payer au plus vite et continuer son chemin. Bien en amont de la coercition ou de la prescription axiologique, la norme s'identifie ici au sens même. Le nouveau contrôle est précisément un contrôle par configuration des contextes d'action, d'interaction ou d'observation, qui établit les termes dans lesquels son sujet, c'est-à-dire son usager, perçoit et comprend ces contextes » [15].

¹Par exemple, Raymond Ledrut écrit : « Ce qui constitue, en effet, un espace – ou une spatialité – ce sont les invariants des opérations de déplacement. Dans une société on ne déplace pas n'importe quoi

les mécanismes qui sont transversaux à l'encadrement de toutes les circulations, quel que soit le mode de transport concerné. Pour ce faire, nous proposons d'identifier non seulement les modalités génériques par lesquelles s'opère ce conditionnement institutionnel mais également les différenciations sociales qu'il produit de manière également générique. Ainsi, dans un premier temps, nous opérerons une distinction entre les codifications des circulations, les autorisations de circuler et les homologations des équipements, et nous montrerons qu'il s'agit là des trois dispositifs principaux par lesquels se réalise l'encadrement institutionnel des déplacements des personnes. Dans un second temps, nous approfondirons l'analyse du permis comme forme instituée de régulation en examinant les différentes figures ou situations sociales qu'il engendre et qui génèrent, par leur nature même, des inégalités entre individus ou groupes. Certaines incursions en terres étrangères nous permettront de mettre en perspective la radiographie de la situation française que nous proposons ici.

In fine, notre démarche entend démontrer l'existence d'une « toile institutionnelle » [17] enveloppant virtuellement toutes les pratiques de déplacement et exerçant par ce fait même des effets de facilitation ou d'empêchement des circulations. Cette généralité du conditionnement institutionnel des circulations et des différenciations qui y sont associées nous semble essentielle à saisir si l'on souhaite comprendre la complexité et l'imbrication des processus qui alimentent la production des inégalités sociales en matière de mobilités. Comme le souligne Éric Le Breton, le monde où se déploient toutes ces circulations « n'est pas une société ouverte, dans laquelle l'espace serait une table rase où circuler sans contrainte. La mobilité n'est pas qu'une liberté. Elle s'inscrit dans le respect de normes et de règles précises socialement discriminantes » [10].

Le triple encadrement institutionnel des circulations : codifications, autorisations et homologations

La logique générale selon laquelle s'organise l'encadrement réglementaire des mouvements des personnes aujourd'hui en France peut être saisie comme l'entrecroisement de trois mouvements de régulation institutionnalisés. D'un côté, on trouve toutes les *codifications des circulations* en tant que définitions juridico-administratives, établies par une autorité publique, des modalités de déplacement dans certains espaces ; d'un autre côté, on peut recenser toutes les *autorisations de circuler* existantes aujourd'hui, entendues comme accréditations à utiliser certains équipements permettant de se déplacer, délivrées par des opérateurs habilités aux individus qui en font la demande ; enfin,

l'activité institutionnelle s'exerce également par diverses formes d'*homologation des équipements* à l'aide desquels s'opèrent les circulations contemporaines.

1. Codifications des circulations

À l'heure actuelle, en France (et au-delà), il n'est pas un espace public dont l'usage à des fins de déplacement ne soit codifié. Il existe ainsi des codes définissant les règles de circulation dans les airs, sur les eaux (intérieures ou maritimes) et sur la terre, qu'il s'agisse des réseaux ferrés hors voirie (train, métro), du réseau viaire (code de la route) ou des espaces dits naturels (par exemple, la circulation de véhicules est interdite en forêt en dehors des voies ouvertes à la circulation selon les articles L362-1 et L362-2 du *Code de l'environnement* et R331-3 du *Code forestier* ; les parcs naturels ou les domaines skiables possèdent chacun leur règlement en ce qui concerne les déplacements en leur sein ; de même, la pratique du vol libre requiert un avis favorable préalable de la commune où se trouvent les lieux d'envol et d'atterrissage). Les espaces où s'appliquent ces codifications sont eux-mêmes juridiquement définis [19]. La première distinction instituée par le droit est celle qui différencie espace public et espace privé : en effet, la circulation est légalement interdite sur les terrains privés, même dans le cas où il s'agit d'une voie (chemins, allées, routes forestières, etc.), et son propriétaire peut interdire à quiconque tout droit de passage ou d'accès à cette voie, y compris par des moyens matériels (barrières, clôtures, chaînes, etc.) [20]. Le régime privé de la propriété foncière constitue donc une première limite institutionnelle posée à la liberté de circuler. Quant à eux, les espaces qui relèvent de l'autorité publique sont organisés selon une logique hiérarchique de distribution des compétences administratives, de l'échelon local à l'échelon international. Il y a ainsi des espaces administrés au niveau local (voiries communales, chemins ruraux, plans d'eau douce, etc.), au niveau régional ou départemental (routes départementales, réseau de transport relevant de la compétence d'un opérateur public, limites administratives de zones particulières (zones forestières ou parcs naturels), règlements départementaux ou communaux, etc.), au niveau national (autoroutes, eaux territoriales nationales, voies navigables intérieures, espace aérien national, etc.), et au niveau international (eaux internationales, espace Schengen, conventions routières internationales³, etc.). Bien évidemment, l'écheveau des législations à respecter est

³Tous les codes nationaux de circulation (codes routier, aérien, maritime, ferroviaire) font l'objet de processus de standardisation au niveau international, plus ou moins exhaustifs dans leur contenu et dans leur étendue géographique.

souvent complexe, et l'encadrement institutionnel des circulations peut mobiliser des dispositifs relevant de niveaux administratifs multiples. Les écarts par rapport à un schéma idéal d'emboîtement strict des échelons administratifs et des échelles géographiques semblent d'ailleurs de plus en plus fréquents dans le contexte des évolutions territoriales actuelles marquées par la décentralisation, l'affirmation des collectivités urbaines, l'eupéanisation des législations et des planifications d'infrastructures, le rôle croissant endossé par des opérateurs privés en matière d'organisation de déplacements ou encore l'implication de l'État dans le maintien de services à vocation régionale. Néanmoins, même si le paysage se diversifie, il reste utile de reprendre l'image proposée par Paul Virilio, selon laquelle l'État serait une « boîte de vitesses » : en passant d'un opérateur institutionnel à un autre, on passe d'une circulation à une autre, en termes et de vitesse et d'envergure des déplacements [21].

Par conséquent, lorsqu'un individu se déplace d'un espace à un autre en traversant des frontières administratives, il circule dans des espaces où s'appliquent potentiellement des règles de circulation différentes. Ainsi, en passant d'un pays à l'autre en voiture par exemple, les limitations de vitesse, l'usage de certaines voiries ou même le sens de la circulation sur la chaussée peuvent varier... À une autre échelle, l'usage de certains véhicules peut être interdit dans les limites d'une forêt domaniale, alors qu'il est autorisé en dehors ; de même, les infrastructures ferrées de transport public sont généralement interdites à la circulation piétonne ou automobile, sauf exceptions elles-mêmes codifiées. Il existe également des règles en ce qui concerne le franchissement des limites entre ces espaces. Les frontières entre États en sont les incarnations les plus évidentes : elles ne peuvent être traversées qu'à la condition de respecter certaines dispositions légales (conformité des véhicules, interdiction de transporter certaines catégories ou quantité d'objets, obligation de posséder et de porter certains documents personnels, etc.). Mais le règlement d'un jardin public urbain, en interdisant par exemple l'usage du vélo ou du vélomoteur en son sein, contraint le cycliste ou le motocycliste qui souhaite s'y rendre ou le traverser à se séparer de son véhicule : c'est la condition pour franchir la frontière entre la rue et le parc.

On fera remarquer, de surcroît, que les règles de circulation sont, pour la plupart, inscrites matériellement dans ces espaces de circulation (signalisation, marquage, équipements (comme une barrière ou un dos-d'âne), présence d'agents chargés du contrôle, etc.), ce qui constitue une particularité du droit des transports, particulièrement du droit routier, par rapport aux autres domaines du droit [22]. Cette présence a pour fonction et effet de rappeler aux personnes qui se déplacent que leurs conduites sont

précisément soumises à réglementation, dont il est attendu qu'elle soit connue en théorie et appliquée en pratique. En outre, l'architecture, l'aménagement et le classement des espaces de circulation impriment matériellement dans l'espace des règles qui s'imposent de manière implicite aux personnes en déplacement (pensons au cas des trottoirs, matérialisant l'obligation pour les piétons de se déplacer sur les à-côtés de la voirie, pour ne pas entraver la circulation des personnes se déplaçant au moyen de véhicules). Néanmoins, cette dimension inerte des codifications (s'exprimant parallèlement dans la pérennité des textes juridiques et dans celle des agencements matériels, non sans parfois engendrer des décalages entre ces deux pans de l'encadrement qu'elles exercent) ne signifie pas que celles-ci sont figées. Au contraire, elles ont leur propre histoire : en effet, elles se développent et se transforment sous l'influence des actions menées par les groupes sociaux intéressés [23, 24], des logiques propres au champ juridique et à ses multiples territoires [25, 26] et de l'apparition et de la diffusion de nouveaux objets techniques (songeons par exemple aux débats sur la codification de la circulation des drones civils ou des gyropodes de type Segway, ou sur les vitesses autorisées pour les vélos assistés électriquement).

De ce premier ensemble d'observations, trois enseignements peuvent être tirés. D'une part, la codification est un processus social qui engage nécessairement l'expression de rapports de force : rapports de force pour l'instaurer (entre acteurs qui s'investissent pour établir, modifier ou abroger une réglementation) et force des rapports qu'elle instaure (son contenu stabilisé à un moment donné s'impose aux acteurs à travers des opérations d'éducation, d'information, de contrôle et de sanction). D'autre part, aucun déplacement de personnes ne semble échapper à cet encadrement institutionnel : toutes les circulations dans les espaces publics (voies d'eau, espace aérien, voies publiques et assimilées, espaces naturels) font l'objet de codifications, qui soumettent les déplacements à conditions. Enfin, ces codifications instaurent des hiérarchies et des exclusivités entre circulations en attribuant des droits différenciés de jouissance de l'espace aux divers modes de déplacement et, corrélativement, en instituant certaines conduites en infractions ou en entraves à la circulation. Car, bien évidemment, souligner l'extensivité de ces codifications ne doit pas nous faire oublier que les comportements concrets des individus peuvent ne pas leur être conformes – « il arrive souvent que les mœurs ne sont pas d'accord avec le droit », comme le notait Durkheim dans *De la division du travail social* – et c'est fréquemment le cas, notamment en matière de circulation routière [27]. Notre objectif ne consiste cependant ni à dresser l'historique des codes de circulation, ni à mesurer ou expliquer la distribution des écarts de conduite dans les différents espaces que nous

avons évoqués ; il vise seulement à dégager les composantes du montage institutionnel des circulations et à saisir ses principaux effets, dont certains viennent d'être entraperçus ici, mais sur lesquels la dernière section reviendra de manière plus détaillée.

2. Autorisations de circuler

Les déplacements de personnes ne sont pas seulement codifiés, ils sont également conditionnés. En effet, il n'est pas un déplacement qui ne suppose, aujourd'hui, une autorisation officielle, une accréditation, un permis, bref un « titre à circuler ». Bien sûr, les formes de ces attestations varient selon les situations considérées et selon qu'elles sont plus ou moins rares ou banales ; mais aucun déplacement, dans les espaces publics, n'en est exempt. Parmi ces autorisations de circuler, il faut distinguer celles qui portent, d'un côté, sur l'activité consistant à *être transporté* et, d'un autre côté, sur l'activité consistant à *transporter*.

Pour un individu, être transporté signifie qu'il entre dans le rôle de passager, conduit par quelqu'un d'autre (et ce quel que soit le mode de transport considéré). Dans l'immense majorité des situations correspondant à ce schéma, le passager, pour être transporté, doit acquérir un titre de transport (généralement payant) ou bénéficier d'une accréditation. C'est notamment le cas des usagers de plateformes d'autopartage, qui doivent être préalablement inscrits, gratuitement ou non, ou encore des usagers de diverses formes de ramassage scolaire, qui doivent être *ad minima* des élèves inscrits dans les établissements desservis, comme dans le cas des Pédibus. Dans tous les cas, l'autorisation (billet de train, de bus ou de métro, carte d'embarquement, preuve d'affiliation, etc.) donne accès au service de transport concerné tout en soumettant *de jure* l'utilisateur ou le client aux règles qui régissent son exercice. On fera remarquer que l'autorité qui délivre l'autorisation de circuler ou le titre de transport peut être tant une entité publique (société de transport public par exemple) qu'un organisme privé (cas de la compagnie aérienne). Au cours d'un même déplacement, un individu peut donc user, sans solution de continuité, de titres délivrés par des opérateurs publics et privés. Ainsi, pour conduire son véhicule jusqu'à l'aéroport, Sonia doit posséder un permis de conduire délivré par l'État ; pour embarquer dans l'avion, elle doit acquérir un billet délivré par une société de droit privé ; et pour louer une voiture sur son lieu de destination, elle doit fournir à la fois son permis de conduire et sa carte de crédit...

Seules deux configurations semblent échapper à l'obligation d'une autorisation pour qui cherche à être transporté. Il y a d'abord le cas du passager transporté par un parent, un ami, une relation, voire un inconnu

(cas de l'autostop), en dehors de tout encadrement institutionnalisé ; si cette situation ne requiert rien d'autre qu'un accord interpersonnel, on notera néanmoins que la personne transportée est tenue de respecter elle aussi les règles de circulation et d'usages des véhicules sur la voie publique (port de la ceinture ou du casque, capacité du véhicule, etc.). Le second cas est celui des transports publics gratuits, n'exigeant aucun titre de transport de la part de leurs usagers. Lorsqu'ils sont transportés, ces derniers sont néanmoins soumis au règlement d'ordre intérieur de l'opérateur de transport ainsi qu'aux réglementations générales applicables dans l'usage des espaces publics.

Le second sous-ensemble d'autorisations de circuler inclut tous les titres permettant de transporter une ou des personnes, et d'abord soi-même. Ces titres sont majoritairement des permis ou des habilitations à conduire ou piloter, c'est-à-dire à diriger un véhicule généralement motorisé. On peut se représenter l'ensemble de ces autorisations comme se distribuant sur un continuum allant de la conduite sans permis jusqu'aux titres professionnels, acquis au terme de formations de longue durée. Ainsi, pour tous les modes de transport, on trouve les catégories typiques suivantes (Table 1) :

- l'exemption de permis, pour la conduite de véhicules non motorisés ou faiblement motorisés, et de petit gabarit (c'est-à-dire ne pouvant accueillir qu'un nombre très restreint de passagers, voire aucun) ;
- un permis de base ou « à titre courant », pour la conduite de véhicules à la motorisation et au volume moyens, généralement acquis après une formation de courte durée et réussite d'un examen unique. Ce type de permis, qui autorise à *se transporter* (et subsidiairement à transporter, à titre gratuit, la quantité de personnes permise par la configuration du type de véhicule autorisé), correspond au titre de transport acquis pour *être transporté* : à son porteur, il donne droit à l'usage d'un véhicule (comme conducteur dans le premier cas, comme passager dans le second) en engageant les droits et devoirs liés à cette autorisation ;
- des permis spécialisés, pour la conduite de véhicules aux motorisations puissantes, aux gabarits importants, voire exceptionnels, servant au transport de plus grand nombre de personnes ou de plus grandes quantités de marchandises ; ces permis sont acquis au terme de formations de plus longue durée, et sont généralement soumis à des épreuves régulières de validation ;
- des licences ou des titres professionnels, régissant l'accès à la conduite de véhicules de transport collectif (avion, train, tramway, métro, bus, taxi) ou de véhicules techniques (cas de certains véhicules de chantier, par exemple), acquis soit auprès d'organisations professionnelles reconnues (par exemple la licence de taxi), soit

Table 1 La toile institutionnelle des autorisations de circuler dans la France contemporaine : vue générale de l'organisation hiérarchique des accréditations requises et exemples de titres existants (source : élaboré par l'auteur sur la base de la consultation de nombreux sites officiels ou informatifs : www.legifrance.gouv.fr, www.servicepublic.fr, www.developpement-durable.gouv.fr, www.rncp.cncp.gouv.fr (Répertoire National des Certifications Professionnelles), www.vnf.fr (Voies navigables de France), http://europa.eu/youreurope/citizens/travel/entry-exit/eu-citizen/index_fr.htm, www.aeroformation.eu, etc.).

	AIRS Transports aériens	EAUX Transports maritimes	TERRES Transports terrestres	
Accréditations transversales (titres de nationalité ou de séjour)				
Exemptions de permis	Pratiques de vol libre	Bateau gonflable, pédalo, péniche touristique, planche à voile, voilier, bateaux d'une puissance motrice inférieure à 4,5 kilowatts. . .	RAIL Draisines touristiques	ROUTE Marche, vélo, équitation. . .
Permis de base	Licence de pilote privé	Permis de navigation de plaisance (eaux intérieures)		ASR, ASSR, BSR Permis A et B
Titre de transport pour passager				
Permis spécialisés	Qualification de vol aux instruments ou multimoteurs, etc.	Permis de navigation de plaisance avec option (par exemple, certificat de pilote hauteurier)		Permis C et D
Titres professionnels	Licence de pilote de ligne (ATPL)	Titres et attestations de formation professionnelle maritime	Habilitations aux fonctions de sécurité sur le réseau ferré national. . .	Licence de taxi ; Personnel de conduite du transport routier ; Conducteur d'engins d'exploitation agricole et forestière ; Auxiliaires ambulanciers, Ambulanciers diplômés d'État. . .

après des formations certifiées de longue durée, pour la plupart reprises dans le *Répertoire national des certifications professionnelles*.

Le point commun entre les trois dernières catégories est que l'acquisition du titre requis est supposée garantir de la part de leur porteur la maîtrise technique (manipulation de l'engin) et réglementaire (connaissance des codes de circulation évoqués précédemment) de la conduite ou du pilotage du véhicule concerné. L'opération par laquelle est institutionnellement produite cette garantie consiste, dans

tous les cas, en une définition administrative des qualités à posséder par le requérant pour obtenir un permis et des types d'engins dont il autorise, précisément, la conduite. Ces « qualités » individuelles (dont la possession est donc censée garantir l'exercice de pratiques sûres) sont de deux ordres : d'une part, des attributs personnels, dûment validés (âge, sexe, nationalité, moralité – dont témoigne le « certificat de bonnes vie et mœurs » ou l'absence d'infractions antérieures –, contribution financière, etc.), et, d'autre part, des compétences théoriques et pratiques acquises, attestées par la réussite d'une épreuve administrativement validée,

ou par une procédure officielle de reconnaissance des acquis professionnels (comme dans le cas de la marine). L'établissement institutionnel de ces listes d'attributs à posséder pour être autorisé à circuler est toujours « la résultante, à un moment donné du temps, de la lutte pour faire exister ou « inexister » ce qui existe » [28], c'est-à-dire qu'il est toujours l'enjeu de mobilisations (plus ou moins longues et plus ou moins visibles) de groupes sociaux concernés, en l'espèce, par l'établissement des conditions de la pratique. Ainsi, par exemple, l'accès à la conduite automobile ou au pilotage aérien a fait l'objet de luttes précoces de la part des femmes, qui en étaient initialement exclues par l'impossibilité d'obtenir, du seul fait de leur sexe, l'accréditation requise par l'État, au motif de leur incapacité supposée à maîtriser la pratique [29, 30]. De même, l'établissement de licences professionnelles en matière de transport (et de leurs conditions d'obtention et d'inspection) est l'aboutissement administratif de la rencontre, plus ou moins conflictuelle, entre les revendications d'un corps de praticiens à exercer le monopole sur leur pratique et les préoccupations de l'État en matière de contrôle de cette pratique, comme l'illustre singulièrement le cas du transport routier [31, 32]. En bref, toute autorisation de circuler peut être lue comme un titre administratif attestant qu'un individu est apte à circuler du fait qu'il possède toutes les qualités institutionnellement définies comme nécessaires – qualités qui, de ce fait, doivent nécessairement être rendues institutionnellement attestables.

De ce qui précède, faut-il alors déduire que les conduites qui ne requièrent pas de permis constitueraient des formes de déplacement libres, échappant à cette emprise institutionnelle dont nous affirmons qu'elle est générale ? La marche à pieds, la pratique du vélo, le déplacement équestre, l'usage de certains véhicules motorisés sans permis (comme les péniches louées par les adeptes du tourisme fluvial, par exemple), ne sont-ce pas là autant de cas de déplacements (de transport de soi, voire d'autres personnes) qui ne sont pas conditionnés par une autorisation officielle ? La réponse est négative, et pour deux raisons. Premièrement, les déplacements exempts de permis sont néanmoins soumis aux règles de circulation en vigueur dans l'espace concerné, c'est-à-dire à un des codes de circulation décrits dans la section précédente. Parmi ces règles, certaines se présentent de fait comme des autorisations (ou des interdictions) de circuler dans des périmètres définis : chemins forestiers interdits au public, chaussées ou autoroutes interdites aux piétons, couloirs d'aéroports réservés à certaines catégories de passagers (selon leur nationalité ou leur type de billet) ou au personnel accrédité (naviguant ou non), interdiction de traverser les voies, voies d'accès et emplacements de parking réservés (pour la police, les services de secours, les bus, etc.), et, plus généralement, interdiction de pénétrer

dans les propriétés privées ou dans des domaines publics au statut particulier (zones militaires, forêts en période de chasse, etc.). Deuxièmement, les déplacements sans permis exigent néanmoins, mais de manière implicite, une habilitation d'un autre ordre, relevant d'un pan juridique plus fondamental, à savoir le droit pour un individu de se trouver et de circuler dans un espace donné : passeport, visa, permis de séjour, permis touristique, ou pour les ressortissants nationaux, titre de nationalité. Sans l'une ou l'autre de ces accréditations transversales (qui attestent de son statut administratif), un individu pourra être sanctionné, empêché de circulation ou de séjour, voire être expulsé du territoire concerné [33]. C'est ce qu'exprime un manuel d'information et de bonne conduite destiné aux cyclistes, qui après avoir précisé que « ni âge minimum, ni permis de conduire, ni assurance de responsabilité civile ne sont requis pour rouler à vélo sur la voie publique », souligne néanmoins le fait que « toute personne âgée de plus de quinze ans est tenue de présenter sa carte d'identité ou le titre qui en tient lieu à toute demande d'un agent qualifié faite à l'occasion d'une infraction à la police de la circulation routière ou d'un accident de la circulation » [34]. Et nous pourrions dire exactement la même chose à propos de la marche, pour ne citer qu'elle. Inversement, certaines autorisations de circuler peuvent faire office de titre de nationalité : c'est le cas tout particulièrement du passeport et, plus récemment, du permis de conduire qui, en Amérique du Nord, est appelé à jouer le rôle de document officiel d'identité et dont la « sécurisation » est une préoccupation incessante des autorités publiques⁴. Par ailleurs, on notera que la possession de ces accréditations statutaires conditionne tout autant l'obtention et la jouissance de toutes les autorisations de circuler évoquées précédemment : décrocher le permis de conduire ou acheter un billet d'avion suppose un document national d'identité ou un titre de séjour en ordre de validité... Autrement dit, on ne peut parler de « déplacement sans permis » que dans un sens limité : certaines circulations, effectivement, ne sont pas conditionnées par un examen préalable des habilités « techniques » de l'individu, mais elles restent néanmoins conditionnées par une attestation de ses qualités

⁴Karine Côté-Boucher écrit à ce sujet : « Certains gouvernements provinciaux canadiens ont mis au point une carte d'identité sécurisée dont le processus d'obtention serait moins contraignant que celui du passeport ou du laissez-passer de dédouanement préétabli. Leur choix s'est fixé sur l'introduction d'un Permis de conduire sécurisé (PCS) dont les informations inscrites dans des bases de données, incluant citoyenneté, nom, genre, date de naissance et photographie numérique du détenteur, sont mises à la disposition des services frontaliers [...] au moyen d'une puce RFID insérée dans le permis. Les PCS sont entrés en vigueur au Québec, en Ontario, au Manitoba, et en Colombie-Britannique au printemps 2009. [...] Les États de New York et de Washington ont également inauguré leur propre permis de conduire sécurisé » [35].

« civiques », attestation qui peut être attribuée de manière générique (à toute personne entrant dans les conditions prévues par la loi, par exemple en matière de nationalité) ou être délivrée après un examen circonstancié du profil de l'individu qui se déplace, notamment dans le cas des circulations internationales.

En définitive, la panoplie des autorisations de circuler est vaste et leur articulation prend des formes complexes, certaines d'entre elles étant nécessaires à l'obtention de certaines autres, d'autres pouvant être possédées conjointement sans aucune interférence (je peux être titulaire d'un permis de conduire et d'une licence de pilote d'aéronef, par exemple, ces deux autorisations n'ayant pas de lien entre elles), certaines sont requises pour des activités de loisirs et d'autres le sont pour l'exercice de professions, certaines sont délivrées directement par l'État tandis que d'autres le sont par des organismes habilités, etc. Mais, génériquement, tout déplacement d'une personne ou d'un groupe est aujourd'hui conditionné, en France et partout dans le monde, par la possession d'une autorisation statutaire à circuler. D'une manière qui n'est paradoxale qu'en apparence, les personnes sans statut (typiquement le migrant clandestin) circulent effectivement dans de tout autres conditions que les personnes autorisées à se déplacer – ce qui indique bien le rôle d'infrastructure des circulations que constituent ces accréditations, des plus communes aux plus particulières.

3. Homologations des équipements

Le troisième pilier de l'encadrement institutionnel des circulations contemporaines porte sur les objets et infrastructures techniques de transport. De nos jours, il est très peu de déplacements qui n'impliquent un équipement matériel, qu'il s'agisse d'emprunter une infrastructure collective (routes, voies ferrées, aéroports, escalators, téléphériques, etc.), d'utiliser un véhicule (que l'individu en soit propriétaire ou non), ou encore d'utiliser un outillage individuel (chaussures, sacs à dos, valises, guidage satellitaire, etc.), ainsi que le document du permis lui-même, le cas échéant). Tous ces équipements, qui rendent possibles des circulations différenciées, font également l'objet d'un conditionnement institutionnel, s'exerçant au travers de divers types d'homologation administrative. On peut en distinguer quatre :

1. *La définition de normes de fabrication des objets et des infrastructures techniques* : d'un côté, la production de véhicules et d'outillages destinés à être commercialisés doit satisfaire à des réglementations multiples et variées, dont le certificat de conformité, par exemple, est la validation administrative finale en ce qui
2. *L'obligation d'un enregistrement du véhicule auprès de l'administration* : la plupart des véhicules doivent faire l'objet d'une déclaration de possession par leurs propriétaires, et les catégories qui échappent à cette obligation sont elles-mêmes définies par la réglementation. À l'occasion de cet enregistrement, l'autorité publique concernée procède à l'immatriculation de l'engin, c'est-à-dire qu'elle lui attribue un code d'identification unique, qui lui permet à la fois de prélever l'impôt correspondant, de fixer les territoires accessibles avec ce véhicule, mais aussi de tracer le véhicule et son propriétaire en cas de nécessité de contrôle ou de répression (du fait que le code d'immatriculation doit obligatoirement être rendu visible sur le véhicule, ou qu'il relève de l'obligation de son pilote de l'énoncer aux agents chargés d'en contrôler la circulation). Par exemple, le *Code l'aviation civile* stipule que « tout aéronef immatriculé au registre français, dans les conditions fixées par décret, a la nationalité française. Il doit porter le signe apparent de cette nationalité tel qu'il est fixé par les règlements » (article L121-2) et précise également, en son article L131-1, que « les aéronefs de nationalité étrangère ne peuvent circuler au-dessus du territoire français que si ce droit leur est accordé par une convention diplomatique ou s'ils reçoivent, à cet effet, une autorisation qui doit être spéciale et temporaire ». La circulation d'un avion est donc conditionnée par sa nationalité et

- par les éventuelles autorisations supplémentaires dont il bénéficie (de manière homologue à une personne, soulignera-t-on ici).
3. *L'obligation, pour le propriétaire d'un véhicule (ou d'une flotte de véhicules), de contracter une assurance* couvrant les coûts liés à la réparation de dommages causés à autrui lors de l'usage de ce véhicule.
 4. *L'établissement de procédures administratives de contrôle technique de l'équipement, à échéance régulière* : en effet, infrastructures et véhicules sont généralement soumis à des opérations réitérées d'homologation par des organes autorisés, opérations qui conditionnent la poursuite de leur production ou de leur utilisation. Comme le fait remarquer P.-E. Barjonet, « les véhicules « bricolés » ou reconstruits doivent être homologués devant l'administration, le respect des normes de sécurité implique l'utilisation de certains matériaux et l'élimination des éléments agressifs tels que sigles, calandres... [...] La police contrôle probablement plus facilement les véhicules bariolés que les autos conformes » [37]. En d'autres mots, la forme technique de l'équipement de circulation n'est pas seulement définie préalablement, elle est également contrôlée postérieurement, c'est-à-dire rattachée à l'ordre.

Il nous semble utile de faire deux remarques complémentaires au sujet des homologations techniques. La première consiste à rappeler que, comme dans le cas des codifications et des autorisations, l'établissement des normes et des homologations techniques est toujours le résultat d'un processus social et historique, au travers duquel s'expriment des rapports de force, des intérêts plus ou moins légitimes, des considérations techniques et extra-techniques, etc. [38]. Par exemple, les discussions sur l'établissement d'un code européen du transport routier sont, durant les années 1960 et 1970, émaillées d'une controverse portant sur le type d'essieu de camions pouvant être homologué : la France et l'Italie plaident pour l'autorisation d'un essieu 13 tonnes s'opposent à l'Allemagne et au Royaume-Uni défendant le principe d'un essieu de 10 tonnes maximum. Les motivations sont multiples et concernent à la fois la défense d'intérêts industriels nationaux (Berliet et Saviem, notamment, étant spécialisés dans la production de véhicules aux essieux de 13 tonnes), la crainte d'une augmentation des coûts d'infrastructures engendrés par la circulation de véhicules plus lourds, ou encore les volontés politiques divergentes de promouvoir le transport routier ou au contraire de maintenir un équilibre entre transport routier et transport ferroviaire [39]. Formulé en termes généraux, l'enjeu est donc de déterminer les types de machines pouvant circuler (ou non) dans l'espace concerné. Si la formulation finale de

l'homologation d'un équipement prend toujours les traits d'une efficacité « techno-logique » (dont la logique serait purement technique), elle constitue néanmoins la clôture (plus ou moins temporaire) de tractations se déroulant à la fois « en coulisses » [40], dans des instances spécialisées (comme, aux Nations Unies, le WP.29, devenu le World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations [41]) et sur la « scène » publique, les premières et deuxièmes étant les lieux respectivement informels et officiels où les producteurs (industriels, compagnies ou autorités organisatrices de transport, etc.) font valoir leurs intérêts, et la troisième étant généralement l'espace le plus accessible aux usagers et aux consommateurs pour exprimer leurs revendications (dont un exemple emblématique est le combat de Ralph Nader mené dans les années 1960 aux États-Unis pour établir des normes techniques de sécurité dans la fabrication et l'équipement des automobiles [42]).

L'autre observation importante porte sur les inégalités sociales engendrées par la présence de ces homologations techniques. L'obligation de conformité technique pesant sur les véhicules peut s'avérer très, voire trop, coûteuse pour certaines franches de la population, emportées alors dans cette « fracture réglementaire » [43] distinguant les citoyens « honnêtes » de ces autres individus considérés comme des fraudeurs ou des arnaqueurs (par exemple, les automobilistes roulant sans assurance ou dans un véhicule non conforme) ; elle peut aussi prendre la forme de la marginalisation administrative et, de fait, symbolique de certaines pratiques techniques, comme dans le cas du *tuning* automobile [44, 45]. Mais la conception même d'un véhicule ou d'une infrastructure de transport, tout en étant parfaitement conforme aux normes en vigueur, et plus précisément parce qu'elle s'y conforme, peut également constituer un obstacle à son utilisation par certaines catégories de personnes (enfants, personnes analphabètes ou allophones, personnes handicapées) qui, si elles sont *statutairement* égales, ne sont par contre pas *pratiquement* conformes au profil de l'individu moyen établi par la norme technique – sauf, précisément, à ce que soit inscrite (toujours au terme d'une lutte de reconnaissance) la prise en compte de ces « anormalités » concrètes dans le cahier des charges de l'homologation technique⁵. De même, la

⁵En voici quelques exemples : dans les automobiles, le transport d'un enfant de moins de dix ans sur le siège avant est interdit, sauf lorsque l'enfant est placé face à l'arrière, dans un système homologué de retenue, et à condition que le dispositif de l'*airbag* (lui-même normalisé) ait été désactivé ; dans les voitures encore, les positions et les modes de fixation des ceintures de sécurité contraignent à l'usage de rehausseurs pour les enfants, et interdit le fait de se placer dans le coffre ; les normes techniques de sécurité de certaines attractions foraines en interdisent l'usage aux personnes d'un certain âge ou souffrant de certaines sensibilités ; les flottes urbaines de vélos en libre-service ne contiennent pas, à notre connaissance, de vélos

normalisation des signalétiques de circulation (routes, gares, aéroports, etc.), même si celles-ci tendent à se constituer en langages universels en recourant à des pictogrammes standardisés internationalement, n'élimine pas toute difficulté, notamment pour les personnes analphabètes, allophones ou non accoutumées. Ce dernier point est connu de tous les migrants (réfugiés, étudiants, travailleurs, touristes) découvrant un réseau de transport ou un réseau routier dans un pays étranger qu'ils ne connaissent pas, mais aussi de tout automobiliste habitant dans un pays multilingue (la Belgique, où réside l'auteur de ces lignes, étant un exemple particulièrement criant : sur une distance de 30 km, il croisera des panneaux rédigés en français, en néerlandais, et dans ces deux langues simultanément) ou même du diplomate (figure qui incarne pourtant un statut privilégié par excellence) confronté aux règles de la circulation automobile dans le pays où il officie⁶. Bref, le travail des homologations techniques ne consiste pas fondamentalement à fixer un optimum d'efficacité technologique, mais bien plus à valider (et donc aussi à invalider) certains usages des objets et des systèmes techniques de transport ; dit autrement, la production de normes techniques est une activité sociale par laquelle sont institutionnellement distinguées (en leur attribuant ou non un statut réglementaire) des conduites elles-mêmes socialement différenciées [16].

La pertinence d'une telle lecture est également alimentée par le fait que s'établissent des liens entre ces homologations techniques et les deux autres dispositifs d'encadrement des déplacements : d'un côté, chaque code de circulation opère des distinctions entre des catégories de véhicules (selon divers critères comme leur puissance motrice, leur taille, leur cargaison, etc.) et précise les modalités de leurs circulations respectives (vitesses, positionnements, espaces interdits, priorités entre véhicules, règles de parage, horaires de circulation, etc.) ; d'un autre côté, la plupart des autorisations de circuler présentées précédemment consistent en réalité en des autorisations de circuler au moyen de tel ou tel véhicule : le billet de transport donne

accès au bus, au métro, au train, à l'avion, etc. ; le permis B donne accès à une automobile d'une certaine catégorie, le permis D à une autre ; et, par définition, les licences professionnelles donnent accès à la conduite de certains véhicules, dont les détenteurs ont précisément le monopole. En d'autres mots, la toile institutionnelle des circulations contemporaines est faite de l'entrecroisement serré de ces différents fils réglementaires, dont les mailles sont nombreuses et souvent difficiles à détricoter – y compris pour les juristes eux-mêmes, qui parlent d'un « droit de la mobilité éclaté », ce qui veut dire complexe parce qu'alimenté par diverses sources juridiques [6].

4. L'encadrement institutionnel des circulations : synthèse

En définitive, il est un dernier point qu'on ne manquera pas de souligner : le triple encadrement institutionnel des circulations contemporaines que nous avons décrit (codifications des circulations, autorisations de circuler et homologations des équipements) s'exerce en permanence et de manière croisée, au point de former un écheveau fort complexe, dont notre présentation n'offre qu'un aperçu schématique. Trois exemples simples et un document personnel peuvent illustrer la texture composite de cette toile institutionnelle. D'un côté, l'automobiliste est tenu à la fois de posséder un permis de conduire (autorisation de circuler), de rouler avec un véhicule techniquement conforme et validement assuré (homologation de l'équipement), et de se conformer au code de la route (codification de la circulation). D'un autre côté, le client d'une firme de location de péniches de tourisme n'a pas besoin de permis pour piloter son engin, mais il ne sera néanmoins autorisé à le faire qu'après avoir signé un contrat de location avec le loueur, fixant ses droits et obligations (autorisation de circuler) ; par ailleurs, il est tenu de respecter les règles de la navigation fluviale (codification de la circulation), tandis que le loueur doit assurer la conformité technique de sa flotte (homologation de l'équipement). Troisième exemple : le promeneur qui parcourt les sentiers du parc national du Mercantour n'a besoin d'aucune autorisation, sauf d'un titre lui conférant le droit de se trouver en France ; par contre, tout en étant équipé de chaussures probablement couvertes par une garantie commerciale, il est invité à se conformer aux règles de circulation dans le parc. À ces exemples génériques, le lecteur pourra ajouter la lecture du document personnel présenté dans la Figure 1...

Au moment où nous rédigeons cet article pour *RTS*, nous préparions simultanément avec un ami l'organisation d'une promenade pour un groupe d'une trentaine de personnes reliant les villages détruits situés dans la forêt domaniale de Verdun.

adaptés aux enfants ou aux personnes handicapées ; les différences de hauteur entre quais ou trottoirs et planchers des véhicules de transport public peuvent constituer des obstacles dirimants pour les personnes à mobilité réduite, problème largement thématiqué et pris en charge normativement et techniquement suite aux mobilisations de personnes handicapées [46].

⁶Le juriste H. Faupin souligne ce constat en introduction de son article consacré aux déplacements automobiles d'agents diplomatiques : « Pour l'essentiel, les règles applicables à la conduite sont comparables dans tous les pays. Les panneaux de signalisation et d'indications routières sont cependant en général rédigés en langue locale, ce qui peut compliquer la tâche du conducteur, même si celui-ci est censé maîtriser les langues étrangères. Comparables, les règles du code de la route comportent aussi quelquefois des nuances sensibles : on pense naturellement au sens de la conduite. C'est ainsi une conduite qui n'est pas toujours aussi facile que dans le pays d'origine » [47].

La période étant celle de la chasse, nous avons appris qu'une autorisation était nécessaire, et nous avons donc adressé une demande à la direction lorraine de l'ONF. Elle nous envoya le document repris dans la Figure 1. Il articule les trois dispositifs d'encadrement institutionnel dégagés ici : l'autorisation de circuler (« j'ai l'honneur de vous faire connaître notre accord pour l'organisation d'une marche »), précisant le lieu et le temps de sa validité (« le samedi 5 novembre 2016, en forêt domaniale de Verdun, et selon l'itinéraire joint à votre demande ») ainsi que l'obligation de son port (« ce courrier devra être présenté à toute demande de contrôle »), la codification de la circulation (« concernant cette marche, les règles suivantes doivent être respectées ») et l'homologation des équipements (« signalisation par moyen non traumatisant pour les arbres : rubalise ou pancarte mobile », à quoi il faut ajouter les conditions formelles de validité du document : papier à en-tête, signature autorisée, cachet, date, mention de l'objet). En outre, il signale et rend opérantes les frontières administratives : il nous revenait de demander d'autres autorisations de circuler aux mairies concernées et à l'Armée. La lecture de cette lettre nous y fait voir un anodin mais éclairant exemple de ces « produits de bureaucraties minutieuses dévouées à l'identification des individus et à la régulation de leur mobilité » dont parle John Torpey [7].

À ce stade, nous pouvons donc constater qu'il n'y a pas de « liberté de circuler » au sens premier du terme, c'est-à-dire de circulation qui ne serait pas visée et conditionnée par (au moins) une règle institutionnalisée (autorisation administrative, quittance marchande, circulation réglementée, équipement homologué) ; au contraire, nous pouvons affirmer qu'il n'y a que des circulations conditionnées, mobilisant de nombreuses attaches institutionnelles [48].

4. Le permis et les figures qu'il produit

Comme nous venons de le montrer, le permis de conduire est loin d'être le seul titre régissant l'exercice du déplacement dans la France contemporaine. Certes, il constitue sans aucun doute l'accréditation la plus emblématique en cette matière, vu son caractère central dans le fonctionnement de la vie sociale actuelle : il valide en effet les dispositions d'un individu à reconnaître et appliquer les règles administratives qui forment l'encadrement institutionnel du déplacement automobile. Néanmoins, le permis de conduire partage avec toutes les autres autorisations et homologations une série de traits génériques, que nous voudrions présenter maintenant. En effet, c'est précisément ces traits partagés qui confèrent sa texture si particulière à la toile institutionnelle enveloppant les multiples circulations de personnes qui peuvent être observées aujourd'hui. Dans cette section, nous utiliserons donc le terme « permis » au singulier pour

désigner l'ensemble des autorisations et des homologations permettant de circuler, sans nous limiter au seul permis de conduire.

Pour le dire simplement, un permis peut être défini par ses effets endogènes (ce qui est généralement le cas) mais également par ses effets exogènes (cette approche étant moins fréquente). Les dictionnaires lexicographiques, généralistes ou spécialisés, définissent le permis par ses composantes internes : que permet-il et par qui est-il délivré ? Ainsi, le Larousse précise que le permis est une « autorisation officielle pour effectuer certaines activités soumises à réglementation (chasse, pêche) », tandis que dans le *Vocabulaire juridique* publié sous la direction de Gérard Cornu, on peut lire qu'un permis est une « autorisation d'accomplir un acte ou d'exercer une activité, donnée en général sur sa demande à une personne par l'autorité compétente » [49]. Cette définition peut être appliquée à toutes les autorisations de circuler que nous avons évoquées précédemment, y compris au titre de transport délivré par un opérateur privé : l'attribution d'un billet (de train ou d'avion, par exemple) à un client suppose la vérification de sa solvabilité (généralement par l'opération d'un paiement immédiat) ainsi que, dans certains cas, l'enregistrement de données d'ordre administratif (nom, adresse, numéro de pièce d'identité, etc.), voire l'endossement explicite des réglementations en vigueur. Tous ces « permis » ont pour effet d'attribuer un droit à une personne et de désigner l'entité qui établit ce droit ainsi que les conditions de son exercice. Il en va de même en ce qui concerne les homologations des équipements : ce sont autant de permis autorisant leur usage.

Mais une autre manière de saisir la nature de ces autorisations consiste à en examiner les effets exogènes, c'est-à-dire tout ce qu'elles produisent du fait même de leur existence. Dans cette perspective, il est également possible de dégager des traits communs à tous ces types de permis : ils concernent les figures typiques qu'ils engendrent autour d'eux, comme autant de *métastases institutionnelles* – expression empruntée au monde médical pour désigner par analogie l'apparition, en d'autres points de l'organisation sociale plus ou moins proches du dispositif du permis, d'effets de nature identique à ceux que celui-ci produit explicitement (ou de manière endogène), à savoir des effets de régulation, c'est-à-dire des effets de pression à « la mise aux normes » générant inéluctablement – en les instituant – des différences sociales entre figures conformes et non conformes [10]. Nous en proposons ici un rapide balayage.

1. Le permis institue, pour tout individu, l'exigence de l'épreuve (au terme de laquelle il peut – ou non – être attribué) et, par conséquent, l'obligation pour le candidat de réunir les « qualités » (administratives, financières, techniques, morales, etc.) requises par cette épreuve. Par

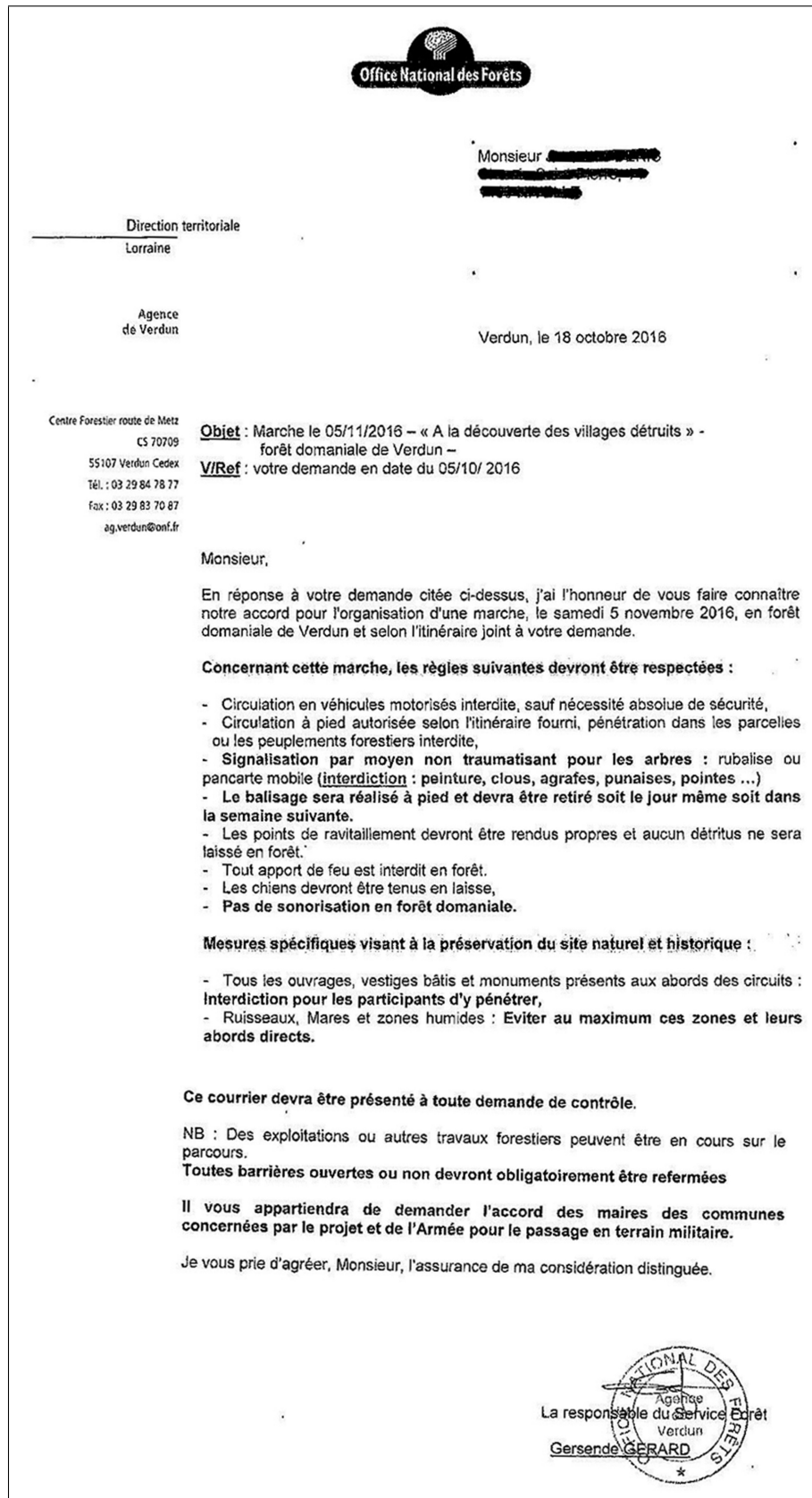


Fig. 1. L'énonciation de l'encadrement institutionnel des circulations : l'exemple d'une banale promenade en forêt (source : lettre de l'ONF datée du 18 octobre 2016 adressée à un ami de l'auteur, document personnel)

conséquent, le permis enregistre administrativement la différence entre les individus qui peuvent remplir ces conditions et ceux qui ne le peuvent pas, en ignorant le fait que la distribution de ces « qualités » est elle-même un processus sur lesquels les individus n'ont pas ou peu de prise (âge, sexe ou appartenance nationale, par exemple), soit face auquel ils disposent de moyens inégaux. L'examen du permis de conduire exige en effet des capacités de cognition abstraite, la maîtrise du calcul mental et de la langue écrite (alors que certains candidats peuvent être très faiblement scolarisés, voire illettrés), une familiarité avec le livre comme support de travail, une disposition générale à apprendre, un certain degré de confiance en soi (souvent fragilisée par des échecs scolaires antérieurs), des ressources temporelles et financières d'autant plus importantes que le candidat maîtrise moins les compétences requises. . . Sur la base de ce constat, plusieurs initiatives étatiques ou associatives se sont données comme objectif d'aider les publics défavorisés à acquérir les compétences exigées par l'épreuve du permis de conduire ou par les déplacements en général, et ainsi de contribuer à leur meilleure insertion sociale et professionnelle [13, 50, 51].

2. Le permis engendre, par définition, la possibilité tant de la réussite que de l'échec lors de cette épreuve par laquelle il peut être obtenu. Autrement dit, le permis institue et produit deux catégories d'individus : les individus-avec-permis et les individus-sans-permis. Si ces conditions d'existence ainsi instituées s'inscrivent toutes deux dans la légalité (vivre sans permis n'est pas illégal, contrairement aux situations de faire-sans-permis, dont nous traiterons ci-dessous, qui constituent des illégalismes), elles se voient néanmoins chargées d'une valeur sociale très différente, du fait d'un double processus : d'une part, la possession du permis *ouvre* l'accès exclusif à certaines pratiques et carrières (que les détenteurs de ce permis, et du monopole qu'il confère, soient peu ou très nombreux ne change pas la nature de cette opération), et donc le *ferme* pour les autres, exclus *de jure* pour des raisons qui peuvent être très éloignées de la nature même de la pratique concernée⁷ ; d'autre part, l'existence du permis génère

la figure non pas seulement de l'individu-sans-permis mais plus spécifiquement de l'individu-sans-permis-alors-qu'il-pourrait-normalement-le-détenir : de ce fait, dans les situations où la possession du permis est requise ou même simplement évidente, son absence engendre très fréquemment une enquête de la part des partenaires et l'obligation d'un aveu sur les raisons de ce « défaut » : s'agit-il d'un choix, d'une incapacité, d'une sanction ? En d'autres mots, le permis institue une différence administrativement sanctionnée entre les autorisés et les non-autorisés et, au-delà, entre ceux qui conviennent et ceux qui ne conviennent pas, entre les capables et les incapables⁸, avec toutes les conséquences que cela peut entraîner comme disparités au niveau des conditions de vie et des biographies individuelles.

3. Le permis instaure la figure du contrôle : un permis est par nature une habilitation appelée à être réclamée après sa délivrance par l'autorité qui l'a octroyée. L'opération de contrôle (consistant à vérifier qu'une personne ou un véhicule possède le permis requis pour circuler) peut être ponctuelle (comme dans le cas de contrôles routiers par des patrouilles volantes) ou systématique (postes-frontière, agent ou appareil compostant ou scannant un titre de transport, barrière de péage, etc.). Comme le souligne avec raison Éric Le Breton, le contrôle des autorisations de circuler « ne s'exerce pas de la même manière sur tous les espaces de mobilité. Selon qu'ils condensent des enjeux politiques, sociaux, économiques plus ou moins cruciaux, les territoires imposent aux individus une mise aux normes plus ou moins impérative et précise » [10]. Ainsi, par exemple, la liaison ferroviaire à grande vitesse entre Paris et Londres a donné naissance à l'élaboration d'un « modèle transmanche » de contrôle des voyageurs, fait de « contrôles juxtaposés » vérifiant titres de transport et titres de nationalité (successivement par les autorités françaises et britanniques), s'inscrivant matériellement dans l'espace des gares concernées par des aménagements et des équipements spécifiques, jusqu'alors réservés aux

⁷ C'est sur ce point que G. Dupuy fonde son modèle de la dépendance automobile, qu'il définit comme un effet négatif d'origine interne au système automobile affectant, en termes d'accessibilité spatiale, ceux qui n'en sont pas membres : leur accessibilité aux territoires et aux lieux est non seulement moins grande que celle des automobilistes, mais en plus elle décroît lorsqu'augmente le nombre de ces derniers. Autrement dit, l'automobile est un gage d'accessibilité spatiale généralisée pour ceux qui peuvent en user – donc pour ceux qui, *ad minima*, possèdent le permis de conduire. Ce dernier procure un *bonus* à son détenteur, et porte *préjudice* à celui qui ne le possède pas [52].

⁸ Le glissement entre la non-détention du permis de conduire et la stigmatisation pour incapacité individuelle est bien illustré dans cet article intitulé « 5 phrases qu'on entend (trop) quand on n'a pas le permis » disponible sur un site internet destiné aux étudiants. Morceaux choisis : « "Tout le monde l'a, il n'y a pas de raison que tu n'y arrives pas". Cette petite phrase, qui se veut pourtant consolatrice, ne fait que renforcer votre horrible sensation d'incompétence, d'incapacité de se conformer à la norme. Vivre sans permis, c'est se confronter à la masse écrasante des petits malins qui ont su tout passer comme il le fallait » ; ou encore : « "Tu pourrais au moins passer le code, ils le donnent à tout le monde". Charmante façon de vous traiter d'abruti » (www.letudiant.fr/trendy/bons-plans/le-permis-c-est-easy/article/j-ai-pas-le-permis-et-alors.html, consulté le 4 avril 2017).

aéroports [53]. Cependant, quelle que soit la nature de la situation de contrôle, de la plus banale à la plus exceptionnelle, elle transforme le permis en faisant de lui « un document de suspicion plutôt que de reconnaissance » [33], l'enjeu, pour l'agent exerçant le contrôle, étant d'établir la crédibilité de ce dont atteste ce permis (la personne est-elle en état de conduire, bien qu'elle ait son permis ? la personne a-t-elle bien payé ce ticket illisible, ou est-ce une tentative d'arnaque ? la personne est-elle bien celle qui est indiquée sur le passeport ? comment traiter cette personne qui ne porte pas sur elle le permis requis ? etc.). Or, selon les circonstances du contrôle et selon les traits saillants de la personne contrôlée, la reconnaissance de sa « conformité » prendra des voies très différentes, « de la souplesse à la rigueur bureaucratique », du laissez-passer au contrôle répété, les déplacements des uns ou des autres étant alors facilités ou contrariés [54].

4. Le permis institue la possibilité de sa perte, soit sous la forme de l'extinction de sa validité (permis temporaire, ticket de transport), soit sous la forme de son retrait par l'autorité compétente, selon des modalités préalablement définies ; en effet, un permis est toujours susceptible d'être annulé (temporairement ou définitivement) si son porteur contrevient aux réglementations encadrant l'activité que ce permis permet d'exercer. En d'autres mots, le permis instaure pour l'individu-avec-permis l'horizon, plus ou moins prévisible, de la sanction et, possiblement, d'un retour à l'état d'individu-sans-permis. C'est, par exemple, ce qu'énonce explicitement le livret officiel d'apprentissage pour le permis D : « Le permis à points est une alerte, afin que le conducteur prenne conscience de la nécessité d'une conduite responsable et respectueuse des règles du *Code de la route* et qu'il évite l'infraction et sa récidive. [...] Cette formule s'inscrit dans une démarche avant tout pédagogique, signalant que le permis n'est plus acquis une fois pour toutes » [55]. Cet avertissement bienveillant – énoncé par un opérateur de la toile institutionnelle encadrant les circulations contemporaines – nous permet d'apercevoir les deux niveaux auxquels s'exprime la force exercée par la perspective de la sanction ou de l'extinction du permis : d'une part, elle discipline les comportements en faisant peser sur les individus une charge mentale spécifique, la crainte de la déchéance, dont le poids, et donc les conséquences sur les déplacements, peut être plus ou moins important selon les situations⁹ ; d'autre part, les conséquences des

manquements éventuels aux conditions de jouissance du permis seront toujours supportées par l'individu qui le détient (le permis étant un document personnel), et ce même si les causes de ces manquements ne relèvent pas *stricto sensu* de sa responsabilité personnelle (quelles que soient les causes de l'arrivée tardive d'un voyageur à l'aéroport, son billet perd sa validité dès la fermeture de la procédure d'embarquement ; quelles que soient les causes qui ont rendu impossible le renouvellement d'un abonnement de transport public avant son échéance (manque de temps, perte des documents, absence de connexion informatique, budget insuffisant, etc.), son titulaire pourra être sanctionné s'il circule avec ce titre invalide ; si un livreur ne respecte pas les limitations de vitesse pendant sa tournée, quelles qu'en soient les causes, il sera sanctionné personnellement). En d'autres mots, si un permis autorise, il faut également relever qu'il exerce son autorité sur son titulaire et transforme celui-ci en auteur responsable de toutes ses conduites.

5. Le permis institue la possibilité de l'accomplissement de l'activité sans le permis requis, avec un faux permis ou un permis invalide ; en cas de contrôle par une autorité compétente, la circulation de l'individu sera alors considérée comme irrégulière voire frauduleuse, et sera sanctionnée selon des termes préalablement définis. L'établissement d'un permis engendre donc nécessairement une « fracture réglementaire » entre légalité et illégalité, entre formalité et informalité, entre visibilité et invisibilité, entre conduites normales et conduites anormales (donc punissables), entre êtres conformes et non-conformes, que ceux-ci soient des êtres humains ou des objets techniques. Les motifs de la non-conformité peuvent être divers : l'ignorance de la réglementation, le manque de ressources pour obtenir le permis, la violation volontaire ou involontaire des règles de l'activité permise, ou encore l'impossibilité de satisfaire aux critères exigés pour obtenir le permis. Face à ces contraintes, l'ingéniosité est bien souvent de mise, qu'elle soit le fait d'acteurs puissants (comme dans le cas du moteur diesel frauduleux de VW évoqué précédemment) ou d'acteurs démunis (comme ces migrants qui détruisent volontairement leurs documents dans une tentative désespérée d'obtenir l'accès, via une procédure de demande d'asile, à des pays qui autrement leur fermeraient leurs portes [7]).

difficilement compatibles (rentabilité et sécurité, pression à la vitesse et respect des règles de circulation, etc.) [56] ; enfin, circuler avec un titre de transport dont l'échéance est proche (ticket de transport public à durée limitée, abonnement arrivant à son terme, etc.) exige de s'organiser en conséquence, peut entraîner des états d'angoisse ou générer des dilemmes pratiques, et peut pousser à adopter des comportements risqués ou illégaux.

⁹ La crainte de la contravention peut réduire l'usage de la voiture pour certaines catégories de personnes ; la crainte de l'erreur ou de la faute de conduite peut engendrer du stress chez le professionnel du transport, notamment lorsqu'il est amené à faire face à des exigences

6. Le permis instaure la possibilité de lien(s) avec d'autres dispositifs institutionnels, de nature administrative ou non. Sur ce point, les exemples abondent : l'achat d'un billet d'avion qui requiert une carte d'identité et une carte bancaire, ou la location d'une voiture qui requiert le permis de conduire ; l'obtention ou la perte d'un emploi engendrées par la possession ou la dépossession du permis de conduire [57] ; et bien évidemment, tous les liens entre permis eux-mêmes : l'attestation scolaire de sécurité routière requise pour obtenir le permis de conduire; le permis de catégorie B requis pour obtenir le permis de catégorie C (poids lourds de plus de 7,5 tonnes); la licence de pilote privé requise pour obtenir la licence de pilote professionnel, en matière d'aéronautisme; etc. Pour le dire succinctement, les connexions entre pièces de la toile institutionnelle sont nombreuses, complexes et multidirectionnelles. La capacité à assurer et suivre ces connexions (c'est-à-dire à répondre à leurs exigences conjointes) est cependant inégalement distribuée dans la société, car elle suppose l'accumulation de formes diverses de crédit (la conformité institutionnelle, la maîtrise culturelle, l'argent, l'équipement, la santé, la tenue, etc.) elles-mêmes acquises par le biais de multiples dispositifs socialement discriminants (la socialisation, le système scolaire, la hiérarchisation des professions, les conditions de vie, la fabrique des stéréotypes, la distribution des richesses, le fonctionnement des politiques sociales, etc.).
7. Enfin, le permis ouvre la possibilité de sa « problématisation » et donc de sa réforme. En effet, en tant que dispositif institué, le permis peut donner prise à des critiques mettant en cause soit ses modalités (d'obtention, d'application, d'extinction, etc.), soit son bien-fondé. Les discussions et dénonciations dont fait l'objet l'institution du permis à points ou le contrôle automatisé des vitesses constituent sans aucun doute les illustrations les plus communes et les plus médiatisées de ce phénomène de problématisation [58, 59]. Les débats sur les modalités de contrôle des passagers dans le transport ferroviaire ou aérien suscités par les menaces terroristes offrent un autre exemple de mise à l'agenda médiatique et politique des autorisations de circuler [60], tout comme le firent les controverses récentes entre chauffeurs de taxi et conducteurs opérant sous le système électronique Uber au sujet du statut de la licence professionnelle [61]. On peut également mentionner le combat politique, moins médiatisé, mené par des groupes comme le « collectif-sans-ticket », qui met en cause le principe même de l'accréditation à circuler dans les transports publics que constitue l'obligation de se munir d'un ticket [5]. Inversement, ce n'est qu'à l'occasion d'un processus de problématisation, ou de mise à l'agenda politique, que l'autorité publique instituera l'obligation du

permis pour certaines circulations qui ne l'exigeraient pas encore : si, par exemple, la voiture électrique sans permis ou la randonnée équipée de haute montagne sont des circulations qui n'ont pas (encore) été reconnues comme des activités problématiques par rapport auxquelles l'instauration d'une procédure d'autorisation s'avérerait pertinente, cela n'est pas lié à une quelconque spécificité technique, mais à l'état des controverses dont elles font l'objet (absence ou faible intensité de la problématisation, ou rapport de force favorable aux détracteurs du permis¹⁰). Dans tous les cas, l'autorité publique occupe une place centrale dans l'issue de ces problématiques, non pas tellement parce qu'elle jouerait un rôle d'arbitre au nom de l'intérêt général, mais bien plutôt parce qu'elle s'allie ou s'oppose aux vues prônées par l'une ou l'autre des parties et qu'elle valide et impose ainsi l'importance de certains problèmes et de certaines solutions [62].

De tout ceci, nous retiendrons que le permis, en tant que dispositif institué, à la fois s'énonce comme projet d'une égalité formelle entre tous les candidats (citoyen, usager ou client) mais engendre *simultanément et nécessairement* des inégalités du fait même de sa force constituante, la plus générique de ces différences étant celle qu'institue le permis entre l'individu avec permis et celui sans permis. Or, ces différences ne sont pas uniquement formelles : non seulement constituent-elles des statuts différenciés et différenciant, mais en outre entretiennent-elles des liens avec des inégalités sociales plus structurelles. En amont, les « qualités » requises pour l'obtention des différents permis sont inégalement distribuées dans le corps social, et l'accès aux diverses accréditations de déplacement reflète plus ou moins strictement cette inégale distribution [29]. Toute épreuve d'obtention d'un permis exige en effet des ressources et des capacités inégalement réparties entre les candidats : coûts financiers, disponibilité temporelle (pour suivre la formation requise, le cas échéant), compétences cognitives, âge, nationalité (être ressortissant – ou non – d'un état membre de l'espace Schengen, par exemple), etc. En aval, la (non-)possession des permis renforce les inégalités structurelles présentes par ailleurs, comme le démontrent de très nombreux travaux auxquels nous renvoyons lectrices et lecteurs [2, 12, 63, 64]. Cependant, si l'on souhaite comprendre le rôle que joue dans le fonctionnement des circulations contemporaines la « toile institutionnelle » que nous avons décrite ici, il faut insister sur l'effet démultiplicateur du cumul des titres et,

¹⁰ Dans les milieux montagnards, se développe actuellement un débat sur l'opportunité de réglementer l'accès à la haute montagne, notamment en vue de réduire les coûts générés par les opérations de secours en nombre toujours croissant, mais gratuites (en France) pour les victimes.

inversement, des « défauts » de permis. L'entrecroisement des dispositifs réglementaires et la multiplication des métastases institutionnelles distribuent les individus sur un continuum opposant la figure de la normalité accréditée à celle du « prolétariat normatif » [17] : la première est celle de l'individu multipliant les accréditations exigées par les différents environnements de circulation, sa « liberté » de circuler étant ainsi facilitée; tandis que la seconde est celle de l'individu à qui manquent les titres requis, et qui est dès lors traité, par les dispositifs institutionnalisés, comme élément perturbateur, déviant, voire menaçant, et dont les déplacements sont par conséquent contrariés, c'est-à-dire rendus coûteux, risqués ou impraticables [2]. Plus largement, « on pourrait définir concrètement l'exclusion sociale aujourd'hui comme une condition de non-intégration à l'environnement institutionnel et la déviance comme une non-conformité à cet environnement. Ceux qui ne peuvent devenir usagers efficaces, donc dociles, de la toile institutionnelle souffrent d'une ségrégation automatique et radicale, induite par le seul fait qu'ils ne présentent pas les signes suffisants de rattachement à cette toile » [17]. Une autre manière de formuler ce constat consiste à dire que les *effets de régulation* visés par tout dispositif institutionnalisé de codification, d'autorisation ou d'homologation entraînent et enchaînent des *effets de relégation* engendrant des circulations disqualifiées et discriminées.

La très large distribution sociale de cette autorisation de circuler qu'est le permis de conduire pourrait laisser penser que de tels effets de relégation ne s'exerceraient plus que de manière marginale. Nous avons au contraire cherché à montrer comment leur génération est inscrite dans la logique même de fonctionnement de la toile institutionnelle mise en place pour réguler et soutenir le développement des circulations. Une telle démarche s'avère en effet indispensable « pour comprendre cette normalisation de la mobilité, et l'abnormalisation qu'elle génère », ainsi que pour « prendre ses distances avec l'idéologie d'une libération de l'individu par sa mobilité » [18]. À nos yeux, il est donc essentiel d'analyser lucidement cette dynamique et ses effets, précisément à l'heure où la mobilité, en général, et l'automobilisme, en particulier, constituent de puissants vecteurs de participation à la vie sociale.

4. Épilogue : l'autre voyage de l'autre Sonia

Sonia est arrivée clandestinement en France, en débarquant d'un navire dans le port de Marseille. Elle a aperçu au loin de jolies plages, mouchetées de personnes insouciantes, qu'elle ne pourra sans doute jamais rejoindre. Elle n'a pu louer de voiture, n'ayant ni permis de conduire ni carte de crédit. Même impossibilité pour l'avion. Pourtant, il lui fallait

rejoindre Calais, pour tenter la traversée de la Manche. Avec le peu d'argent qu'elle possédait, elle a acheté un billet de bus auprès d'une de ces compagnies bon marché, dont les lignes traversent l'Europe. Tout au long du trajet entre Marseille et Lille, elle a craint un contrôle de gendarmerie, face auquel sa carte d'identité guinéenne n'aurait que peu de poids. Arrivée à Lille après de longues heures de route, elle a pris le TER jusqu'à Audruicq, cachée dans les toilettes. Des amis lui avaient déconseillé d'aller jusqu'à la gare de Calais, le risque étant grand d'être contrôlée à la sortie du train. Le lendemain, elle a rejoint à pied le terminal du tunnel sous la Manche. Son plus grand espoir était de pouvoir embarquer discrètement dans un camion, pour être transportée jusque sur le sol britannique. Tel était son chemin tout tracé vers la liberté. Mais une patrouille de gendarmerie en décida autrement : elle intercepta Sonia le long de la chaussée, avant de l'emmener dans un centre de détention.

Quelque part entre Audruicq et Marseille, les trajets des deux Sonia se sont croisés : pour celle qui cumulait, en les combinant, les titres d'accréditation exigés par la toile institutionnelle encadrant les circulations dans cette région du monde, cette toile fut une véritable toile cirée; mais pour celle à qui manquaient presque tous ces titres, elle s'apparenta plutôt à une menaçante toile d'araignée. . .

Références

1. Amar, G (2010) *Homo mobilis : le nouvel âge de la mobilité*. Éditions FYP, France, 207 p.
2. Orfeuill, JP, Ripoll, F (2015) *Accès et mobilités : les nouvelles inégalités*. Éditions Infolio, Gollion, 212 p.
3. Dean, B (2016) *Freedom*. In Salazar, N B, Jayaram, K (eds.) *Keywords of Mobility : Critical Engagements*. Berghahn, New York, pp 55–72
4. Agier, M (2014) *Toute la rugosité du monde*. In : Birnbaum, J (dir.) *Repousser les frontières ?* Gallimard, Paris, pp 87–101
5. Jamar, D, Lannoy, P (2011) Idéaux et troubles d'un droit à la mobilité (ou comment faire de la mobilité un territoire politique). In Gay, C, Kaufmann, V, Landriève, S, Vincent-Gueslin, S (dir.) *Mobile Immobile : quels choix, quels droits pour 2030*, Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues, pp 63–73
6. Castaigne, M, Hubert, JP, Nihoul, M, Toint, P (eds.) (2003) *Droit et mobilité*. Presses Universitaires de Namur, Namur, 109 p.
7. Torpey, J (1998) Aller et venir : le monopole étatique des « moyens légitimes de circulation ». *Cultures & Conflits* 31–32: 1–26
8. Ledrut, R (1990) L'homme et l'espace. In Poirier, J (dir.) *Histoire des mœurs*, Gallimard, Paris, pp 59–114
9. Baker, B (2016) *Regime*. In Salazar, NB, Jayaram, K (eds.) *Keywords of Mobility : Critical Engagements*. Berghahn, New York, pp 152–170
10. Le Breton, E (2016) *Mobilité et société dispersée : une approche sociologique*. L'Harmattan, Paris, 226 p.
11. Cresswell, T (2015) *La production des mobilités à Schiphol*. In [53], pp 44–99
12. Fol, S (2009) *La mobilité des pauvres*. Belin, Paris, 264 p.

13. Le Breton, E (2005) *Bouger pour s'en sortir : mobilité quotidienne et intégration sociale*. Armand Colin, Paris, 247 p.
14. Lord, S, Negron-Poblete, P, Torres, J (dir.) *Mobilité et exclusion, quelles relations ?* Presses de l'Université Laval, Montréal, 382 p.
15. Lianos, M (2003) Deleuze, Foucault et le nouveau contrôle social. *Mana* 12/13: 17–38
16. Fritsch, P (1992) *L'activité sociale normative : esquisses sociologiques sur la production sociale des normes*. CNRS Éditions, Paris, 142 p.
17. Lianos, M (2001) *Le nouveau contrôle social : toile institutionnelle, normativité et lien social*. L'Harmattan, Paris, 255 p.
18. Scherrer, A, Guittet, EP, Bigo, D (dir.) (2010) *Mobilité(s) sous surveillance : perspectives croisées UE-Canada*. Éditions Athéna, Outremont, 246 p
19. Cassia, P (2006) Le droit de la rue. *Pouvoirs* 116: 65–85
20. Avril, M-O (1993) *Le droit et la route*. Victoires Éditions, Paris, 335 p
21. Virilio, P (1977) *Vitesse et Politique*. Éditions Galilée, Paris, 147 p
22. Teissier-Ensminger, A (1998) *Autos, panneaux, signaux : du droit en un clin d'œil*. L'Harmattan, Paris, 384 p.
23. Courty, G (1990) Le sens unique : la codification des règles de conduite sur route, 1894–1922. *Politix* 3(10/11): 7–20
24. Blomley, N (2011) *Rights of Passage : Sidewalks and the Regulation of Public Flow*. Routledge, London, 129 p.
25. Kletzen, A (2000) *L'automobile et la loi : comment est né le code de la route*. L'Harmattan, Paris, 209 p.
26. Kellens, G, Pérez-Díaz, C (eds.) (1997) *Le contrôle de la circulation routière dans les pays de la CEE*. L'Harmattan, Paris, 325 p.
27. Renouard, JM (2000) *As du volant et chauffards : sociologie de la circulation routière*. L'Harmattan, Paris, 198 p.
28. Bourdieu, P (1982) *Ce que parler veut dire : l'économie des échanges linguistiques*. Éditions Fayard, Paris, 244 p
29. Roux, S (2012) La diffusion du permis de conduire en France. *Rech. Transp. Secur.* 28: 154–166
30. DeLyser, D (2011) Flying : Feminisms and Mobilities—Crusading for Aviation in the 1920s. In Cresswell, T, Merriman, P (eds.) *Geographies of Mobilities : Practices, Spaces, Subjects*. Ashgate, Farnham, pp 83–96
31. Courty, G (1993) Barrer, filtrer, encombrer : les routiers et l'art de retenir ses semblables. *Cultures & Conflits* 12: 143–168
32. Brodersen, M (2013) Les mobilisations dans le transport routier de marchandises. *Courrier Hebdomadaire du CRISP* 2172/2173: 82–91
33. Cho, L (2014) Passports. In Adey, P, Bissel, D, Hannam, K, Merriman, P, Sheller, M (eds.) *The Routledge Handbook of Mobilities*. Routledge, London, pp 335–343
34. Castaigne, D, Louveaux, H, Vandermeersch, D (2008) *100 questions sur les droits et les devoirs du cycliste : petit guide pratique à l'usage de tous*. Éditions Luc Pire, Bruxelles
35. Côté-Boucher, K (2010) *Interdictions à la mobilité, identités autorisées et échange de renseignements : la frontière intelligente vue du Canada*. In [18], pp 129–147
36. Ribault, P (2015) Comment faire ? La technique comme pouvoir. *Techniques & Culture* 64: 32–45
37. Barjonet, P-E (1989) Sur la construction sociale du déplacement automobile. *Espaces et Sociétés* 54/55: 107–117
38. Moguen-Toursel, M (2008) Standardisation : l'apport des approches historiques. *Entreprises et Histoire* 51: 6–9
39. Moguen-Toursel, M (2007) Lobbying, compromis, rapprochements transversaux : les manœuvres autour de la définition d'un nouveau code européen pour le transport routier (1950–80). In Moguen-Toursel, M (ed.) *Stratégies d'entreprise et action publique dans l'Europe intégrée (1950–80) : Affrontement et apprentissage des acteurs*. PIE-Peter Lang, Bruxelles, pp 165–192
40. Mangematin, V (1994) Compétition technologique : les coulisses de la mise sur le marché. *Culture technique* 29: 138–151
41. Bernardin, S, Grafos, H (2008) Making the automobile safe for the world ? A transnational perspective on car safety standards, 1958–1998. *Entreprises et Histoire* 51: 69–87
42. Ruffat, M (1987) *Le contre-pouvoir consommateur aux États-Unis*. Puf, Paris, 286 p.
43. Sassen, S (2009) *La globalisation : une sociologie*. Gallimard, Paris, 341 p.
44. Lannoy, P (2010) *Le deuxième corps du soi : le tuning automobile et le gouvernement des passions*. In Lebeer, G, Moriau, J (dir.) *(Se) Gouverner : entre souci de soi et action publique*. Peter Lang, Bruxelles, pp 117–146
45. Maurice, S (2015) *La passion du tuning*. Seuil, Paris, 102 p.
46. Larrouy, M (2011) *L'invention de l'accessibilité : des politiques de transports des personnes handicapées aux politiques d'accessibilité de 1975 à 2005*. PUG, Grenoble, 267 p.
47. Faupin, H (1998) Les problèmes juridiques posés par la circulation automobile des diplomates. *Annuaire français de droit international* 44(1): 167–186
48. Ward, C (1993) *La liberté de circuler: pour en finir avec le mythe de l'automobile*. Éditions Silence, Lyon, 142 p.
49. Cornu, G (1987) *Vocabulaire juridique*. Puf, Paris, 839 p.
50. Esterle-Hedibel, M (1998) *Sur la route de l'insertion*. La Documentation Française, Paris, 183 p.
51. Nogues, L (2015) *Mobile pour s'insérer ou s'insérer pour être mobile ? De l'accompagnement au risque d'injonction*. In Kaufmann, V, Ravalet, E, Dupuit, E (eds.) *Motilité et mobilité : mode d'emploi*. Éditions Alphil-Presses Universitaires Suisses, Neuchâtel, pp 43–60
52. Dupuy, G (1999) *La dépendance automobile*. Éditions Anthropos, Paris, 160 p.
53. Gay, C, Landriève, S, Dubois, T (dir.) (2015) *Ne pas dépasser la ligne ! Fabrique des identités et contrôle du mouvement dans les lieux de transit*. Éditions Loco/Forum Vies Mobiles, Paris, 192 p.
54. Mouhanna, C (2001) Faire le gendarme : de la souplesse informelle à la rigueur bureaucratique. *Revue française de sociologie* 42(1): 31–55
55. DSCR (2008) *Livret d'apprentissage: véhicules de transport en commun de personnes*. La Documentation Française, Paris, 32 p.
56. Hamelin, F, Eyssartier, C (2011) Les professionnels mobiles à l'épreuve des radars automatiques : une acceptation entre stress contenu et identités au travail bousculées. *Articulo-Journal of Urban Research* 7 [https://articulo.revues.org/1835]
57. Mouly, J (2014) La clause prévoyant la rupture du contrat de travail en cas de retrait du permis de conduire du salarié ne peut justifier un licenciement. *Droit social* 5: 479–481
58. Céré, JP (2013) *Le permis à points*. L'Harmattan, Paris, 127 p.
59. Hamelin, F (2008) *Les radars et nous : regards croisés sur l'acceptation du contrôle automatisé des vitesses par les Français*. L'Harmattan, 296 p.
60. Packer, J (2006) Becoming Bombs : Mobilizing Mobility in the War of Terror. *Cultural Studies* 20(4/5): 378–399
61. Cramer, J, Krueger, AB (2016) Disruptive Change in the Taxi Business : The Case of Uber. *American Economic Review* 106(5): 177–82
62. Marchetti, D (dir.) (2008) *Communication et médiatisation de l'État : la politique invisible*. PUG, Grenoble, 197 p.
63. Orfeuill, JP (dir.) (2004) *Transports, pauvretés, exclusions*. Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 181 p.
64. Grossetête, M (2012) *Accidents de la route et inégalités sociales*. Éditions du Croquant, Bellecombe-en-Bauges, 219 p.