



**HAL**  
open science

## La mobilité a besoin de sens pour être durable

Gérard Hernja

► **To cite this version:**

| Gérard Hernja. La mobilité a besoin de sens pour être durable. 2020. hal-02962361

**HAL Id: hal-02962361**

**<https://hal.science/hal-02962361>**

Preprint submitted on 12 Oct 2020

**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.

## **La mobilité a besoin de sens pour être durable**

Hernja Gérard

Docteur en Sciences de l'Éducation

Associé au Laboratoire de la Mobilité Inclusive

Chargé de recherche ECF Services

Devant les incertitudes liées à la crise sanitaire actuelle mais aussi face aux changements climatiques, il est nécessaire d'accorder une attention nouvelle à l'organisation des mouvements dans la société, et cela en se plaçant dans une perspective d'évolution radicale de l'approche de la mobilité.

### **Le déplacement ne doit plus guider les réflexions et les actions concernant la mobilité**

L'idée selon laquelle la mobilité ne se réduit pas au déplacement est aujourd'hui largement partagée, au moins par le monde de la recherche en Sciences Humaines et Sociales. Pourtant, elle ne trouve pas de concrétisation réelle sur le terrain. Il faut dire qu'il n'est pas aisé de construire une politique et des actions sur ce que la mobilité n'est pas.

En attendant, le mouvement observable et mesurable, confondu avec le déplacement physique, reste donc la jauge permettant de mesurer la valeur des choses et des personnes. Cela est d'autant plus vrai que l'action dans ce domaine a été confisquée par le monde des transports, sous couvert de la Loi d'Orientation des Mobilités et d'un droit à la mobilité qui revendique le déplacement pour tous. Ce faisant, ce droit à la mobilité, surtout en l'absence de moyens d'accompagnement pour y accéder, devient davantage une injonction à la mobilité.

Les problématiques de mobilité se centrent ainsi essentiellement sur la facilitation des déplacements pour inscrire chaque citoyen dans la sphère économique et sociale dominante, avec l'idée d'éviter de déstabiliser des secteurs objectivement créateurs de richesse, comme la construction automobile ou les transports. L'organisation et la gestion des flux sont alors les principaux guides des actions publiques et privées, avec l'ambition de répondre aux besoins supposés d'utilisateurs ou de clients que l'on ne considère pas comme des acteurs majeurs du système et de sa transformation.

### **Une mobilité prisonnière du « bouger pour s'en sortir », même quand elle est solidaire**

Même lorsqu'elle se pare de la volonté de s'adresser aux plus fragiles dans ce domaine, à ceux qui ne parviennent pas à s'approprier les moyens ou les compétences pour se déplacer sans accompagnement, la mobilité reste prisonnière d'une définition la caractérisant à partir du slogan « bouger pour s'en sortir ». La mobilité solidaire cherche alors à intégrer les empêchés, du moins ceux qui se manifesteront et en seront capables, dans cette société du déplacement exponentiel. Les autres resteront des invisibles, non pas parce qu'ils se cachent mais plutôt parce que l'on ne veut pas les voir et parce qu'ils ne savent pas faire l'effort demandé.

La mobilité solidaire légitime ainsi l'ambition attendue de la part du bénéficiaire de vouloir sortir de son territoire, mais aussi de sa condition et d'une immobilité mortifère pour rejoindre et ressembler à ceux qui symbolisent la réussite sociale.

Dans les territoires ruraux reculés mais aussi dans les cités, le « bouger pour s'en sortir » définissant la mobilité devient synonyme de « bouger pour en sortir », avec ses dérives et ces raccourcis. Comme s'il n'était plus possible de s'en sortir dans certains lieux et dans certains milieux, comme s'il n'était plus possible de s'en sortir sans faire d'études supérieures, sans avoir le permis de conduire, un deux-roues ou une voiture, sans maîtriser les applications facilitant les déplacements, sans savoir utiliser les transports en communs, sans faire de vélo, sans aspirer à des mouvements qui se mesurent uniquement à l'intérieur de rapport distance temps. Comme s'il fallait accepter le fait que la solidarité ne puisse s'exercer qu'en faveur de ceux qui manifestent la volonté de rentrer dans le modèle standard, comme si la solidarité devait avant tout se mériter.

### **Le déplacement comme impasse pour la mobilité**

En reliant la réussite individuelle à la capacité de se déplacer, l'approche générale de la mobilité montre pourtant ses limites. La somme des projets individuels nous emmène indéniablement dans une impasse collective. La planète semble à bout de souffle et peine à absorber les effets délétères de nos déplacements. La mobilité est ainsi rattrapée par les problèmes qu'elle pose et n'a assurément aucun caractère durable, pas plus que la mobilité solidaire ou inclusive.

De surcroît, il est certain que les nouvelles mobilités ne suffiront pas à résoudre les problèmes de fond posés par les déplacements. Il en est ainsi pour le vélo, les véhicules autonomes, électriques ou même fonctionnant à l'hydrogène, comme pour toutes ces solutions qui cherchent à prolonger un modèle qui est assurément mortifère. Il est tout aussi certain que les techniciens, les ingénieurs et les start-uppeurs ne seront pas en mesure de donner une direction et une signification à une transformation de l'approche du mouvement pourtant urgente, constitutive d'une mobilité durable mais aussi soutenable dans tous les territoires.

Face aux enjeux sanitaires et environnementaux, il convient donc de changer radicalement l'approche de la mobilité, en interrogeant le sens des déplacements et du mouvement et en ne confiant pas la réflexion et l'action aux seuls politiques et opérateurs des transports. La mobilité, en tant que capital commun, doit devenir un sujet de débat essentiel, avec des acteurs institutionnels et des experts prêts à associer les citoyens à l'ensemble des décisions. La convention citoyenne pour le climat aurait pu être l'exemple à suivre, mais elle montre surtout l'inertie d'un système qui peine à entériner les décisions qui ne sont pas le fruit de ses élites et qui ne servent pas les intérêts immédiats. L'avenir reste à ce titre prisonnier de l'advenue que pourra, d'un advenir qui ne pèse rien face aux secousses du présent.

La priorité est pourtant d'interroger le rapport de la société au déplacement et d'accompagner chaque individu dans la transformation de ses représentations et de ses actions, dans une perspective considérant cette planète, que nos mouvements épuisent, comme un bien commun de l'humanité.

## **L'éducation pour construire une relation nouvelle à une mobilité durable**

Pour répondre à cette ambition et à l'urgence de la situation, l'outil premier de la transformation des pratiques est l'éducation. L'éducation combine, par essence, des objectifs d'apprentissage et de transformation de soi. Elle permet d'apprendre autrement et autre chose pour construire une autre approche des déplacements. Elle est adaptée à une mobilité qui ne se définit pas en tant que compétence mais se décline comme une disposition personnelle pour choisir comment faire mouvement, même sans déplacement. Elle interroge enfin le sens des mouvements individuels, à la fois par rapport à leur orientation, à leur signification et aux sensations qu'ils procurent, dans un cadre qui ne pose plus comme prérequis l'aspiration au déplacement.

L'éducation concerne alors sans conteste tous les citoyens et pas simplement ceux qui sont considérés comme précaires ou fragiles. Nous pouvons même affirmer qu'elle concerne surtout ceux qui contribuent le plus à l'épuisement des ressources, sans aucun doute les 10% de la population qui contribuent pour plus de 50% aux émissions polluantes (Rapport OXFAM, 2020).

Pour rendre les changements acceptables, l'éducation devra construire une mobilité pour et avec les citoyens. Elle s'appuiera idéalement sur une vision constructiviste des processus éducatifs. La contrainte ou la punition seules ne permettront pas les changements profonds d'attitudes et de comportements. Même avec le secours des technologies et du contrôle, elles généreront plus de révoltes que d'adhésions.

Il faudra sans conteste apprendre à remobiliser la médiation humaine et aller au contact du terrain, en respectant la diversité des formes de vies particulières dans les territoires ainsi que les aspirations des citoyens.

### **Commencer à ralentir**

Décarboner peut dépendre de solutions techniques mais nous savons que cela ne suffira pas. Accepter de ralentir et même le désirer ne peut pour sa part que résulter de la transformation des représentations individuelles et collectives de la mobilité.

Parce que l'Education se déploie dans un temps long, il n'est plus possible d'attendre pour l'organiser avec les citoyens, sachant qu'une mobilité durable sera par nature solidaire et inclusive.

Parce que l'éducation à la mobilité donnera très rapidement des résultats tangibles, il n'est sans doute pas trop tard pour la mettre au centre des débats sociaux et politiques.