



HAL
open science

La mobilité comme un service ?

Gérard Hernja

► **To cite this version:**

| Gérard Hernja. La mobilité comme un service ?. 2021. hal-03154313

HAL Id: hal-03154313

<https://hal.science/hal-03154313>

Preprint submitted on 28 Feb 2021

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 comme un service

Gérard Hernja

Docteur en Sciences de l'Éducation

Coordinateur recherche Pédagogique ECF Services



Le concept de "mobilité comme un service" imprègne très fortement les approches contemporaines de la mobilité et préfigure sans doute le paysage de pratiques futures essentiellement connectées. Mais ce concept ne doit-il pas être questionné, autant dans sa nature que dans les formes qu'il impose ? La mobilité comme un service, qui plus est essentiellement numérique, n'est-elle pas souvent déconnectée de l'humain ?

Si nous reprenons sa définition usuelle, tout au moins dans le domaine économique, le service implique la mise à disposition d'une capacité technique ou intellectuelle répondant à un besoin.

La mobilité peut sans conteste être le besoin et même la demande. Elle ne peut pas être le service, sauf à considérer que la capacité technique ou intellectuelle fournie serait à elle seule la mobilité, ce qui est d'ailleurs contredit chaque jour sur le terrain.

En confondant besoin, demande et offre, la mobilité comme un service propose une mobilité désincarnée et chosifiée, considérée comme un objet de consommation courante avec des produits d'appel, moins destinés à répondre à un besoin qu'à le créer.

Laisser croire que les services pour la mobilité sont la mobilité participe alors à une prise de pouvoir implicite des dépositaires des techniques et des intelligences censées nourrir les appétits dans ce domaine. Cette posture incarne par ailleurs une vision descendante et parfois même condescendante de la personne et de l'utilisateur, le reléguant au rang d'usager, de consommateur ou de client. Elle réduit également le spectre des interventions et fige la mobilité dans un cadre où l'innovation est essentiellement technique, où les données et les algorithmes priment sur le relationnel ou alors deviennent même le vecteur unique du relationnel.

Cette posture est néanmoins risquée dans la mesure où elle ne tire pas les leçons des mouvements sociaux récents, du sentiment de rejet et de mépris ressenti par nombres de concitoyens et de sa traduction dans les rues par des violences et des dégradations. Le risque est d'autant plus fort que la mobilité comme un service a initialement été calibrée pour une mobilité des villes et même des centres villes plutôt qu'une mobilité des champs, une mobilité en complément pour ceux qui le sont déjà plutôt qu'une mobilité pour ceux qui en sont éloignés.

La mobilité comme service a d'autre part été construite comme un marché, avec des VRP, des moyens importants et de la communication, déclinant la mobilité comme un devoir avant d'en faire un droit ou une aspiration. La mobilité comme un service a déjà ses grands magasins et ses grand-messes. Elle installe désormais des succursales dans les territoires, pour se rapprocher de nouveaux lieux de consommation et élargir le marché de la mobilité. Dans ses rayons, vous trouverez en têtes de gondoles, pour clients avertis, des mobilités connectées et intelligentes, des mobilités bio et douces, des mobilités électriques ou autonomes, des mobilités durables, avec bien sûr des caisses automatiques. En fond de gondoles, vous trouverez des mobilités solidaires ou inclusives pour ceux dont le capital et les ressources mobilité sont faibles, un peu de financement pour le permis de conduire, de la location de véhicules, quelques garages solidaires, de l'aide aux transports..., avec la possibilité d'un paiement en espèce et la perspective d'un accompagnement à minima pour ceux qui ont besoin d'être assistés. La nuit, si les poubelles étaient éclairées autour de ces lieux de mobilité, vous pourriez voir des invisibles chercher pitance avant de se coucher sur un banc, en rêvant peut-être moins de mouvements observables que de mobilités sociales ou résidentielles, malheureusement négligées comme services. Mais tout restera éteint parce que les immobiles, comme les invisibles, avant d'être ceux qui ne veulent pas être vus, sont ceux que l'on ne veut pas voir, ceux que la mobilité comme un service ignore ou ne sait pas prendre en compte.

La mobilité comme un service est ainsi, derrière sa volonté affichée d'être disruptive, souvent éminemment conservatrice, reproduisant et parfois même creusant les inégalités sociales, mais sans vraiment bouger les lignes. Cette mobilité ne renverse pas la table mais dresse une nouvelle table, pour les mêmes invités, avec les mêmes hôtes et les mêmes exclus, un peu plus exclus qu'avant malgré tout. Elle n'a pas besoin de convaincre, parce qu'elle est dépositaire de ce qui est bien pour le consommateur, bien pour l'environnement et la planète, bien pour l'économie. Elle peut même, et cela lui arrive fréquemment, se permettre de se contredire, sans objection majeure dès lors que l'ordre établi n'est pas modifié, dès lors qu'elle n'ouvre pas la porte à de nouveaux invités avec lesquels il faudrait partager le même repas, mais en divisant les portions.

La mobilité comme un service est enfin trop souvent affaire d'experts et de sachants, dans sa conception mais aussi dans ses orientations et ses positionnements, comme si les finalités et les moyens ne pouvaient être compréhensibles que par un petit cercle d'initiés, les meilleurs spécialistes du domaine. Elle demande de l'organisation là où les habitants réclament de la reconnaissance et du respect. Elle ne cherche déjà même plus à être désirable ou même compréhensible, il lui suffit aujourd'hui d'être acceptable pour qu'elle se déploie, sous prétexte qu'il y a urgence et que les explications et l'éducation s'inscrivent dans des processus longs.

Pourtant, le service c'est également l'aide et le soutien apportés à quelqu'un de manière directe et horizontale, en prenant le temps de l'associer à la démarche, en tant qu'acteur et auteur de sa mobilité. Dans ce domaine, la mobilité comme un service ne laisse que la portion congrue aux solutions destinées à éclairer et émanciper, à favoriser les prises de conscience et la compréhension, à privilégier les outils permettant de développer l'esprit critique, à permettre aux citoyens d'appréhender un monde complexe et incertain, donnant la primauté à l'humain en mettant la technique à son service, avec comme moteurs la solidarité et l'inclusion.

La mobilité a un besoin urgent d'être redéfinie et réhumanisée, redonnant la parole aux citoyens pour être réfléchi en tant que projet sociétal, centrée moins sur le mouvement que sur la relation au monde et à l'autre, se plaçant dans un cadre où l'Education est première. La mobilité a besoin de services, mais autant pour accompagner les prises de conscience que pour faciliter les pratiques, autant pour la construction de l'autonomie des personnes que celle des systèmes. Mais il est évident que les choix qui amèneraient ces transformations sont en premier lieu politiques... et rien ne laisse encore présager, malgré l'urgence, qu'ils pourraient s'imposer dans l'immédiat.