



HAL
open science

Une mobilité en trompe l'oeil

Gérard Hernja, Hernja Gérard

► **To cite this version:**

| Gérard Hernja, Hernja Gérard. Une mobilité en trompe l'oeil. 2021. hal-03154315

HAL Id: hal-03154315

<https://hal.science/hal-03154315>

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.

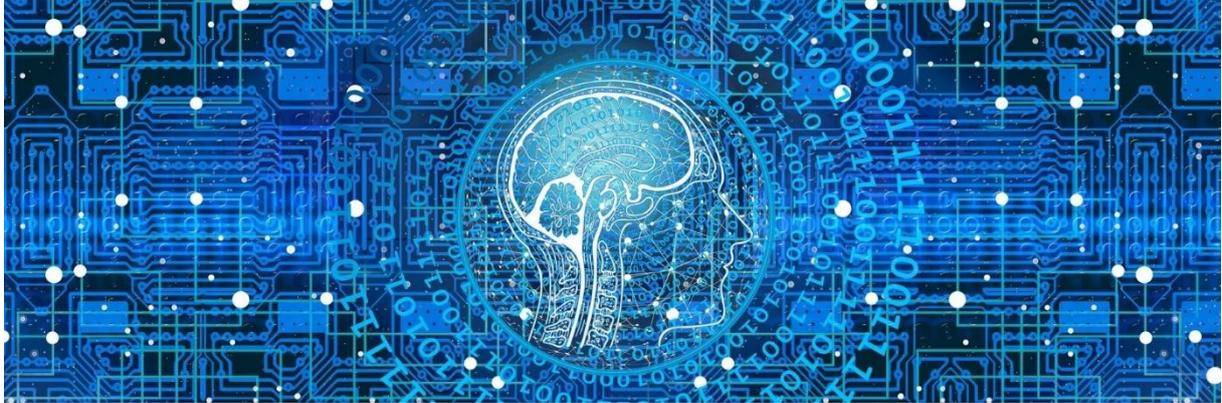
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Une mobilité en trompe l'œil

Hernja Gérard

Docteur en Sciences de l'Éducation

Coordinateur recherche pédagogique ECF Services



La mobilité est aujourd'hui omniprésente dans les discours, avec comme corollaire une simplification extrême de sa nature. Elle est souvent réduite au déplacement physique et au mouvement observable. Elle résonne comme une injonction vis-à-vis de personnes qui doivent faire la preuve de leur capacité à utiliser les modes de déplacement qui leur sont proposés.

Dans cette perspective, il convient de remédier à des immobilités temporaires pour amener le plus de personnes possibles dans le mouvement d'une société où il est convenu qu'il faut bouger pour exister et s'en sortir. Ce faisant, les mouvements qui font cette mobilité sont très naturellement hiérarchisés en fonction de leur utilité sociale, faisant par exemple passer le travail avant la culture et les loisirs.

Cette mobilité privilégie ce qui est mesurable ou encore visible. A contrario, elle ignore les imaginaires et les désirs des personnes, tout autant que les représentations individuelles ou collectives qui déterminent les résistances ou l'adhésion aux solutions de mobilité proposées.

Penser la mobilité à partir du seul déplacement, qui plus est en considérant essentiellement le versant utilitaire de ce déplacement et en l'assimilant à un comportement observable, est pourtant une impasse et une erreur.

Une impasse parce que cette mise en mouvement physique généralisée se heurte déjà à des limites environnementales et qu'aucune des solutions techniques proposées pour y remédier ne donne d'assurance par rapport à son efficacité globale.

Une erreur parce que nombre de mouvements constitutifs de la mobilité ne sont pas observables, avec des immobilités qui peuvent masquer de fortes potentialités d'action et des mouvements ou des déplacements qui ne disent parfois rien de la mobilité de celui qui les effectue.

La mobilité, réduite au déplacement, est devenue un service à destination d'utilisateurs et de consommateurs de nouveaux modes de déplacement et de transport. Elle permet

certes le développement de nouveaux marchés, mais souvent réservés au monde des transports et aux startups. Elle s'appuie sur une approche et une idéologie techniciste, largement aliénée à un univers de la connexion généralisée, avec l'informaticien et l'ingénieur comme figures de proue et le traitement des données comme étendard. Dans ce contexte, l'intelligence artificielle est privilégiée, étant admis que l'homme est soumis à des biais le rendant incapable de décider rationnellement. Le « nudge » est préféré à l'explication. L'autonomie est attribuée aux objets plutôt qu'aux personnes. Le dilemme moral devient l'apanage du véhicule et de l'objet connecté.

Dans les territoires, la mission première de celui qui prendra en charge les questions de mobilité ne sera alors ni l'analyse ni la réflexivité mais l'organisation. Cette organisation est d'ailleurs déjà largement outillée. Il incombera à ce technicien de la mobilité de se débrouiller avec l'ensemble des outils et services à sa disposition pour impulser une mobilité correspondant aux impératifs dictés par ailleurs.

Parce que les questions de la mobilité ne sont pas réductibles au déplacement et que les solutions ne sont pas que techniques, il est urgent de revenir à la complexité initiale du concept de mobilité pour en redessiner le champ, en redéfinir les enjeux, la rendre plus flexible, diversifier les acteurs qui la prennent en compte et transformer les usagers en acteurs sinon en auteurs de leur mobilité.

La mobilité est autant empêchée ou contrariée par l'isolement, la solitude, l'absence de considération et de confiance en l'humain que par l'absence de moyen de transport ou de déplacement. Les solutions aux problèmes de mobilité sont alors moins l'organisation des déplacements que dans la compréhension des enjeux territoriaux, le développement de solidarités locales, l'accompagnement des habitants, en s'intéressant à ce qu'ils sont, à leur attachement à leurs lieux et à leurs formes de vie. Si le déplacement se réfléchit entre deux points distincts, avec l'idée d'aller d'un lieu à un autre et de sortir de chez soi, la mobilité, dans ses dimensions humaines et territoriales, vise le retour au point initial et parfois même le « vivre chez soi », dans un environnement choisi. La mobilité trouve ainsi très souvent son accomplissement dans le mouvement observable utile qui s'arrête, qui fait que l'on se sent bien quelque part, en interaction avec un environnement, des relations et des modes de communication choisis.

Penser la mobilité de manière univoque et descendante, à partir du seul mouvement observable et de solutions techniques, représente de surcroît un risque majeur. La hiérarchisation des motifs de déplacement que nous évoquions en préambule, déjà exacerbée par la crise actuelle, avec un glissement du déplacement utile au déplacement indispensable, est appelée à se prolonger sinon à se renforcer pour des impératifs environnementaux. Pour éviter les révoltes et le glissement du traitement des données pour épauler les déplacements au traitement des données pour les surveiller et les contraindre, il faudra construire des réponses qui donneront du sens aux mouvements de la mobilité. Il est donc urgent d'aller au-delà de l'acceptabilité, trop souvent évoquée pour des mesures qui restent sur des lignes de crête étroites, pour construire du désirable et du commun à propos des mobilités de demain.