



HAL
open science

Immobilité, démobilité : vers un nouvel imaginaire pour le monde de l'après Covid-19

Florence Huguenin-richard

► **To cite this version:**

Florence Huguenin-richard. Immobilité, démobilité : vers un nouvel imaginaire pour le monde de l'après Covid-19. 2020. hal-04066853

HAL Id: hal-04066853

<https://hal.science/hal-04066853>

Preprint submitted on 12 Apr 2023

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.



REGARDS SUR LE SARS-CoV-2 DANS L'ESPACE DES SOCIÉTÉS



Maîtresse de conférences en géographie à Paris Sorbonne Université, **Florence HUGUENIN-RICHARD** est membre du laboratoire *Médiations Sciences des lieux, sciences de lieux* (Unité de Recherche de Sorbonne Université). Elle travaille sur les espaces de la mobilité associés à l'aménagement urbain et à l'urbanisme tactique et des transports. Ses principaux champs d'investigation concernent l'analyse de la mobilité piétonne en ville au prisme de la marchabilité et de l'accessibilité, en particulier s'agissant des enfants et des personnes âgées. Elle est l'auteure d'études et de publications reconnues sur l'accidentologie et les processus sociaux qui lui sont associés. Ces différents sujets structurent ses enseignements dans l'UFR de Géographie et Aménagement, au même titre que les techniques d'enquêtes et leurs traitements statistiques et cartographiques.

Immobilité, démobilité : vers un nouvel imaginaire pour le Monde de l'après CoViD-19

26 mai 2020

Le confinement de pays entiers pour faire face à l'épidémie de CoViD-19 a plongé **la moitié de l'humanité dans une immobilité inédite et jusque-là impensable**. Depuis les années 1950, l'injonction à la mobilité domine le Monde – ce « nouveau » paradigme socle à la fois des systèmes économiques et des modes de vie ([Lévy, 2011](#) ; Le Breton, 2019) et aussi droit générique inscrit dans la Déclaration universelle des droits de l'homme (Art. 13). Dans ce modèle, l'**immobilité** – synonyme d'exclusions sociales, de menaces, d'enfermement, de captivité – **est dévalorisée** ([Belton-Chevallier, 2015](#)). Elle est principalement mobilisée pour dénoncer les inégalités d'accès aux réseaux de transport. Cette situation amène de nombreuses adaptations de la part des acteurs (entreprises, habitants, décideurs politiques). Les changements de pratiques qui en découlent, même temporaires, feront peut-être évoluer les perceptions et l'imaginaire sur l'immobilité, voire **s'ouvrir une possible ère de démobilité** (cette dernière étant entendue comme le fait de se déplacer moins). [Le rapport de la Fondapol](#) a lancé ici un débat intéressant. Car, au-delà des enjeux du changement climatique et de la qualité de l'air, la nécessité d'un ralentissement semble émerger comme contre-évidence. En témoignent des essais comme *Du bon usage de la lenteur* de P. Sansot (1998 ; 2000, ed. Rivages), *Eloge de la lenteur* de C. Honoré (2013, ed. Marabout) faisant la promotion de la *Slow Life*, les travaux du sociologue H. Rosa sur *Accélération-Une critique sociale du temps* (2011, La Découverte) ou encore ceux du philosophe J. Lèbre sur *Vitesses* (2011, ed. Herman).

Tous tendraient à montrer que **l'accélération du Monde nous rend en fin de compte beaucoup moins libres qu'il n'y paraît et que la mobilité généralisée est un leurre**. Plus récemment le sociologue E. Le Breton (2019, ed. Apogée) décrit, dans *Mobilité. La fin du rêve*, les épreuves qui nous guettent avec une mobilité qui « scinde, partitionne, brise et épuise l'individu », « aliène et détruit l'environnement » et « sert les intérêts du capitalisme mondialisé ». Sans compter que la mobilité est une activité porteuse de nombreux autres **risques directs ou indirects** : 3 500 morts par accident de la route en 2018 en France, 48 000 morts imputables à la mauvaise qualité de l'air, augmentation de la prévalence de certaines maladies liées à l'augmentation de la sédentarité. Certes on se déplace beaucoup, mais la plupart du temps assis sans faire d'effort dans des machines qui nous transportent. Ainsi, le confinement peut apporter une expérimentation extraordinaire des bienfaits de la baisse du trafic automobile pour la santé et le bien-être, de l'amélioration de la qualité de l'air et du bruit qui en découle, mais aussi de nouvelles pratiques de déplacement à pied ou à vélo autour de son domicile, d'un retour à une vie plus locale, moins soumise au stress et à la fatigue de longs déplacements quotidiens. Il sera intéressant **d'étudier dans les mois à venir l'impact sur les pratiques, mais aussi sur l'imaginaire collectif de ces expérimentations**. Mais aussi sur le choix des images qui seront véhiculées dans les médias ou par les pouvoirs en place. Et finalement ce que les individus et les sociétés décideront de retenir ou de mettre aux oubliettes. De nombreuses enquêtes sont d'ores et déjà lancées... Parmi les bouleversements attendus, la peur d'une contamination dans les transports publics et les enjeux du respect de la distanciation physique engendreront certainement des changements de comportements.

Il est évident que dans des territoires peu denses, la voiture gagnera encore quelques parts de marché faute alternatives. *A contrario*, les défenseurs du report modal, ainsi que plusieurs décideurs politiques voient dans cette crise une opportunité de **développer la place du vélo** dans les modes de déplacement. Ainsi de grandes métropoles comme Berlin, Bogota, Mexico, Paris mais aussi des villes de taille plus petites comme Grenoble promeuvent des plans de relance du vélo.



Dans les rues de Sceaux. © Florence Huguénin-Richard, 19 mai 2020.

La Région Ile-de-France s'est engagée à financer jusqu'à 300 millions d'euros la création du « réseau express régional vélo », composé de 9 grands itinéraires traversant l'Île-de-France ([voir la carte des pistes actuelles et futures](#)). La pratique du vélo a sensiblement augmenté au cours des dix dernières années dans les centres urbains français et dans de nombreuses autres villes occidentales telles que Chicago ou Melbourne (Héran, 2014 *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, ed. La Découverte). Pour autant, le projet francilien initialement nommé RER-V végétait avant la crise actuelle. **Les aménagements réalisés en urgence portent sur une redistribution des espaces de voirie au profit des cyclistes en leur allouant une voie de circulation au détriment de l'automobile**. L'intérêt est double : délester les réseaux de transport en commun et minorer l'augmentation du trafic

automobile en diminuant la place laissée à la voiture D'une pierre deux coups ? Une piste cyclable de 3 mètres de large permettant de faire circuler 3 à 4 fois plus de cyclistes que d'automobilistes ; la pollution en moins. Si l'on peut se réjouir de cette relance inattendue du vélo, le vrai gain en matière de report modal serait un transfert massif de l'auto vers le vélo et non des transports collectifs vers le vélo comme c'est plus souvent le cas. **Le maintien d'une part de télétravail peut être le facteur d'une future petite démobilité**. Se déplacer moins est un des scénarios envisagés pour tendre vers un Monde moins carboné (Urry, 2014, Post-Pétroleum, Ed. Loco). Le confinement vient d'offrir l'expérimentation massive du travail à la maison : d'après l'INSEE, 33 % des actifs ont télé-travaillé pendant cette période alors qu'ils n'étaient que 7 % avant la crise. Le maintien du travail à distance, même partiel, **pourrait conduire à une redistribution structurelle des flux** avec moins de déplacements pendulaires internes aux villes (moins d'embouteillages sur les routes, moins de surcharges des réseaux de transport collectif sur les heures de pointe, etc). Mais c'est peut-être aussi plus de déplacements de salariés qui quitteront les villes pour aller travailler « au vert », dans un cadre de vie plus agréable et plus spacieux. Cela questionne finalement de manière plus générale l'urbanisme, la densité, la proximité avec la « nature », le bien-être et les façons d'habiter la ville. Cela interpelle aussi les imaginaires et les aspirations de ces habitants qui, quand on les a questionnés dans la période d'avant CoViD-19, rêvaient déjà à une vie plus saine et à un ralentissement des rythmes ([Baromètre des mobilités du quotidien](#), 2020 ; [Enquête modes de vie et mobilité](#), 2016)...