



HAL
open science

Mobilité inclusive et durable, des mots et des maux

Gérard Hernja

► **To cite this version:**

| Gérard Hernja. Mobilité inclusive et durable, des mots et des maux. 2025. <hal-04911750>

HAL Id: hal-04911750

<https://hal.science/hal-04911750v1>

Preprint submitted on 25 Jan 2025

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

Mobilité inclusive et durable, des mots et des maux

Les silences et les omissions sur la mobilité durable et inclusive

Hernja Gérard

Les rapports qui foisonnent sur la mobilité, dès lors qu'il est question de précarité ou d'inclusion, se suivent et se ressemblent mais peu d'entre eux posent les questions du sens des mots qu'ils énoncent et des maux qu'ils dénoncent.

Alors même qu'aujourd'hui, leurs auteurs reprennent tous la problématique de la durabilité, aucun d'entre eux ne semble prêt à remettre en question, je ne parle même pas de remettre en cause, le modèle de la mobilité lui-même et plus largement du cadre économique, environnemental, social et politique qui le porte. Comme si celui-ci ne pouvait souffrir d'aucune contestation ou critique de fond de la part de ceux qui pensent pouvoir s'occuper des besoins des précaires sans évoquer la question brûlante de la précarité. Comme si le modèle délétère qu'ils omettent de souvent de vilipender devait perdurer jusqu'au bout, c'est-à-dire aujourd'hui peut-être juste quelques années ou dizaines d'années de plus.

Face aux nouveaux défis environnementaux pour la mobilité, les auteurs oublient en premier lieu de mentionner que les problèmes dont ils parlent ont également été créés en partie par la mobilité et plus largement par la société du déplacement généralisé elle-même, une société intégrée au système économique et social dominant. Le changement climatique, la pollution, les accidents de la route, la congestion des villes mais également les inégalités sociales ne sont pas sans rapport direct avec les modes de déplacement et les formes de vies issus de l'avènement de la civilisation de l'automobile, une civilisation de l'automobile qui est réaffirmée de l'autre côté de l'Atlantique, avec tous les symboles de la quête de la puissance et de l'affirmation de la masculinité du désir qui lui sont associés.

Face aux difficultés des individus dans leurs déplacements du quotidien, les auteurs de ces rapports parlent alors essentiellement de lever les freins psychologiques qui entravent la mobilité, avec, dans la panoplie des solutions, des diagnostics, des prescriptions, de l'accompagnement, de l'information ou même de la formation. Tout cela avec l'objectif louable mais sans doute vain d'adapter les personnes, à travers leur montée en compétence, à la société. De la même manière, s'ils mobilisent souvent les concepts d'équité et d'inclusion, ils les vident de toute revendication transformatrice du système social. Ils n'évoquent que rarement le fait que l'équité et l'inclusion doivent participer à la construction d'une société ouverte à tous, même à ceux dont les compétences resteront insuffisantes pour qu'elles puissent s'adapter à l'existant. L'éducation, sauf à considérer qu'elle se confond avec la formation ou l'information et vise la montée en compétence, est tout aussi souvent absente des préconisations, une éducation définie par sa dimension transgressive et sa capacité à transformer les personnes, à en faire des acteurs sinon des auteurs de leurs vies,

au besoin en revendiquant une autre manière de consommer les déplacements, le temps, les distances, la fréquence, l'individualisme.

Dans ce contexte, l'accompagnement proposé en guise de remède est moins une solution pérenne qu'une forme de concession sociale a minima. La décarbonation invoquée est moins un changement de paradigme qu'une concession environnementale mineure, déjà battue en brèche par les forages américains à venir et la nouvelle soif d'énergie fossile. Indéniablement, ces concessions sont plutôt des variables d'ajustement que des outils de transformation. Elles organisent juste des formes de solidarité ou de charité pour les plus pauvres, alors même que l'organisation de la société accroit de manière sensible depuis des années les fortunes des plus riches, dans une perspective de ruissellement inversée, une perspective qui, même si elle ne répond pas au récit que portent les plus favorisés et les médias, est sans aucun doute sa déclinaison la plus naturelle et la plus enrichissante.

Faire en sorte que les personnes se déplacent plus facilement en brûlant des énergies non-renouvelables dans un monde qui étouffe déjà à cause de l'excès de mobilité au service d'une croissance sans fin n'a pas de sens. Mais qui pose encore la question du sens, du pourquoi dans un monde issu du positivisme où la seule question qui compte est comment, un monde où il faut faire tout ce que l'on peut faire, dès lors que les ingénieurs et les ingénieux savent le faire et que les décideurs ou les profiteurs l'acceptent ou plus souvent même le commandent.

Tous les rapports sur la mobilité inclusive et durable devraient donc s'offrir la possibilité de discuter le modèle de société actuel ou tout au moins de se positionner de manière claire sur l'impasse qu'il représente, notamment en matière de déplacements, de transports et de bien-vivre. Mais peu d'entre eux le font, comme peu d'entre eux définissent ce que, à leurs yeux, signifient les termes de mobilité, d'inclusion ou de solidarité. Sans doute est-ce par pudeur ou manque d'imagination ou en pensant, sinon en espérant, que tout le monde comprend ces termes de la même manière. Peut-être estiment-ils également que ce n'est pas leur rôle, alors que c'est le rôle le plus essentiel qu'ils peuvent jouer en ces temps troubles. Ces rapports devraient donner des précisions à ce sujet et répondre à ces interrogations, au moins pour montrer de quoi et de qui ils parlent quand ils parlent de mobilité, mais également de quoi ou de qui ils ne parlent pas. Parce que ce que l'on omet de dire est toujours révélateur. Et parce qu'il importe aujourd'hui plus que jamais de résister à la tentation de se taire. La solidarité et l'inclusion sont des combats, et dans la guerre de mouvement actuelle imposée par les plus puissants, elles doivent se mettre en modes guerrier.

Les recommandations de transformations majeures devraient ainsi toujours s'articuler aux propositions d'accompagnement des individus ou des territoires pour ne pas passer à côté d'un problème qui ne se solutionnera pas sans changement

systemique ou plus prosaïquement sans renverser la table sur laquelle sont servis les poisons qui altèrent nos vies et le climat, dans toutes ses déclinaisons.