

ENAC
Faculté
de l'Environnement
Naturel, Architectural
et Construit

INTER
Institut
du développement
territorial

LASUR
Laboratoire de
sociologie urbaine

EPFL
ÉCOLE POLYTECHNIQUE
FÉDÉRALE DE LAUSANNE



MOBILITE ET MOTILITE **DE L'INTENTION A L'ACTION**

VINCENT KAUFMANN - MARTIN SCHULER - OLIVIER CREVOISIER - PIERRE ROSSEL

Créé suite à la restructuration de l'EPFL en 2000-2001, le Laboratoire de sociologie urbaine fait partie de l'Institut du développement territorial (INTER) de la Faculté de l'Environnement naturel, architectural et construit (ENAC).

Intégrés au sein de l'Institut de recherche sur l'environnement construit (IREC) jusqu'à fin 2001, les chercheurs du LaSUR ont pour objectif général l'analyse du phénomène urbain sur les plans régional, national et mondial, et dans une perspective interdisciplinaire.

Le LaSUR produit des connaissances et les enseigne en privilégiant des approches transversales impliquant sociologie, sciences politiques, géographie, anthropologie, sciences de l'environnement, sciences de l'ingénieur, urbanisme et architecture.

Le LaSUR a établi des relations et des échanges avec des partenaires publics et privés à différents niveaux. Ces collaborations ont contribué à la constitution d'un réseau scientifique important au niveau national et international. De nombreuses recherches et programmes de formation ont été financés grâce à l'obtention de fonds provenant tant du FNRS et d'institutions publiques suisses, que de fondations et d'organisations internationales.

Cahier du LASUR n° 4
Consultation de recherche "mobilité et territoires urbains"
Lettre de commande PUCA N° F0147 du 29.09.2001
Rapport de recherche juin 2003
Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne
Faculté de l'Environnement Naturel, Architectural et Construit
ENAC – Médias et Communication
Février 2004
Illustration de couverture: PhotoAlto

MOBILITE ET MOTILITE DE L'INTENTION A L'ACTION

Consultation de recherche "mobilité et territoires urbains"

Lettre de commande PUCA n° F0147 du 25/09/01

Rapport de recherche
juin 2003

par
VINCENT KAUFMANN
MARTIN SCHULER
OLIVIER CREVOISIER
PIERRE ROSSEL

Table des matières

1	Introduction générale	5
2.	La compression de l'espace-temps en question	7
2.1.	Les enjeux économiques de la mobilité spatiale	7
2.1.1	La mobilité des biens et services	8
2.1.2	La mobilité des facteurs de production	8
2.1.3	Les formes spatiales résultant de la mobilité des facteurs de production	10
2.1.4	Conclusion : la mobilité spatiale comme vecteur de développement économique.....	12
2.2	Vitesses et innovation technologique	12
2.2.1	Vitesse et technique, un couple flamboyant	13
2.2.2	Les paradoxes de la mobilité	14
2.2.3	Des systèmes techniques aux compétences de mobilité	17
2.3	Les différentes formes de mobilité	17
2.3.1	De la contiguïté à la connexité	19
2.3.2	De l'irréversibilité à la réversibilité	20
2.4	Problématique et questions de recherche	21
2.4.1	Potentiels de vitesse et territoire	21
2.4.2	Les potentiels de vitesse et la fluidité sociale.....	22
2.4.3	La mobilité quotidienne comme objet	23
3.	Conceptualiser la motilité.....	25
3.1	La mobilité : une notion émiétée	25
3.2	La motilité : un concept à développer.....	26
3.3	La mobilité spatiale comme système.....	27
3.4	De la motilité à la mobilité: vers une sociologie de l'expérience	29
3.5	Enjeux territoriaux	30
4.	Explorations empiriques autour de la mobilité spatiale	31
4.1	La motilité comme ressource.....	31
4.1.1	Les données	31
4.1.2	Quatre manières de programmer ses activités	32
4.1.3	La motilité.....	34
4.1.4	La congruence entre la motilité et la mobilité.....	35
4.1.5	Conclusion	37
4.2	L'usage des potentiels de vitesse.....	38
4.2.1	Les données	38
4.2.2	Comparaisons des offres et des usages dans les six agglomérations	39
4.2.3	Trois logiques d'action à l' oeuvre	43
4.2.4	Entre automobilité exclusive et sensibilité à l'offre	45

4.2.5	Conclusion	48
4.3	Entre aspirations et mobilité: quelles inégalités?	48
4.3.1	L'automobile et la maison individuelle entre aspirations et arbitrages	49
4.3.2	Les données	50
4.3.3	Les aspirations de la population sont multiples	50
4.3.4	Les arbitrages favorisent l'automobilité et l'étalement urbain	51
4.3.5	Un modèle totalisant	52
4.3.6	La sédimentation des politiques en toile de fond	54
4.3.7	Conclusion	54
4.4	La production du contexte.....	55
4.4.1	Les données	55
4.4.2	Quatre facettes de la production du contexte	57
4.4.3	Les incompatibilités productrices de contexte.....	60
4.4.4	La gouvernance en question.....	61
4.4.5	Conclusion	61
5.	Réguler la motilité : un outil pour l'aménagement.....	63
5.1	Synthèse des analyses empiriques	63
5.1.1	Conclusion	64
5.2	Les structures sociales se réticularisent sans se fluidifier.....	64
5.2.1	La mobilité est une valeur révélatrice de contradictions culturelles	65
5.2.2	La motilité est un capital	65
5.3	Ouverture : de la nécessité de réguler la motilité	66
	Bibliographie.....	69
	Dernières publications du LASUR	76

I

Introduction générale

La mobilité est au centre des transformations que connaissent les sociétés occidentales contemporaines. Valorisée sur le plan économique au titre de vecteur de croissance, stimulée par la diffusion de systèmes techniques offrant des potentiels de vitesse considérables, la mobilité des personnes, des biens et des informations connaît une croissance continue depuis plusieurs décennies. La croissance des volumes de flux, de leur vitesse et de leur portée spatiale suscite beaucoup d'interrogations : est-elle l'indicateur d'une fragmentation spatiale et d'un élargissement de l'univers de choix qui s'offre aux acteurs ? Si la spatialisation de l'insertion sociale change et devient plus marquée par la connexité, que les formes de mobilité deviennent plus réversibles, rien ne permet cependant de conclure que ces tendances sont le signe d'un effacement des territoires et des structures sociales. Les flux de mobilité ne nous dévoilent en effet pas en tant que tels les logiques d'action qui les sous-tendent. En particulier, ils ne nous disent pas dans quelle mesure ils sont le résultat d'un système d'opportunités et de contraintes plus ouvert ou plus fermé que par le passé. Au contraire d'une fluidification sociale égalisatrice, la mobilité n'est-elle pas devenue un facteur de différenciation sociale important ?

La flexibilité est de plus en plus une exigence structurelle. La multiplication des sphères d'activité la nécessite. Il y a de plus en plus de manières différentes d'être mobile et cette multiplication découle de celle des potentiels de vitesse procurés par les systèmes techniques qui donnent accès à des territoires beaucoup plus étendus. Choisir et gérer sa mobilité dans un tel contexte nécessite des choix constants et des réadaptations continues, ce d'autant plus que toutes les alternatives possibles n'ont pas la même « valeur ». Être mobile à bon escient n'est-il pas devenu une exigence de l'insertion sociale en général ?

Pour approfondir cette problématique très vaste, nous avons d'emblée choisi de nous limiter. Les propos globalisants font en effet rarement bon ménage avec l'approche scientifique et font souvent obstacle à un approfondissement de l'analyse des phénomènes sociaux. Suivant ce principe méthodologique, nous avons opéré deux cadrages aux investigations. Ainsi nous ne traiterons que de la mobilité des personnes, laissant biens et informations à l'extérieur de notre champ. De plus, nous avons choisi de nous focaliser sur la vie quotidienne, ceci pour deux raisons. Premièrement, il n'existe que peu de travaux réalisés dans une veine sociologique sur la mobilité quotidienne, or celle-ci devient centrale dans la qualité de vie. Deuxièmement, la croissance d'usage de l'automobile dans la mobilité quotidienne pose des problèmes économiques, sociaux et environnementaux et les approches développées jusqu'ici pour saisir cette question peinent à fournir des explications : nous sommes face à un déficit de compréhension de la croissance de la mobilité.

Pour aborder le terrain, nous nous intéresserons à la transformation des potentiels de vitesse procurés par les systèmes de transport en mobilité, ceci à l'aide de quatre questions de recherche :

- Le jonglage avec les différentes possibilités offertes par les systèmes de transport est-il en train de devenir une ressource centrale dans l'insertion ?
- La manière dont les potentiels de vitesse sont utilisés est-elle soumise à de multiples contraintes ou est-elle au contraire très ouverte ?
- Les potentiels de vitesse procurés par les systèmes de transport produisent-ils de nouvelles formes d'inégalités ?
- Par quelles valeurs est portée l'action publique en matière de production des potentiels de vitesse dans le domaine des transports urbains ?

Sur le plan méthodologique, ce travail a nécessité trois types d'investigations complémentaires.

Premièrement, nous avons établi un état de l'art sur la compression de l'espace-temps, ses tenants et ses aboutissants. Pour compléter la revue de la littérature sur les impacts sociétaux de la compression de l'espace-temps, il nous est apparu indispensable d'approfondir les aspects économiques de la mobilité, notamment en matière de modes de production, ainsi que l'analyse du développement des potentiels de vitesse procurés par les systèmes techniques. Pour ce faire nous avons fait appel à des spécialistes de ces deux domaines respectifs : Olivier Crevoisier, économiste régional à l'Université de Neuchâtel ; et Pierre Rossel, chercheur à l'EPFL et spécialiste du management des technologies.

Deuxièmement, nous avons effectué un travail conceptuel autour de la notion de mobilité. Les quatre questions de recherche supposent en effet de s'intéresser au potentiel de mobilité des acteurs, à la manière dont il se constitue et se transforme en déplacement. Or pour traiter ces objets, la boîte à outils du chercheur est incomplète. Le concept de mobilité, polysémique et émiété ne concerne de facto que les mouvements réalisés et aucune notion ne permet de formaliser l'idée de potentiel de mobilité. Pour pallier cette situation, nous proposons le concept de motilité, que nous appliquons à l'analyse des quatre enquêtes.

Troisièmement, nous nous sommes confrontés au terrain en réanalysant des bases de données existantes. C'est ainsi que les quatre questions posées ont été abordées à l'aide de quatre sources différentes, qui par leur diversité méthodologique (entretiens semi-directifs, enquêtes quantitatives, monographies) permettront de couvrir le champ tout en faisant dialoguer les résultats.

Le présent rapport se décompose en quatre parties.

La première, intitulée « La compression de l'espace-temps en question », est consacrée à l'importance de la mobilité dans nos sociétés contemporaines, aux mutations qu'ont connues ses différentes formes, et au développement de la problématique et des questions de recherche.

La deuxième partie, « conceptualiser la motilité », propose un cadre conceptuel pour aborder la mobilité à partir des acteurs, et ainsi permettre de tester nos questions de recherche.

La troisième partie est consacrée à la présentation des résultats des explorations empiriques.

Enfin, une dernière partie propose une synthèse et des conclusions.

II

La compression de l'espace-temps en question

Les interrogations relatives aux effets de la mobilité sur le devenir des territoires et des structures sociales font suite à un certain nombre d'évolutions qu'a connu le phénomène de mobilité spatiale ces dernières décennies.

Transport et télécommunication procurent des potentiels de vitesse considérables, ils peuvent affranchir des distances et (quasiment) permettre l'immédiateté dans la circulation de l'information et des idées. Largement utilisés, ces potentiels ont consacré un " rétrécissement " de l'espace et du temps dont les conséquences sociales et spatiales font l'objet de beaucoup d'interrogations. Pour certains auteurs, ce rétrécissement interroge les sociétés dans leurs fondements. Si nous suivons ces analystes, il s'apparente à une sorte de révolution économique, culturelle et sociale dans laquelle nous sommes entraînés malgré nous. Pour d'autres, l'impact du rétrécissement de l'espace-temps se limite à des recompositions socio-spatiales telles que l'émergence de nouvelles territorialités ou de nouveaux modes d'insertion sociale.

La compression de l'espace-temps renvoie de fait largement à la congruence de trois aspects : la mondialisation de l'économie, l'accroissement considérable des potentiels de vitesse procurés par les systèmes techniques de télécommunication et de transport et la mutation des formes de mobilité. Pour entrer dans notre sujet, reprenons successivement ces trois aspects.

2.1 Les enjeux économiques de la mobilité spatiale

Si la mobilité n'est guère abordée directement dans les théories économiques, elle renvoie à d'autres notions comme les coûts de transport, l'intégration économique, etc. ainsi qu'à de vastes corpus théoriques, comme l'économie régionale et urbaine ou l'économie internationale. Il ne s'agit pas ici de faire le tour de ces différents domaines, mais de formuler la manière dont la mobilité est conceptualisée en économie, quelles sont ses causes et ses effets et comment ils se sont manifestés au cours des dernières décennies.

Lorsqu'on évoque la mobilité en économie, il faut tout d'abord distinguer d'une part la mobilité des biens et services et d'autre part la mobilité des facteurs de production, capital, travail, mais aussi information et technologie :

- La *mobilité des biens et services* a toujours été considérée comme une des principales sources du développement économique. En effet, mobilité signifie échange, échange suppose une division du travail existante ou qui se renforce. On sait depuis Adam Smith que la division du travail permet la spécialisation des personnes et des moyens de production, l'augmentation de la productivité et l'innovation.
- La *mobilité des facteurs de production* fait l'objet de deux grandes familles d'interprétation. L'approche *allocative* dit que le capital et le travail vont se déplacer là où leur rémunération est la plus élevée et que cette mobilité permet – en principe - au système économique d'atteindre une plus grande efficacité. La seconde approche, que l'on peut dénommer *évolutionniste*, ne porte pas sur la correction de déséquilibres entre espaces, mais sur des possibilités de combinaisons accrues entre les facteurs de production. La mobilité permet ainsi à différents espaces de s'insérer dans les échanges grâce à l'innovation. On s'intéresse à la *spécificité* de ces facteurs et aux apprentissages que permet leur mobilité dans l'espace.
- Des *formes spatiales* résultent de la mobilité des facteurs de production. Capital et travail ont des mobilités différenciées mais doivent s'articuler au sein d'entreprises et de systèmes de production. On distinguera d'un côté les *systèmes de production régionaux* (métropoles, districts industriels, milieux innovateurs, etc.), agglomérés dans l'espace, et qui attirent différentes sortes de main-d'œuvre et de capitaux. De l'autre côté, la production s'organise, essentiellement via de grandes entreprises multi-locales et multinationales, sur le principe de la *division spatiale du travail*, en faisant jouer au maximum l'homogénéité du travail à l'intérieur des espaces régionaux et nationaux et les différences entre ces espaces.
- Nous allons maintenant reprendre successivement ces trois aspects.

2.1.1 La mobilité des biens et services

La mobilité des biens et services n'est guère abordée directement par les économistes, mais elle est très présente dans trois phénomènes considérés comme centraux dans la croissance : les échanges (en particulier mais pas exclusivement internationaux), les coûts de transport (qui comprennent en fait tous les coûts liés à la distance) et la division du travail (et les rendements croissants qu'elle permet) (Figure 1). Certains se sont aussi préoccupés des *formes spatiales* qui résultent de cette mobilité.

L'augmentation de la division du travail a pour corollaire *l'augmentation des échanges*. En effet, lorsque l'on se spécialise ou que l'on se différencie de l'offre existante, cela suppose de nouer de nouvelles relations d'échange avec des clients prêts à acheter des biens ou des services plus spécialisés. Ces échanges peuvent être réalisés à l'intérieur même de la firme (par la spécialisation de plus en plus poussée des différents postes de travail, départements ou même établissements de l'entreprise, que ce soit sur place ou entre différents sites) ou avec d'autres agents, localisés à proximité ou au loin. De nombreuses mesures de promotion directe des échanges ont été mises en œuvre au cours de l'histoire. Aujourd'hui encore, la mise sur pied de vastes zones de libre-échange (Union européenne, ALENA, etc.) et les accords de l'Organisation mondiale du commerce sont un des moteurs de l'augmentation des échanges et en parallèle de la division du travail entre des zones économiques de plus en plus intégrées..

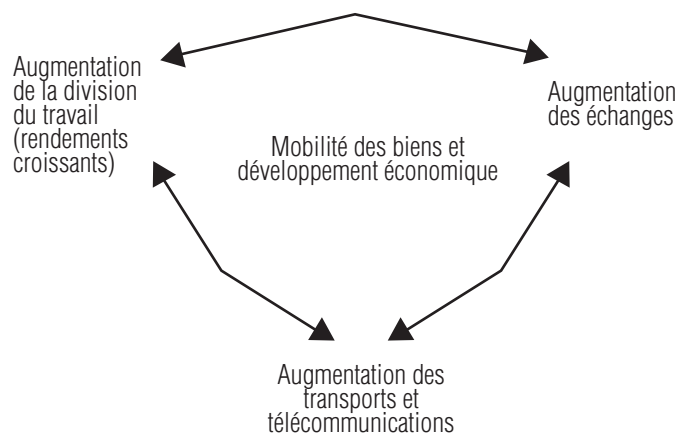


Figure 1: Mobilité des biens et services et développement économique [source : Crevoisier 2003].

2.1.2 La mobilité des facteurs de production

Suivant les courants de pensée, on distingue deux *motifs* principaux à la mobilité des facteurs de production (Figure 3). Les approches dites *allocatives* ou néo-walrasiennes, posent que la mobilité est suscitée par l'obtention d'une rémunération supérieure. En effet, dans la mesure où ils en ont la possibilité concrète, tant les travailleurs que les détenteurs de capitaux ou les entreprises vont déplacer leurs activités dans les lieux qui leur offrent la meilleure rémunération. Les approches *évolutionnistes* partent d'un point de vue différent. La mobilité résulte des possibilités accrues d'apprentissage et d'innovation. Les facteurs de production, et en particulier les travailleurs, vont se déplacer afin d'acquérir des qualités spécifiques ou afin de combiner ces qualités avec d'autres ressources qui seront d'autant plus diverses qu'elles sont générées dans des endroits différents.

L'autre face de la *mobilité* des facteurs de production est leur *ancrage*, c'est-à-dire les modalités d'insertion locales. Pour le capital, on parlera d'une plus ou moins grande *liquidité*, c'est-à-dire, suivant les modalités de l'investissement, une possibilité concrète de se dégager et de redéployer le capital ailleurs. Pour le travail, les modalités d'ancrage dépendent des modes de gestion appliqués par les entreprises et des réglementations du marché du travail. Certaines mobilités sont qualifiantes pour les personnes, d'autres sont au contraire le signe de précarité. Pour les entreprises, l'emploi de personnes migrantes peut être une opportunité de faire évoluer ses produits et services, à condition qu'elles adoptent une attitude réceptive face aux compétences des personnes recrutées. Cela peut aussi être simplement une manière de produire à moindre frais.

L'approche allocative : l'arbitrage entre les espaces

Une première manière d'aborder la mobilité se focalise sur les différences de rémunération des facteurs entre les espaces, qu'ils soient régionaux ou nationaux. Bien entendu, pour que ces mouvements soient possibles et efficaces, il est nécessaire que les facteurs soient *homogènes* et redéployables d'un espace à un autre et d'un emploi à l'autre et que les coûts de cette mobilité ne soient pas trop élevés.

Bien qu'elle se soit énormément développée, la mobilité dans l'espace du capital ne va pas non plus de soi. En effet, le capital, lorsqu'il est investi dans un bien productif physique ou immatériel, doit trouver un nouvel acquéreur avant de pouvoir se déplacer. Or, cette opération est complexe, ne serait-ce que pour l'évaluation de la valeur de ces investissements : c'est le problème de la *liquidité* du capital. D'ailleurs, *liquidité et mobilité du capital sont largement synonymes*. C'est ici qu'intervient *l'industrie financière* dont la raison première d'existence est précisément de rendre mobiles, c'est-à-dire vendables et transférables, des capitaux investis dans des activités économiques. La convention financière, c'est une convention de mobilité du capital (Billaudot 2001). Grâce à l'industrie financière, les capitaux investis dans une grande entreprise industrielle peuvent traverser l'Atlantique en une fraction de seconde... alors que bien entendu ses équipements n'ont pas bougé d'un pouce !

Comment comprendre les enjeux sociaux de ces mobilités différenciées des facteurs de production ? Albert Hirschman (1986) a développé la distinction entre deux attitudes fondamentales dans les comportements économiques : la défection (exit) et la prise de parole (voice). La défection est la forme que prennent les rapports économiques lorsque la concurrence existe et que les agents économiques l'utilisent pour nouer et dénouer des relations. La prise de parole caractérise une attitude d'implication, de délibération et de volonté d'améliorer une relation existante. Cette distinction est utile pour comprendre la manière dont le capital et le travail sont ancrés dans une réalité locale. Des travailleurs peu mobiles ou les détenteurs de capitaux non liquides investis dans des actifs productifs devraient plutôt utiliser la prise de parole afin de trouver des solutions productives plus efficaces ou innovatrices. En revanche, lorsqu'il existe une industrie financière, il est possible pour le détenteur du capital d'acheter et de vendre ses actifs sans même jamais avoir à prendre contact avec les organes de l'entreprise. L'ancrage territorial du capital peut être extrêmement faible. En améliorant considérablement la liquidité/mobilité du capital, l'industrie financière confère à ce dernier un haut *pouvoir de défection* vis-à-vis des entreprises, des régions et des Etats. On comprend dès lors que l'abaissement des contraintes à la circulation des capitaux et en particulier tout le mouvement de libéralisation aux échelles régionale, nationale et surtout internationale soit un enjeu crucial. Le développement de l'industrie financière, l'accroissement de la mobilité des capitaux et l'augmentation du pouvoir de négociation des détenteurs de capitaux sont trois aspects étroitement liés et caractéristiques des années 1980-2000. Pour reprendre les termes d'Hirschman, ce mouvement a permis l'augmentation du rendement des capitaux, mais au prix d'une implication (« voice ») moindre dans la gestion effective des affaires.

L'approche évolutionniste : les dynamiques d'apprentissage et d'innovation

Pour les approches évolutionnistes et institutionnalistes, l'important est l'optimisation de la combinaison des facteurs de production afin de maintenir un avantage par *l'innovation* et *l'apprentissage*. Il ne s'agit plus ici de jouer avec des déséquilibres spatiaux, mais de rechercher des opportunités de combinaisons et de création accrues dans un monde incertain (innovation, apprentissage, etc.). Ces ressources ne sont plus données et allouées dans l'espace, mais construites par la mobilité et la combinaison créatrice (Maillat et Kébir 1999).

Dans l'approche évolutionniste, ce sont les modalités *d'ancrage* et de *prise de parole* qui sont déterminantes lors de cette mobilité. En effet, c'est la manière dont les travailleurs et les capitaux mobiles s'articulent au sein des entreprises et dans des systèmes de production concrets qui est l'élément déterminant et générateur de nouvelles combinaisons, de nouvelles ressources, de nouveaux modèles techniques.

- Pour le capital, on a développé au cours de ces vingt dernières années de nombreuses modalités visant à concilier les risques et les gains potentiels de l'innovation : capital risque, management buy out, capital de proximité, stock options pour les cadres et les employés des petites entreprises en croissance, etc. L'objectif est à chaque fois de favoriser la *prise de parole* entre les détenteurs du capital et ceux qui détiennent les compétences.
- Pour les travailleurs, la mobilité peut être comprise en termes de trajectoire professionnelle, en partant de la formation initiale, puis par les différents postes occupés et formations complémentaires suivies. Une telle trajectoire combine les mobilités spatiales et d'emploi à différentes échelles géographiques. Du cadre de l'entreprise multinationale, qui doit faire un parcours via les filiales implantées dans différents pays

pour obtenir une promotion au centre, au designer qui travaille quelques années dans une des capitales mondiales de la mode et de la culture en passant par l'ingénieur qui effectue des stages ou des recherches là où se trouvent les compétences les plus pointues dans son domaine, la mobilité à une échelle nationale ou internationale offre la possibilité d'acquérir de nouvelles compétences ou des le mettre en œuvre de manière innovante (Berset et al. 2000). Dans un tel schéma, ceux qui gagnent sont ceux qui s'ancrent dans des *milieux innovateurs régionaux* qui leur permettent de participer à des dynamiques d'apprentissage (amélioration de la compétitivité par renforcement de la différenciation). A l'inverse, les personnes moins qualifiées ne se déplacent guère. Il en résulte que certaines villes ou régions deviennent attractifs en raison de la nature qualifiante des emplois offerts alors que d'autres rencontrent des difficultés à fixer leur main-d'œuvre la plus qualifiée. On a donc une relation entre le niveau de qualification dans une région et la mobilité géographique de la main d'œuvre.

Ainsi, lorsque ce mouvement se fait de manière positive, mobilité et ancrage renforcent la spécificité des facteurs de production (connaissances, moyens physiques de production, etc.) et au-delà des systèmes de production et des territoires en leur permettant d'évoluer. En revanche, les espaces qui ne parviennent pas à cristalliser une telle dynamique ne retiendront probablement que des ressources banales.

2.1.3 Les formes spatiales résultant de la mobilité des facteurs de production

Quel est l'impact de la mobilité des facteurs sur l'organisation spatiale de la production ? A l'inverse, quelles formes de mobilité les transformations actuelles des systèmes de production induisent-elles ?

Partons de l'idée que le problème central de tout système de production consiste à articuler différentes sortes de travail et de capitaux le long d'une chaîne de valeur. De manière très simplifiée, deux solutions, deux *idéaux-types*, s'offrent alors : le *système de production régional* ou la *division spatiale du travail*.

- Les *systèmes de production régionaux* (SPR) se caractérisent par le regroupement dans un espace restreint d'une chaîne de valeur longue. A l'échelle d'une région, le système de production est autonome dans le sens où il fait évoluer ses produits et services de manière compétitive (du point de vue des coûts et de l'innovation) face à un environnement technique et de marché situé à une échelle internationale ou mondiale. Ceci suppose la coprésence et l'articulation de nombreuses sortes de travail et de capitaux dans la région à même de prendre en charge et de faire évoluer une longue chaîne de valeur ajoutée, c'est-à-dire une capacité de reproduction, de renouvellement et d'attraction des savoirs et des savoir-faire ainsi que des modalités de régulation du marché du travail et des capitaux permettant cette capacité. Les districts industriels, les technopoles, les régions métropolitaines se rapprochent de ce type. Ces systèmes ne sont pas mobiles dans l'espace car ils se caractérisent par l'articulation de nombreuses PME, d'institutions locales et de marchés locaux du travail.
- Dans la *division spatiale du travail* (DST), seul un segment de la chaîne de valeur ajoutée est maîtrisé dans la région. Cette dernière a donc une place dans un système de production dont la cohérence réside à une échelle spatiale supérieure (nationale ou internationale). La DST reproduit une main-d'œuvre homogène à l'échelle régionale, que ce soit par sa dynamique interne ou parce qu'elle attire une sorte particulière de travail et repousse les autres. La combinaison le long de la chaîne de valeur ajoutée avec d'autres sortes de travail s'effectue *entre régions et entre nations*. Il y a donc nécessité d'une coordination supra-régionale et généralement internationale effectuée par de *grandes entreprises* qui utilisent les différences entre régions pour réduire les coûts. Est-il nécessaire de rappeler que la croissance considérable du commerce international observable depuis deux décennies est avant tout un commerce intra-firme ? Il en va de même de la croissance des investissements directs extérieurs (IDE) qui sont le fait des grandes organisations à même de gérer leurs activités sur de vastes espaces et à longue distance. Dans la division spatiale du travail, le capital apparaît comme le facteur organisateur, homogénéisant le travail à l'intérieur des espaces et le différenciant entre eux. La division spatiale du travail suppose aussi une *circulation considérable des biens intermédiaires et des informations* afin de permettre la cohérence de productions réalisées entre plusieurs espaces séparés par des distances significatives.

Voyons à présent comment la mobilité et l'ancrage du travail et du capital se combinent dans les entreprises et les systèmes de production.

Concernant le marché du travail, comment rendre compte des mobilités entre le système de formation et les entreprises ainsi qu'entre les entreprises entre elles ? Le concept de *chaînes de mobilité* (Maillat 1984) permet de passer à une conception systématique du fonctionnement du marché du travail à différentes échelles spatiales. La chaîne de mobilité est définie comme une procédure d'allocation des individus aux postes de travail. Les chaînes de mobilité forment donc des relations entre les postes de travail. Un poste de travail donné ne donne accès qu'à un nombre limité d'autres postes. A l'inverse, on ne peut accéder à un poste que si l'on provient d'un certain nombre d'autres postes bien définis. Par conséquent, les flux de travailleurs entre les postes ne se font plus au hasard, mais déterminent au contraire des segmentations et des structures, en bref caractérisent le fonctionnement du marché du travail. On peut ainsi distinguer des postes de premier emploi, des postes promotionnels sur le marché interne de l'entreprise, des postes promotionnels sur le marché externe, des postes stables sans perspective promotionnelle, des postes stables d'arrivée, des postes précaires, etc.

On peut distinguer trois principaux types de chaînes de mobilité (Maillat 1984) :

- Les chaînes de mobilité verticales qui permettent à une personne d'accumuler de l'expérience et d'occuper à terme des postes de plus en plus intéressants du point de vue du contenu, du salaire, de la sécurité, etc.
- Les chaînes à mobilité horizontales dans lesquelles les personnes occupent successivement des postes sans parvenir à améliorer leur situation.
- Les flux d'entrées/sorties. Le manque d'opportunités et de motivation à changer d'emploi réduit la mobilité à des flux d'entrée et de sortie du marché du travail.

Dans les systèmes de production régionaux, la présence de chaînes de mobilité diversifiées et qualifiantes est bien entendu un atout car elle permet une mobilité professionnelle à l'intérieur d'un bassin d'emploi. Les régions qui sont au bas de la division spatiale du travail n'offrent que des chaînes horizontales et des possibilités d'entrée/sortie sur le marché du travail local.

La mobilité du travail reste largement contrainte par les espaces de proximité. Elle est marquée par des ancrages locaux, des spécificités dans le contenu des qualifications, par de la pendularité de longue distance, par une certaine étanchéité des frontières nationales ainsi que par un encadrement institutionnel qui varie fortement d'un pays à un autre. Cependant, la globalisation entraîne des modifications considérables des mobilités intra-nationales et des migrations internationales. Si la distance résiste, si les frontières persistent, les mobilités se transforment dans leurs spatialités et leurs temporalités en relation avec l'évolution des systèmes de production. Dans le cas de systèmes de production régionaux en développement, on assiste à une attraction qualifiante de différents types de main-d'œuvre. Dans le cas de la division spatiale du travail, la mobilité aura comme effet de filtrer les différentes sortes de travail, regroupant la main-d'œuvre qualifiée dans des centres économiques et maintenant un niveau de qualification bas dans d'autres régions et pays.

Le secteur financier et la mobilité des capitaux ont cru considérablement au cours des vingt dernières années. Cette mobilité a entraîné une modification considérable de la géographie des activités financières et des circulations de capitaux, d'informations et de personnes entre les différents espaces. Ces transformations sont allées de paire avec des investissements considérables dans les techniques et les infrastructures de transport et de télécommunication : les places financières ont les moyens de leur développement !

Le développement du secteur financier s'explique par la transformation des institutions (libéralisation permettant la mobilité des capitaux, nouvelles législations concernant les activités financières, etc.), ainsi que par les nouvelles technologies de l'information et de la communication et par la capacité d'innovation du secteur (Sassen 1991). Du point de vue géographique, le développement de la finance s'explique par l'émergence de ces espaces de production très particuliers et très intégrés que sont les global cities, villes qui concentrent en quelques endroits stratégiques une écrasante capacité de contrôle de l'économie mondiale. Chacune de ces villes forme un système de production régional, avec ses entreprises, ses coopérations et sa concurrence, ses institutions de régulation, de formation et de recherche, son marché du travail, etc. Ces systèmes fonctionnent par d'intenses et fréquentes relations de proximité, qu'elles soient électroniques, téléphoniques et/ou de face-à-face ou par la mobilité sur le marché local du travail. Entre elles, ces villes utilisent massivement les communications informatiques et aériennes et forment une "économie d'archipel" constituée de quelques îlots étroitement reliés entre eux et largement coupés de leurs Hinterland.

La mobilité accrue des capitaux via l'industrie financière génère des degrés de liberté supplémentaires pour les capitaux. L'augmentation de la mobilité du capital et le *pouvoir de défection* face à d'autres acteurs (les entreprises de production, les régions, les Etats nationaux, etc.) qui n'ont pas cette mobilité modifient les rapports de force et par conséquent les prix, les localisations, etc. L'exemple de la mobilité des capitaux reste cependant incomplet si nous n'incluons pas l'autre face du problème : celui de l'ancrage. En effet, l'exemple du secteur financier souligne également que, loin de déboucher sur un espace économique homogène, le développement du secteur financier a provoqué des concentrations jamais vues jusqu'ici dans quelques lieux, quelques kilomètres carrés sur l'ensemble de la planète, à partir desquels sont contrôlées ces circulations. La « ville globale » (Sassen 1991), constituée par les quartiers financiers de Londres, New-York, Tokyo et de quelques autres métropoles financières en interaction permanente est l'éclatante démonstration du fait qu'une mobilité accrue permet de faire jouer au maximum les rendements croissants (main-d'œuvre spécialisée, présence d'informations déterminantes, infrastructures, etc.) offerts par ces quelques villes. Ces dernières accaparent aujourd'hui la plus grande partie de l'industrie financière mondiale, laissant aux autres espaces pour l'essentiel des fonctions de collection de l'épargne et de distribution des services.

2.1.4 Conclusion : la mobilité spatiale comme vecteur de développement économique

Dans le champ économique, la mobilité des biens et services ainsi que du capital, du travail et des informations tout à la fois ouvre des opportunités et impose des contraintes. Elle impose des contraintes car la concurrence par les prix et par l'innovation joue de manière plus active lorsque les cloisonnements spatiaux, qu'ils soient institutionnels (réglementations nationales, etc.), économiques (coûts de transport, etc.), techniques (possibilité de gérer des flux à longue distance), s'atténuent. Il en résulte que les acteurs économiques locaux (entreprises, travailleurs, détenteurs de capitaux), afin de rester connectés à l'économie monétaire, sont contraints de faire régulièrement évoluer leurs prestations ou leurs productions faute de quoi leur revenu diminue, voire disparaît. Cette mobilité ouvre également de nouvelles possibilités de développement pour tous ces acteurs. La mobilité des biens et services permet d'augmenter l'espace de marché pour des entreprises et des systèmes de production qui peuvent faire jouer des rendements croissants. La mobilité spatiale permet aussi à des personnes et à des capitaux de s'employer là où les conditions sont plus favorables, que ce soit en termes de rémunération ou en termes d'acquisition de compétences.

La mobilité des principaux facteurs de production s'est considérablement accrue au cours de ces vingt dernières années, mais de manière très différenciée. Du côté du capital, la mobilité est allée de paire avec le développement de l'industrie financière et des rendements accrus. La libéralisation des institutions, le développement des technologies de l'information et de la communication et la mise au point permanente de nouveaux services par l'industrie financière ont engendré une circulation extrêmement rapide à l'échelle du monde. Du côté de la main-d'œuvre, les distances parcourues par les pendulaires, les séjours de formation, les voyages d'affaires, les migrations des personnes qualifiées, etc. ainsi que d'autres formes de mobilité ont également crû. Cependant, cette croissance est limitée par le fait que les déplacements, même plus aisés et moins coûteux, sont consommateurs de temps.

Si la mobilité professionnelle ne connaît de loin pas la même croissance que celle du capital, c'est à cause du fait que les coûts du changement incombent aux personnes elles-mêmes. A contrario, l'industrie financière permet au capital fixe (machines, immobilier, entreprises, etc.) de « changer de mains » sans pour autant se déplacer dans l'espace. C'est dans cette asymétrie que résident des enjeux économiques et sociaux importants. En effet, la mobilité accrue du capital a conféré aux détenteurs de capitaux une possibilité accrue de faire défection face aux entreprises, aux régions et aux Etats. Il résulte de cet accroissement différencié de la mobilité une évolution considérable du pouvoir de négociation relatif de ces différents acteurs économiques et sociaux.

2.2 Vitesses et innovation technologique

C'est explicite dans le chapitre que nous venons de développer autour des enjeux économiques de la mobilité : les potentiels de vitesse offerts par les systèmes techniques de transports et de communications sont au centre des stratégies d'acteurs. Il est impossible d'imaginer une division spatiale du travail sans système de transport efficace. De même, le développement du secteur financier et de la mobilité des capitaux à l'échelle mondiale est rendu possible par les nouvelles technologies de l'information et de la communication. Les changements survenus dans le système économique mondial dès les années 1980 sont allés de pair avec l'apparition de potentiels de vitesse nouveaux dont l'appropriation a permis des gains de productivité.

Les gains de vitesses par l'innovation technologique apparaissent comme producteurs d'opportunités de flexibilité économique. Nous allons maintenant revenir sur les potentiels de vitesse et l'innovation technique dans le domaine des transports et des télécommunications en s'interrogeant sur leur ambivalence. Les progrès techniques dont sont issus les accroissements de vitesse renvoient à la valorisation de la vitesse, valorisation qui se heurte actuellement aux conséquences environnementales des moyens de transports rapides et à l'usage qu'en fait l'économie (délocalisations, accroissement de la concurrence, etc.).

2.2.1 Vitesse et technique, un couple flamboyant

Historiquement, l'accroissement de la vitesse s'est réalisé par bonds et les plus spectaculaires de ceux-ci concernent ces deux derniers siècles. Auparavant, seuls la lance avec propulseur, la flèche, le cheval et le dromadaire (et leurs techniques associées), le pigeon voyageur et enfin le boulet de canon et la balle de fusil avaient réalisé des vitesses dépassant les limites de l'homme à pied¹. On verra plus loin le rôle qu'il faut aussi attribuer à l'histoire de la navigation dans l'expansion des espaces-temps accessibles. La révolution industrielle, en bouleversant la donne énergétique et en accélérant les processus de mécanisation puis de motorisation, a occasionné, dans le domaine de la mobilité, un formidable jeu de rétroactions positives, de nombreux facteurs humains et matériels se mettant à agir en mode de fertilisation croisée. D'une manière ou d'une autre, l'émergence des grands systèmes techniques liés à la mobilité, que le courant économique évolutionniste associe aux cycles de Kondratieff (Freeman et Perez 1988)² a caractérisé les étapes de croissances de la société industrielle jusqu'à aujourd'hui³.

La vapeur puis l'électricité ont ainsi consacré le chemin de fer, les véhicules à hydrocarbures (voiture, camion, avion) venant ensuite s'ajouter à l'offre d'infrastructures de mobilité, dopées plus récemment par les technologies de l'information et de la communication (TIC). Ce sont dans tous les cas de vastes systèmes techniques qui soutiennent ces réseaux de service et leur coût, leur développement progressif et leur maintenance à un certain niveau de fiabilité et de confort impliquent un bagage de connaissances très diversifié. L'accroissement des vitesses (vitesses pures, intermodales ou porte-à-porte) est une des résultantes majeures de ces efforts socio-techniques, façonnés par, et façonnant, nos modes de vie et nos territoires.

Associée à une efficacité apparente et croissante, la vitesse a fonctionné jusqu'ici comme figure par excellence de la productivité et du progrès technique. Mais comme toute figure, elle sous-tend plusieurs réalités constitutives. Elle se présente notamment sous la forme de performances centrées sur l'individu (aller plus vite, en empruntant divers véhicules ou grâce à l'efficacité des systèmes logistiques et organisationnels), mais aussi produites collectivement, dans tous les cas permettant d'effectuer plus vite non seulement des trajets, mais aussi quantités d'opérations matérielles ou de service. La vitesse est désormais un paramètre inscrit au cœur de nos représentations culturelles⁴ et même ceux qui n'ont pas forcément les moyens d'y participer en sont dans une large mesure dépendants⁵.

¹ Comme l'a suggéré Friedmann (1966), il faut comprendre que les cadres de perception de la vitesse tels que nous les connaissons n'ont pas toujours existé, mais qu'ils se sont développés par rapport à des références apparues très progressivement, chaque étape ouvrant de façon relative et particulière le champ des possibles.

² C'est en effet à souligner : si les deux premières étapes ont été marquées par la vapeur et le chemin de fer, comme organisant généraux de l'innovation technologique et de la croissance économique, dans la suivante, soit à la fin du XIX^e siècle, la chimie et la maîtrise de l'électricité ont joué un rôle séminal. Enfin, le plus récent de ces cycles a été identifié comme étant lié aux technologies de l'information, technologie de service générique. Tous les cycles longs ou presque ont donc une relation forte avec les technologies de soutien à la mobilité, associées à la construction de formes territoriales, voire de géographies sociales particulières.

³ On trouvera un traitement plus approfondi des termes de cette progression de la vitesse dans Rossel, Bosset, Glassey et Mantilleri (1999).

⁴ On comprend dès lors la tentation de certains auteurs à considérer la vitesse comme une maladie de société plutôt grave, à comprendre, voire à soigner (Virilio 1995, Sansot 1998 ou encore Baer 2000), auxquels on peut naturellement opposer d'autres chercheurs moins systématiquement hostiles à l'idée de vitesse, comme Peters (1997) ou Nijkamp, Rienstra et Vleugel (1998).

⁵ Il serait du reste intéressant d'étudier de manière interdisciplinaire les ressorts propres aux petites vitesses (mais vitesses quand même !) activées dans les sports de glisse, toujours plus nombreux.

Jusqu'aux premiers rapports alarmistes sur les effets de la croissance dans les années 1970, on oppose un contre-poids à l'enthousiasme technologique qui prévalait dans les années 1950-60. Si depuis l'industrialisation, la vitesse de transport est au centre de controverses, celles-ci n'avaient pas la force suffisante pour empêcher le développement des grands réseaux, même si sur le plan local, de nombreux blocages ont eu lieu et peuvent encore marquer aujourd'hui la structure spatiale. Depuis une quarantaine d'années des lézardes apparaissent dans la croyance en la technologie et surtout dans les intérêts des acteurs de la mobilité, que cela soit au plan local comme global.

Dans cette perspective de plus en plus complexe (elle l'était déjà avant, mais n'était pas souvent perçue comme telle), on a encore et toujours la tentation de penser que la solution aux problèmes identifiés peut venir de la technique. Et dans une large mesure, c'est bien le cas. Les techniques nouvelles permettent d'améliorer l'offre en transport et, pour rester dans notre cas de figure, dopent les vitesses de déplacement et les rendent de surcroît plus sûres, en moyenne tout au moins. Cela fait naître des opportunités et des flexibilités au niveau économique, donc de l'emploi et de la compétitivité, en même temps que de la qualité de vie. En principe.

En fait, les effets de congestion, de risque, de pollution et de raréfaction des ressources naturelles progressent à la même vitesse. Plutôt que de concevoir la technique comme source de solution (le fameux « technological fix »), il y a lieu de penser que celle-ci s'élabore à travers une série de choix et qu'elle représente essentiellement une construction sociale, faisant en quelque sorte évoluer dans une même dynamique problèmes, représentations, connaissances et solutions.

2.2.2 Les paradoxes de la mobilité⁶

Pour ramener au centre du débat la perspective sociale, il peut en effet s'avérer fructueux de penser le système de relations entre technique et mobilité comme relevant de la gestion de connaissances. Comme nous l'avons vu, les formes de la technique et les pratiques sociales de la mobilité se co-produisent dans les espaces-temps de création et de destruction des grands cycles de croissance de la société industrielle. Dans le champ particulier de la mobilité, ces articulations ne se sont toutefois pas réalisées de façon idéales et on peut désormais repérer sans trop de peine quelques paradoxes, chacun d'entre eux ayant un lien avec la question technique.

- La somme des aspirations individuelles à la mobilité n'est pas équivalente à l'effet collectif local ou global que cela induit et de ce fait, l'encouragement à des pratiques spontanément plus modérées tout comme la mise sur pied de mesures publiques en faveur d'une mobilité mieux contrôlée peuvent s'accompagner d'effets pervers annulant voire inversant l'effet recherché ;
- dans le même ordre d'idée, il n'y a pas d'effet de zoom, mais au contraire des ruptures et des changements de nature entre les pratiques de mobilité de proximité et la mobilité à plus longue distance, voire globale ;
- de façon générale, on assiste à la promotion d'une rhétorique de la consommation, de la mobilité source de plaisir et de liberté, voire d'efficacité économique, en même temps que des incitations à la réserve, à l'économie d'énergie, à se responsabiliser vis-à-vis du futur, sans que le lien entre les deux soit véritablement compréhensible pour tout un chacun, en termes de causes à effets ;
- un des aspects sensibles découlant probablement de ce hiatus est par exemple le fait que le niveau de risque général moyen ne soit pas un déterminant d'appréciation et de choix⁷, on accepte ainsi dans le secteur automobile des risques bien plus importants que pour d'autres types de mobilité ;
- enfin, on observe dans tout rapport entre un problème et sa solution l'existence d'une sorte de loi qui veut que toute nouvelle déserte de transport visant à soulager un problème de trafic, tende à favoriser jusqu'à un certain point la croissance de celui-ci et donc à reporter plus loin, ailleurs, les problèmes que l'on tentait de résoudre.

⁶ Nous laisserons ici de côté les distinctions entre mobilité et motilité, abordées de manière détaillée dans d'autres parties de ce rapport.

⁷ Pour un examen plus approfondi des questions de rationalité des choix en matière de mobilité, cf. Kaufmann (2000).

On se trouve donc face à un phénomène complexe et les paradoxes évoqués ici visent à expliquer pourquoi la technique, à elle seule, peine à réaliser les diverses solutions que les problèmes liés à la mobilité semblent réclamer. Il est certes toujours possible d'envisager des options techniques nouvelles dans une perspective spécifique (« le problème à résoudre »), mais il s'agit aussi de ne pas oublier de prendre en compte la dimension systémique (les co-facteurs qui vont résonner ou non avec la solution proposée) et durable (travaille-t-on pour les six mois, deux ans, vingt ans à venir ou davantage?). Le temps est une dimension particulièrement délicate de cette évaluation, d'abord parce qu'on ne connaît pas le futur et aussi parce que les durées dans lesquelles s'inscrit la planification des solutions techniques impliquent des changements possibles qui peuvent travestir complètement le sens des mesures engagées. Le bref survol qui suit va pourtant traiter des changements techniques qui sont perceptibles aujourd'hui. Mais ils concernent aussi les prochaines décennies et c'est pourquoi nous produirons à chaque fois un commentaire sur les chances et problèmes associés de ces diverses techniques. C'est également une difficulté de l'analyse de la mobilité et des transports que de devoir travailler avec plusieurs échelles de temps aux logiques en partie divergentes.

Il convient d'insister sur le fait que les innovations de nature avant tout technologique ne parviendront pas à véritablement résoudre des problèmes de façon durable, mais seulement à créer ici et là des effets de gestion favorables, source de qualité de vie, d'opportunités, parfois aussi de risques et de congestions reportées à plus tard. Ce qui importe n'est pas donc pas la technologie en soit, mais les fonctionnalités qui se concrétisent (ou non) à travers elle :

- l'accessibilité (de différentes sortes)
- l'appropriabilité (par plusieurs types d'acteurs),
- la fiabilité (domaine multiforme),
- la traçabilité (synthèse de « tracing » -dans le passé- et « tracking » -dans le présent ou le futur immédiat-) des ressources et des objets,
- l'interfaçage et l'inter modalité, voire l'arbitration en temps réel en cas de conflit entre deux systèmes,
- la gestion et la maintenance,
- l'évolutivité,
- la création, la socialisation et la gestion des connaissances associées aux faits de mobilité.

On le voit, ces dimensions suggèrent plusieurs types d'acteurs, de temporalités, de modes de négociation et de formes de savoir. On entre dès lors dans la partie véritablement sociale du problème.

Sortie de ce plan général, la technique, surtout celle qui permet de produire des vitesses élevées, entretient avec le social des rapports tumultueux et multiformes. Nous ferons ici état de six pistes de réflexion, à titre de propositions.

- Le territoire est socialement marqué, caractérisé par une organisation spatiale plus ou moins mixte ou ségrégée ou mixte dans le temps. La répartition spatiale des acteurs et des ressources technologiques, sur le plan international, national, rural ou urbain, fait partout apparaître *des fractures*⁸. Centre-Périphérie, Nord-Sud, Est-Ouest, différents clivages traversent la société sur une base territoriale, souvent alimentée par des facteurs démographiques (genre et classe d'âge), socio-économiques (niveau de revenu, éducation, statut), ou des variables sociologiques (origine, nationalité). Ces fractures ne signifient pas que la technologie n'est pas présente, mais que leur qualité peut être différenciée en fonction de l'accessibilité spatiale et le prix d'accès. Dans l'accessibilité des services en question, il faut comprendre aussi bien le contrôle des infrastructures de transport (impliquant niveau de connaissance et d'influence sociale, capacité de choix démocratique) que leur usage potentiel, lié, lui, aux pratiques de mobilité.
- Dans ce processus de développement asymétrique, le niveau de connaissance joue ainsi un rôle central, en association étroite avec le niveau d'équipement et les interfaces qui permettent son usage, sa mise en valeur et sa maintenance. L'éducation, mais aussi, au plan des connaissances tacites, l'apprentissage et, au final, l'appropriation possible des techniques liées à la mobilité à vitesses élevées représentent, tout comme les infrastructures, un certain niveau d'investissement, dont le bénéfice, dans les faits, est très inégalement réparti.

⁸ Cette notion générale, recouvrant quantité de formes particulières, est inspirée de celle couramment utilisée pour désigner l'inégalité des accès aux TIC (fracture digitale ou en anglais « digital divide »).

- Les modes de vie, fort de ce fond culturel et économique socialement différencié, vont engendrer des dynamiques pernicieuses (c'est-à-dire, que personne ne maîtrise complètement), à rétroaction positive (ou « toujours plus de la même chose »). Chez les plus aisés, on assiste à une propension à travailler essentiellement dans les espaces desservis par les vitesses élevées tout en habitant dans des zones résidentielles plus calmes et à tirer profit de cette transaction quotidienne, ce qui renforce à chaque fois un peu plus l'attractivité de ces zones ou corridors centraux. Chez les moins aisés, si plusieurs cas de figure existent, les trajets à vitesse élevée, c'est-à-dire soutenus par un fort niveau d'investissement en infrastructure, en technologie et en coordinations organisationnelles, sont plus difficiles d'accès. Les raisons en sont : les tarifs appliqués pour l'usage de ces systèmes, les catégories socioprofessionnelles qui de façon générale leur correspondent, le mode de gestion du temps des personnes à faible qualification, en principe exclus des statuts dirigeants et souvent engagées dans des activités à moindre valeur ajoutée. Entrent aussi dans cette catégorie de limitations, les effets négatifs de la centralité à grande vitesse⁹ (car à la fois attracteur et facile d'accès), tendanciellement, toujours plus favorable pour la même sorte d'acteurs économiques.
- Pour que des changements mieux maîtrisés puissent survenir, le niveau d'éducation, ainsi que de capacité délibérative et évaluative doit s'élever. Pour que des choix basés certes sur des résultats du passé, mais aussi des comparaisons d'options et des scénari véritablement ouverts puissent être examinés ou seulement envisagés, il importe que la totalité systémique des réseaux d'infrastructure et des services à la mobilité soit visible et mise en perspective cohérente. C'est toute la question de la non prise en compte des coûts externes d'un mode ou d'un système et des conséquences non maîtrisables car dissociées du système ou mode concerné. Pour ne prendre qu'un exemple, tant que le naufrage du Prestige et sa nappe de pétrole ne sont pas compris comme étant un coût associé à la consommation de la mobilité automobile, peut-être effectuée à des milliers de kilomètres de là, il sera difficile de saisir cette totalité dynamique et a fortiori, de participer pleinement à des processus de choix.

L'explicitation des dimensions et des logiques des systèmes techniques qui amènent des vitesses élevées ne sont pas toutes accessibles dans les modes de comptabilité et de prise de décision actuels. Un travail conséquent d'analyse et de communication s'impose donc pour favoriser davantage encore les connexions entre sous-systèmes et systèmes techniques spécifiques, avec leurs co-processus, au niveau des représentations comme des pratiques tant des usagers, des décideurs, que des experts, trop souvent contents de voir leur domaine de spécialité valorisé. Inutile d'insister trop sur l'importance du facteur « connaissances » dans cette dynamique d'occultation des coûts et des effets problématiques indirects ou au contraire de mise en visibilité des relations et impacts réels.

- Comme dimensions désormais classiques de cette partie de cache-cache figurent la question de *la gestion des risques liés aux systèmes techniques de service à la mobilité*, ainsi que *les chemins d'acceptabilité des solutions technologiques nouvelles*. Toutes les ségrégations et les relations d'accès socialement différenciées se retrouvent dans ces deux cas comme amplifiées, qu'il s'agisse de la compréhension des problèmes, des capacités d'appropriation, des possibilités de décisions et de contrôle, ou encore des conséquences possibles subies¹⁰. Si l'on tient compte du rôle joué par les TIC dans l'essor du transport et de la mobilité, parmi les risques à prendre en compte, il y a bien entendu, en plus, ceux liés à la fracture digitale, avec sa géographie sociale complexe, ainsi que ceux que réclame la protection de la sphère privée.
- La question de la durabilité comporte également une dimension sociale. Non seulement elle suggère que la dimension technologique s'adresse à des usagers, habitants et citoyens à venir, mais elle s'appuie sur des nuisances repérables et perceptibles pour ceux d'aujourd'hui déjà, là encore selon des relations territoriales de proximité par rapport aux nuisances inégalement réparties. Cette problématique n'est pas faite que d'intentions restrictives, elle représente également un formidable stimulant pour l'innovation.

⁹ Ainsi que son pendant « en creux », l'effet tunnel, ou zone intermédiaire entre deux points desservis par un système à vitesse élevée, et qui n'intéresse personne (attractivité faible, socio-économiquement parlant).

¹⁰ Notons toutefois que ces relations ne sont mécaniques. Les risques ne sont par exemple pas proportionnels à la vitesse, nombreux sont les facteurs entrant en ligne de compte pour « construire » le risque. Certains risques apparaissent par exemple, comme dans le cas des trains anglais, à la suite de l'extrême fragmentation des responsabilités générée par la déréglementation et la privatisation des services. L'ingénierie des connaissances en matière de risque et les démarches participatives en la matière en sont en fait à leur préhistoire.

On le voit, si l'on se réfère aux techniques de service à la mobilité, le social est marqué par une inégalité d'accès et de maîtrise. Mais il ne s'agit pourtant pas de comprendre cette notion comme restreinte aux seules logiques discriminantes, elle suggère aussi, de façon ouverte, la possibilité de transformer les liens entre usagers de services de mobilité, à l'interface entre solutions proposées et nouveaux problèmes générés. En gardant en effet à l'esprit le caractère médiateur de la technique dans cette quête, le social, par delà, ou en raison des inégalités d'accès observées, reste finalement assez ouvert (par opposition à un social qui serait donné une fois pour toute, figé). Cette ouverture se situe avant tout au niveau d'une amélioration possible des conditions matérielles, cognitives, économiques et juridiques de la mobilité et des services qui leur sont associés, depuis les mobilités de proximité jusqu'au protocoles sociaux ou environnementaux à l'échelle planétaire. La question demeure de savoir quelle orientation les acteurs de la mobilité vont prendre, entre cette tentation de la technologie comme solution en soi et le développement technique envisagé comme passerelle de réflexion et d'action collective. On pourrait du reste aboutir à la même conclusion en examinant systématiquement le rapport entre technique, société et mobilité, mais de façon inverse et que l'on cherche à tout prix à limiter la mobilité et la ressource qu'elle représente pour la plupart des acteurs économiques et sociaux à partir d'un a priori d'inhibition de la technique. En vertu des paradoxes énoncés au début, nous faisons l'hypothèse que sans la possibilité concomitante de faire évoluer le niveau de connaissance collective sur les enjeux de mobilités et leurs solutions techniques associées, nous nous exposerions à des conséquences systémiques imprévues. Cela signifie des effets pervers possibles non seulement au niveau de l'emploi, comme on le suggère souvent, mais en ce qui concerne la répartition sociale des accès aux services, et même, dans le domaine environnemental. Politiquement, il faudrait littéralement une force de police ad hoc pour empêcher certains pays émergents de tomber à leur tour dans des erreurs que nous n'aurions pas suffisamment documentées (candidats de choix : la Chine, l'Inde, le Brésil). La technique ne ferait alors que changer de camp sans modifier l'orientation générale actuelle, notamment sur le plan des systèmes énergétiques et infrastructures associés, avec leur cortège connu de nuisances diverses. La question que la technique nous pose, constamment et sous toutes sortes de formes, par rapport aux inégalités sociales et territoriales qui la nourrissent et qui contribue tantôt à renforcer, tantôt à faire évoluer, est donc à traiter de front, complètement et dans les chantiers qui sont les nôtres aujourd'hui comme pour les années à venir. Si l'on pense aux vitesses et non seulement aux techniques supports, il est clair que si des problèmes d'identification des risques et d'acceptabilité sociale considérables sont à associer aux innovations proposant des vitesses absolues plus performantes on doit aussi penser aux coordinations et donc à la gouvernance multi-acteurs et multi-niveaux caractérisant les vitesses relatives et surtout les vitesses composées.

2.2.3 Des systèmes techniques aux compétences de mobilité

Les techniques jouent dans ces interactions un rôle considérable, non forcément pour résoudre véritablement des problèmes, mais pour changer la donne et faire évoluer les approches. Dans le meilleur des cas, elles permettent d'apprendre à concilier les contraintes du passé, les nécessités et les optimisations du présent, ainsi que les conséquences de nos modes de vie dans le long terme ; dans le pire, d'imposer des solutions inadéquates, partisans et à courte vue. Notre capacité évaluative collective, à partir des différents problèmes, mais aussi des différents rôles que les personnes mobiles subissent ou assument, directement et indirectement, représente un donc enjeu fondamental. L'intérêt public à long terme n'est pas donné par des a priori pro ou anti-techniques. Les politiques publiques globales ou locales ne seront fortes et saines que de la capacité qu'auront les acteurs concernés, individuellement et associativement d'influer sur les orientations prises. La technique, vue sous cet angle, n'est jamais qu'un ensemble de paramètres et de possibles à faire entrer dans le champ de nos connaissances et de nos pratiques, tous rôles et statuts confondus, ce qui implique de rester socialement capable d'évaluation, de sélection et de choix¹¹.

¹¹ Cf. pour cela notamment Bijker, Hughes and Pinch (1987), McKenzie (1996) and Williams, Slack and Stewart (1999).

2.3 Les différentes formes de mobilité

Parallèlement au développement des potentiels de vitesses et à une mondialisation de l'économie qui prend largement appui sur ces potentiels, comment la mobilité des personnes s'est-elle transformée depuis les années 1980 ?

Traditionnellement, quatre acceptions différentes du terme de mobilité sont utilisées en sciences humaines pour décrire des mouvements dans l'espace géographique: il s'agit de la mobilité résidentielle (faisant référence au parcours résidentiel), des migrations (en référence aux mouvements internationaux et inter-régionaux d'émigration et d'immigration), des voyages (en référence au tourisme) et de la mobilité quotidienne (en référence aux déplacements de la vie quotidienne).

On peut classer les quatre formes de mobilité selon deux dimensions (Tableau 2.1): la temporalité de laquelle elle relève (temporalité longue, temporalité courte) et l'espace dans lequel elle se déroule (espace interne ou externe au bassin de vie). Chacune de ces formes de mobilité fait l'objet d'une littérature abondante et d'un ancrage disciplinaire spécifique. Si la mobilité quotidienne a été généreusement étudiée par les géographes, l'analyse de la mobilité résidentielle a souvent été l'apanage des démographes, l'anthropologie s'est approprié le voyage, les migrations restant traditionnellement du champ relevant plutôt de la sociologie.

	Temporalité courte	Temporalité longue
Interne à un bassin de vie	Mobilité quotidienne	Mobilité résidentielle
Vers l'extérieur d'un bassin de vie	Voyage	Migration

Tableau 2.1 Les quatre formes principales de mobilité spatiale

Avec la diffusion des technologies de l'information et de la communication, la pratique de chacune de ces mobilités change au point que celles-ci se brouillent. Les distances et les vitesses croissent, tandis que les temporalités auxquelles elles renvoient se désynchronisent pour se re-synchroniser selon de nouvelles modalités. C'est ainsi que de nouvelles formes de mobilité viennent s'intercaler entre les quatre susmentionnées en les combinant, comme l'illustrent les exemples suivants :

- La bi-résidentialité (entre mobilité quotidienne et migration inter-régionale ou mobilité résidentielle). Si le double domicile saisonnier¹² existe depuis longtemps, en revanche son développement à l'échelle de la semaine est récent. Il recouvre des situations très différentes. Parmi les couples bi-actifs, il est souvent le résultat d'arbitrages familiaux lorsque les activités professionnelles des conjoints ne sont pas localisées dans la même agglomération (Lévy 2000). On trouve également des pratiques de double domicile avec les résidences secondaires habitées trois jours par semaine (Viard 1995). La garde alternée d'enfants après un divorce est un autre exemple de double domicile en développement (De Singly 2000).
- Lorsque le lieu de travail est très éloigné du domicile, une autre pratique que le double domicile se développe actuellement: la pendularité de très longue distance associée au travail à domicile (entre la mobilité quotidienne, la mobilité résidentielle et le voyage). Elle consiste à ne se déplacer sur son lieu de travail que un ou deux jours par semaine et à travailler le reste du temps à son domicile (Hochschild 1997). Cette pratique s'appuie largement sur les possibilités de travailler à distance procurées par la messagerie électronique.
- Le ménage séparé (entre la mobilité quotidienne et la migration inter-régionale). On assiste actuellement au développement du ménage séparé parmi les couples sans charge d'enfant. Ces couples choisissent de ne pas partager le même toit et de se retrouver pour partager soirées, week-ends et vacances (De Singly 2000 : 7-18). Parmi les principales raisons qui expliquent cette pratique, il y a la peur de l'usure d'une relation au quotidien et la volonté de ne partager que des moments de qualité.

¹² Pensons par exemple aux migrations saisonnières des aristocrates anglais au début du siècle sur la Côte d'Azur ou en Suisse.

- Le tourisme de courte durée (entre la mobilité quotidienne et le voyage). Les mobilités de loisir entre les vacances et le week-end connaissent un développement considérable depuis une décennie (Potier 1996). Elles prennent souvent la forme de la découverte d'une ville et de ses richesses culturelles sur le mode de la détente.

Ces nouvelles formes de mobilité ont en commun de faire usage des technologies de l'information et de la communication. Elles jouent de fait sur la combinaison des vitesses entre transport et systèmes de communication et les capacités des acteurs à s'appropriier les systèmes techniques. Elles consistent souvent à renoncer à développer des formes de mouvement et permettent d'éviter de choisir entre des alternatives comme déménager ou pas pour prendre un nouvel emploi, être en couple ou vivre seul, etc.

Si ces nouvelles formes de mobilité ne représentent qu'une part infime du nombre total des déplacements, elles croissent très rapidement et sont à l'origine d'une part importante de l'accroissement des kilomètres parcourus.

La recherche relative à la mobilité spatiale s'étant structurée autour des quatre formes principales que nous avons évoquées, elle peine à identifier et encore plus à analyser ces formes émergentes. De facto, la différenciation entre mobilité quotidienne, mobilité résidentielle, voyage et migration perd de sa pertinence et nécessite d'être revue : la multiplication des possibilités de déplacements et l'accroissement des vitesses introduit des alternatives où il n'y avait autrefois qu'une obligation. D'une manière générale, ce processus recouvre deux phénomènes distincts : la croissance de la connexité et le processus de réversibilisation de la mobilité spatiale qu'ils entraînent.

2.3.1 De la contiguïté à la connexité

Les notions de contiguïté et de connexité relèvent du vocabulaire de la géographie humaine et se réfèrent à la spatialisation de la mise en relation. La connexité peut se définir comme la mise en relation par l'intermédiaire des systèmes techniques de transport et de communication, et la contiguïté comme la mise en relation par la proximité spatiale.

Les nouveaux moyens de télécommunication et les transports rapides ont permis à la connexité de se développer et les acteurs s'insèrent désormais à plusieurs échelles spatiales (Offner 2000 : 172). La croissance de la connexité a fortement retenu l'attention des chercheurs en sciences humaines, et notamment des géographes. Il ressort de ces travaux les aspects suivants :

- Relevons tout d'abord « l'archipelisation » du territoire. Les espaces vécus se caractérisent de plus en plus par une dilution territoriale et des discontinuités dans l'espace ou " effets tunnels ". Ce phénomène concerne la mobilité quotidienne avec l'éloignement croissant entre les lieux de travail et les lieux de résidence. Mais ils concernent également les autres formes de mobilité, et notamment les résidences secondaires de week-end ou la bi-résidentialité. Dans tous ces cas, la connexité conduit à développer une forme d'ubiquité dans l'insertion sociale, ubiquité consistant à avoir plusieurs vies en parallèles dans des lieux spatialement éloignés.
- Relevons ensuite que la croissance de la connexité correspond à une dépendance croissante des moyens de transport. Il est de moins en moins possible de s'insérer socialement sans avoir accès aux potentiels de vitesse offerts par les moyens de transports motorisés. De plus, l'ancrage de la pratique des moyens de transport dans les modes de vie fait que ceux-ci sont de moins en moins interchangeables, car chaque moyen de transport définit des opportunités spécifiques de combinaison d'activités dans l'espace et dans le temps. Ainsi, par exemple, l'usage des transports publics multiplie généralement des opportunités de s'appropriier les centres-villes pour des micro-activités, car l'offre de transports collectifs est souvent de structure radiale. A l'inverse, l'usage de l'automobile produit souvent des opportunités d'appropriation des équipements commerciaux d'entrée de ville, l'accessibilité routière de ces derniers étant presque toujours excellente.
- Enfin, notons que la connexité signe le passage d'un modèle de différenciation socio-spatial aréolaire à un modèle fragmenté. Jusque dans les années 1960, les sociétés occidentales étaient marquées par la séparation des fonctions dans l'espace social (division sexuelle du travail, primat de la catégorie socioprofessionnelle dans l'identité) et spatial (spécialisation fonctionnelle du sol), changer de rôle impliquait

généralement de changer de lieu. Ce modèle s'est maintenant estompé pour laisser place à une superposition spatiale et temporelle accrue des rôles. L'effacement progressif de la division sexuelle des rôles (travail féminin, " nouveaux " pères, etc.) et le développement du temps libre multiplient les mobilités sociales horizontales sans qu'il y ait forcément de mobilité spatiale qui leur soient associées. Ainsi, par exemple, le logement est-il désormais non seulement investi comme espace domestique et familial, mais de plus en plus souvent comme espace de loisir (vidéo, TV, Internet) ou comme lieu de travail (grâce notamment à l'ordinateur relié à Internet). Il en résulte un brouillage des sphères publiques et privées et un télescopage des temps libre et contraint.

2.3.2 De l'irréversibilité à la réversibilité

Les notions de réversibilité et d'irréversibilité sont empruntées à l'astrophysique, elles ne sont que récemment entrées dans le langage des sciences humaines (Rapport 1996 : 271). Elles se réfèrent au temps ou plus précisément à la possibilité ou non de revenir à un état antérieur. Avec Schuler et al (1997), la réversibilité et l'irréversibilité sont définies en référence à l'impact de la mobilité sur l'identité des acteurs. L'irréversibilité est une expérience sociale totale.

La réversibilité est au contraire une expérience sociale que l'on peut annuler. Les mobilités les plus réversibles sont toutes celles dont on ne se souvient pas précisément. Souvent répétitives, elles relèvent de l'univers du non-événementiel. La pendularité et le voyage d'affaire en sont de bons exemples : un actif va travailler tous les jours, mais il ne se souvient pas précisément de chaque trajet quotidien, un consultant international va beaucoup voyager mais ne se souvient pas précisément de chaque fois où il a pris l'avion ou le volant. Il ne faut pas déduire de cette absence de souvenir précis que les mobilités les plus réversibles sont sans impacts sur l'identité. Leur caractère répétitif les rend souvent structurantes de l'identité, pour soi, et par le regard d'autrui. Par contre, le jour où ces expériences sociales cessent, elles ne laissent pas de trace dans l'identité, au contraire des mobilités irréversibles.

Comme l'opposition " contiguë-connexe ", réversibilité et irréversibilité doivent être considérées comme des idéaux-types dans la mesure où les formes de mobilité ne sont jamais purement réversibles ou irréversibles.

Le processus de réversibilisation de la mobilité spatiale a retenu l'attention des chercheurs (Cwerner 1999, Urry 1990, Wiel et Rollier 1993), même si elle a fait l'objet de moins de travaux que la croissance de la connexité. A son propos, il ressort les trois phénomènes suivants :

- Relevons tout d'abord un phénomène de substitution des formes les plus irréversibles de mobilité (migration, mobilité résidentielle) vers des formes plus réversibles (mobilité quotidienne, voyage). C'est par exemple le cas de l'usage des potentiels de vitesse procurés par les autoroutes pour vivre loin de son lieu de travail et éviter de déménager (Wiel 1999, Putnam 2000). Cette substitution implique la transformation des temporalités du long terme vers le court terme. Surtout, elle correspond à une modification de l'impact de la mobilité sur l'identité. En voyageant plutôt qu'en migrant, en pendulant plutôt qu'en déménageant, on préserve son identité d'origine et l'ensemble de ses réseaux sociaux, car ces formes de mobilités impliquent des retours très fréquents. En fait, cela préserve l'acteur de tout un travail de repositionnement identitaire et de reconstruction qu'impose une migration ou un déménagement. La récente recherche de Colin Pooley et Jean Turnbull (1998) sur l'histoire de la mobilité en Grande Bretagne illustre la réversibilisation par substitution d'une forme à l'autre en y ajoutant le recul de l'analyse historique. Les données recueillies montrent en particulier une substitution entre les migrations et la mobilité résidentielle, substitution perceptible depuis 1880 et qui s'est accentuée à partir de 1920 (Pooley et Turnbull 1998 : 72). Il apparaît en effet que cette forme de substitution est un processus qui naît avec les moyens de transports motorisés et se développe parallèlement à leur essor.
- Relevons également une réversibilisation des différentes formes de mobilité elles-mêmes. Davantage que par le passé, il est possible d'annuler les impacts de la distance. Par exemple, des immigrants peuvent rester en contact avec leur famille ou leurs amis par l'intermédiaire du téléphone ou de la messagerie électronique (Cwerner 1999, Stalker 2000 : 120, Stimson and Minnery 1998). Ainsi, migrer n'implique plus une coupure nette, d'autant plus que les moyens de transports rapides permettent facilement de rendre visite au migrant ou à ce dernier de voyager. La mobilité résidentielle s'accompagne de plus en plus souvent d'habitudes gardées dans l'ancien quartier, comme l'a montré la recherche de Marc Wiel et de Yann Rollier sur la pérégrination dans l'agglomération brestoise (Wiel et Rollier 1993). Un autre exemple est celui de regard du touriste, qui universalise les lieux et ce faisant, réduit la possibilité de se confronter à l'inconnu

(Urry 1990). Par ce biais, le voyage se réversible, car les sites visités sont de plus en plus des produits standardisés que l'on connaît déjà avant de les avoir vus.

- Relevons enfin une croissance des formes de mobilité les plus réversibles en termes de distance, ce qui rend ces formes plus réversibles encore. Si cette tendance est constante depuis les années 1950 pour la mobilité quotidienne (Salomon et al. 1993), notons qu'on la retrouve pour le tourisme, avec d'une part la croissance du tourisme international, et d'autre part le développement du tourisme urbain de courte durée (Potier 1996). C'est ainsi par exemple qu'entre 1970 et 1993, on passe dans les pays de la Communauté Européenne de 2000 milliards à 4000 de personnes/km par an, l'essentiel étant assuré en automobile (Communauté Européenne, 1995). Elle traduit une constante accélération des vitesses de déplacement. Ajoutons que l'évolution des pratiques modales accentue ce processus. L'automobile est de plus en plus souvent utilisée pour se déplacer au quotidien et l'utilisation de l'automobile permet au conducteur et aux passagers d'être invisibles (Whitelegg 1997). Dans ce sens, l'automobile est un moyen de transport plus réversible que ses alternatives.

2.4 Problématique et questions de recherche

La croissance de la connexité et le processus de réversible de la mobilité sont des faits avérés qui permettent de décrire les mutations que connaissent actuellement les mobilités. Permis par le développement de nouveaux potentiels de vitesse et congruents avec la mondialisation de l'économie, ces mutations sont l'objet d'une vaste controverse relative à leurs impacts sociétaux. D'une manière générale, les divergences sont liées à l'interprétation de la transformation des potentiels de vitesse offerts par les réseaux de transport et de télécommunication en mobilité proprement dite. Deux interprétations se font généralement face : une qui dit que les potentiels de vitesse élargissent les possibilités de choix qui s'offrent aux acteurs, et l'autre qui considère que l'appropriation de ces potentiels n'est pas toujours effective et soumise à des contraintes multiples. Ces positions contradictoires animent le débat scientifique et se cristallisent autour des impacts de la connexité et de la réversible sur (1) la production des territoires et (2) les structures sociales.

2.4.1 Potentiels de vitesse et territoire

La forte croissance de la connexité et le processus de réversible de la mobilité laisse penser à de nombreux auteurs que les réseaux entraînent la disparition des territoires : la mobilité des individus, des biens et des capitaux fait fi des frontières, vidant ainsi de son sens la notion de territoire entendue comme une délimitation aréolaire¹³. Pour les tenants de cette position, nous sommes en train de vivre une phase de transition entre un monde organisé autour de territoires délimités et un monde réticulaire caractérisé par une *fluidité spatiale*¹⁴. L'espace est alors indéfini et ouvert, il est un potentiel d'opportunités en perpétuelle réorganisation, un rhizome. Le monde n'est plus qu'une vaste interface¹⁵.

A l'opposé, d'autres auteurs se méfient des analyses qui considèrent les territoires comme étant surdéterminés ou même annulés par les réseaux (Boden et Molotch 1994, Offner 2000)¹⁶. Dans cette optique, le territoire fixe

¹³ La citation suivante de David Harvey résume bien le cœur de cette idée " (...) we have been experiencing, these last two decades, an intense phase of time – space compression that had a disorienting and disruptive impact upon political-economic practices, the balance of class power, as well as upon cultural and social life " (Harvey 1990: 284).

¹⁴ Cette position est souvent celle des géographes " post modernes " anglo-saxons, tels que Edward Soja (1989) ou Nigel Thrift (1996). On la retrouve en sociologie urbaine avec des auteurs comme Yves Chalas (1997) ou Bertrand Montulet (1998). D'une manière générale, cette position est largement inspirée des travaux de Gilles Deleuze et Félix Guattari sur la détérioration et la notion de rhizome, soit les livres " anti œdipe " et " mille plateaux ".

¹⁵ Quoi que l'on puisse penser du sérieux de ses analyses (Lévy 1999), il faut admettre que les travaux de Paul Virilio sont une source d'inspiration centrale (et semble-t-il inépuisable) des tenants de cette position.

¹⁶ Boden et Molotch développent leur argumentaire de la manière suivante " The new communication and information technologies so heighten global and temporal integration that many regard them as harbingers of a deeper transformation in social relations. In the same way that previous commentators credited the steam engine and atomic bomb with ushering in new modes of civilization, so the " communication revolution " putatively brings a new form of existence. (...) People can live where they want without loss of friendships or kin solidarity, and capitalism can progress beyond fixed production lines and trading centers into a contemporaneous, multilocal, nonstop world market. " (Boden and Molotch 1994: 257). (...) We argue that the consequences for social life, whether benign or nefarious, have been exaggerated. The robust nature and enduring necessity of traditional human communication procedures have been underappreciated. (Boden and Molotch 1994: 258).

les réseaux a priori autant que les réseaux fluidifient les territoires. La littérature permet de décliner cette position de différentes manières : certains insistent sur le fait que les réseaux ont des performances différentielles. Il n'y a donc pas un espace des flux homogène, mais des dynamiques spatiales diversifiées et différenciées selon la qualité des accès si bien qu'il est vain d'explicitier les interactions entre réseaux et territoires sans prendre en compte les modalités de conception et de gestion de ces réseaux (Offner 2000). D'autres montrent que le développement des transports et des échanges accroît la concentration spatiale de la production et dans la population, amplifiant des tendances pré-existantes (Ratti, Bramanti et Gordon 1997, Crevoisier 2001, Rallet 2000). Intuitivement, on pourrait penser que la baisse des coûts de transport, en rendant des biens et services accessibles depuis des points de plus en plus éloignés, favorise une dispersion des activités dans un espace qui tendrait à devenir de plus en plus homogène. Or, l'évidence historique nous montre exactement le contraire et ces mécanismes sont encore puissamment à l'œuvre aujourd'hui par l'intermédiaire des *rendements croissants*¹⁷. En présence de rendements croissants, une connexion améliorée entre différents espaces provoque non pas une dispersion, mais un regroupement de la production afin de profiter des avantages tant dans la production que dans la consommation (Chandler 1990). D'autres montrent encore que d'un point de vue conceptuel il est illusoire et faux d'isoler un facteur, en l'occurrence l'innovation technique, pour construire des relations de cause à effet (Claisse et Duchier 1993, Offner 1993).

Dans tous les cas, le potentiel de vitesse offert par les réseaux techniques n'est pas clairement distingué des pratiques des acteurs, ce qui laisse penser que l'usage des potentiels de vitesse relève d'une forme « d'automatisme ». Pourtant, ces potentiels ne sont pas forcément utilisés. Lorsqu'ils le sont, c'est de façon très sélective. Les formes spatiales de production qui se sont développées ces dernières décennies en fournissent un bon exemple, qu'il s'agisse des technopôles ou autres districts industriels ou de la division spatiale du travail. Ces formes se sont développées en prenant largement appuis sur les potentiels de vitesse procurés par les systèmes de transport et de télécommunication, mais elles n'épuisent pas les possibilités de mobilités offertes par ces systèmes. On ne peut pas en conséquence conclure que les potentiels de vitesse offerts par les réseaux techniques entraînent la disparition des territoires. Tout dépend de la manière dont ils sont appropriés. La relativisation de l'impact des réseaux sur les territoires ne différencie pas non plus le potentiel offert et son usage. Ce faisant, elle n'envisage donc pas que du changement social puisse provenir de l'appropriation faite des techniques par les usages.

2.4.2 Les potentiels de vitesse et la fluidité sociale

Un courant anglo-saxon de recherche en sociologie s'est développé depuis une dizaine d'années autour de l'idée que les potentiels de vitesse procurés par les réseaux techniques élargissent le champ du possible dont disposent les acteurs dans leur insertion sociale, professionnelle, etc. et par voie de conséquences effacent les structures sociales pour laisser progressivement place à une société fluide se caractérisant par une simple dichotomie entre les inclus et les exclus (Bauman 2000 ; Frégné 1999)¹⁸. Dans cette optique, les inégalités relèvent fondamentalement des accès, les autres différenciations ne se construisant plus qu'autour des styles de vie, donc de la consommation.

D'autres auteurs estiment que les potentiels de vitesse vont de pair avec l'émergence de nouvelles manifestations de la structure sociale, et qu'au final il n'y a pas de fluidification sociale mais une recomposition des structures sociales autour des réseaux. C'est ainsi que John Urry (2000) estime que le concept de mobilité se substitue à celui de société comme épicycle des sciences sociales. Manuel Castells (1998) montre comment les structures sociales sont coiffées par une élite qui évolue dans un monde sans frontières¹⁹.

¹⁷ La notion de rendements croissants renvoie à deux ordres de phénomènes : 1) Les économies internes aux firmes, comme les économies d'échelle. Plus les quantités produites sont élevées, plus le coût unitaire est bas. 2) Les économies externes aux firmes, mais qui sont généralement agglomérées dans un espace donné, comme l'existence d'une main-d'œuvre spécialisée, la transmission facilitée d'information par des canaux informels, l'existence de bonnes infrastructures, etc.

¹⁸ La citation suivante de Zygmunt Bauman synthétise bien cette idée : " People who move and act faster, who come nearest to the momentariness of movement, are now the people who rule. And it is the people who cannot move as quickly, and move conspicuously yet the category of people who cannot at all will leave their place at all, who are ruled. " (Bauman 2000: 119-120)

¹⁹ C'est ainsi qu'il affirme que " Les élites sont cosmopolites et les masses locales. L'espace du pouvoir et de la richesse se projette dans le monde entier tandis que la vie et l'expérience des masses s'enracinent dans des lieux, dans une culture, dans une histoire. " (Castells 1998 : 467).

Les deux positions antagonistes relatives à la fluidification sociale renvoient, comme pour le territoire, à la confusion entre un potentiel et des mobilités. Ce n'est pas parce qu'on se déplace plus loin ou que l'on communique quotidiennement par e-mail avec la Nouvelle Zélande qu'on est plus " libre ". Ce n'est pas parce que les flux internationaux se développent que les structures sociales ne se construisent désormais plus qu'autour des mobilités et transforment les catégories sociales en " zombie " (Ulrich Beck cité par Bauman 2000 : 6). Comme pour la question de l'impact des potentiels de vitesse procurés par les réseaux sur les territoires, le débat est mal posé. Il différencie mal la mobilité de la fluidité. Confondre mobilité spatiale et fluidité sociale revient de fait à confondre les pratiques et les représentations d'un phénomène. La mobilité est une valeur et elle s'impose aux acteurs comme telle. Les discussions relatives à la fluidification sont minées par cette confusion et ce n'est pas nouveau. Dès les années 1950, dans l'analyse des tables de mobilité sociale intergénérationnelles, ne considère-t-on pas trop souvent la reproduction sociale comme l'indicateur du " blocage " de la société et la mobilité comme l'indicateur d'une fluidité sociale ? (Cuin 1983)²⁰

2.4.3 La mobilité quotidienne comme objet

Partant de cette double problématique, nous proposons de nous focaliser sur l'exemple des potentiels de vitesse procurés par les infrastructures de transport en milieu urbain.

Concrètement, nous testerons quatre questions :

- Le jonglage avec les différentes possibilités offertes par les réseaux de transport est-il en train de devenir une ressource centrale dans l'insertion ? La connexité et la réversibilité sont la conséquence d'une multiplication des possibilités en matière de mobilité. Dans ce contexte, de l'ingéniosité du jeu avec ces possibilités ne dépend-elle pas la qualité de vie et l'insertion sociale ?
- La manière dont les potentiels de vitesse sont utilisés est-elle soumise à de multiples contraintes ou est-elle au contraire très ouverte ? La multiplication des possibilités n'implique pas nécessairement qu'il y ait choix entre des alternatives comparables. Même s'il est possible d'utiliser les réseaux pour déployer des formes de mobilité plus ou moins connexes et réversibles, ces pratiques n'ont pas forcément les mêmes implications sociales.
- Les potentiels de vitesse procurés par les réseaux de transport produisent-ils de nouvelles formes d'inégalités, ou contribuent-ils au contraire à davantage d'égalité d'accès ? Si les aptitudes à se mouvoir ont toujours été inégalement distribuées socialement, l'importance croissante de la médiation technique dans la mobilité (qu'attestent la croissance de la connexité et le processus de réversibilisation de ses manifestations) n'a-t-elle pas pour effet de limiter l'insertion sociale de ceux qui n'y ont pas accès ? Ne contribuent-elles pas à différencier l'accès en fonction des catégories socio-démographiques, économiques et d'origines ?
- La production des réseaux de transports est-elle marquée par l'idéologie de la vitesse ? La lutte contre la congestion ou le désenclavement sont souvent invoqués pour justifier des infrastructures. Faut-il y voir la patte d'une idéologie de la vitesse libératrice à mettre en perspective avec l'interprétation de la croissance de la connexité et du processus de réversibilisation de la mobilité ?

²⁰ On peut en tous les cas relire de cette manière la controverse désormais classique entre Pierre Bourdieu et Raymond Boudon à propos de l'égalité des chances. Pour tenter de distinguer la fluidité de la mobilité, des chercheurs ont proposé de distinguer la mobilité structurelle de la mobilité nette. Leur idée était que l'évolution du marché du travail conduit à une mobilité " structurelle ", qu'il n'est pas possible de considérer comme l'expression de la fluidité sociale. Cette tentative ne répond cependant pas fondamentalement à la critique de Boudon car elle n'interroge pas les logiques d'action qui sous-tendent la mobilité sociale.

III

Conceptualiser la motilité

Les discussions relatives à la fluidification sociale et spatiale sont largement basées sur les notions de flux, de mouvement et de déplacement. Ces notions se réfèrent à des mouvements réalisés. Or, dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres en sciences sociales, l'observation d'une tendance, d'un fait, est insuffisant pour rendre compte de ses tenants et aboutissants. Ce n'est pas parce que le potentiel de mobilité a augmenté grâce aux transports rapides et aux nouvelles technologies de l'information et de la communication que la mobilité augmente forcément et que territoire et structures sociales se fluidifient nécessairement. Retrouver une posture analytique qui différencie les potentiels offerts des pratiques et de leurs impacts est indispensable pour pouvoir débattre de ces questions.

3.1 La mobilité : une notion émietlée

Développer notre analyse nécessite de pouvoir l'asseoir sur un paradigme, et surtout, sur un appareil conceptuel. Or c'est précisément ce dernier aspect qui fait défaut. A y regarder de près, on se rend compte que l'état des savoirs bute sur l'absence d'outils conceptuels adéquats pour traiter de la question de la mobilité et des flux. En bref, si on sait conceptualiser la fixité, on sait en revanche mal conceptualiser la mobilité (Dupuy 1991). Or comment peut-on aborder un objet de recherche sans disposer d'un appareil conceptuel capable de le décrire ?

Lorsqu'un géographe parle de mobilité, il ne parle pas de la même chose que lorsqu'un ingénieur ou un sociologue utilise cette notion ce qui rend difficile le dialogue entre leurs savoirs respectifs. En clair, lorsqu'on évoque la mobilité, on ne sait pas exactement de quoi on parle : tout dépend de la discipline dont on est originaire. Au stade où est l'état de l'art, croiser les littératures est devenu une nécessité pour progresser. C'est potentiellement une source d'enrichissement considérable, les différentes acceptions de la mobilité formatent la recherche. Chaque définition relative à un aspect de la mobilité spatiale renvoie à un champ de recherche spécifique traitant d'un objet spécifique. Il résulte de cette situation qu'il est mal aisé de traiter d'objets de recherche transversaux échappant à ces définitions. On sait par exemple peu de choses sur le phénomène du double domicile, à cheval entre le champ de la mobilité résidentielle, des voyages et de la mobilité quotidienne. Par contre, chacune de ces formes de mobilité fait l'objet d'une littérature abondante, mais donnant parfois l'impression de piétiner: on ne cesse de refaire des recherches sur des thématiques sectorielles connues comme l'ancrage des pratiques de mobilité quotidienne dans les modes de vie, la mobilité résidentielle et le cycle de vie, les pratiques modales, sans qu'il y ait de véritable avancée scientifique. Or, ce sont les articulations entre les différentes formes de mobilité et les arbitrages effectués par les acteurs que se révèlent pleinement les phénomènes de mobilité et leurs enjeux. L'analyse des processus de croissance de la connexité des formes de mobilité et de leur réversibilisation, illustre l'importance de ces articulations car ils renvoient précisément à la combinaison des différentes formes de mobilité en termes de renforcement, de substitution ou de rythmes.

En résumé, la mobilité spatiale n'est pas véritablement un concept en sciences sociales, mais une notion émietlée par les champs de recherche et les disciplines, floue car recouvrant des phénomènes de nature différente sans qu'il y ait d'articulations entre eux, ce qui conduit la recherche à négliger les objets transversaux.

Dans les différentes sphères de la vie sociale, les acteurs sont amenés à se positionner entre différentes options. Ces options ont des impacts à long terme. Un individu ou un groupe opte pour certaines formes de mobilité et renonce à d'autres et garde certaines options de mobilité comme une possibilité future. Dans la mesure où les différentes formes de mobilité constituent un système, les choix qui s'opèrent entre ces formes de mobilité ont des impacts réciproques. Dans cette optique, les non-choix et les options de choix sont aussi importantes que les choix. Les travaux et la littérature se focalisent essentiellement sur les choix effectués, qui se traduisent par des mouvements réalisés. Le présupposé de notre démarche est que pour comprendre la mobilité, il est nécessaire d'analyser les formes non matérialisées de mobilité, à savoir les mobilités potentielles et celles auxquelles les acteurs ont renoncé.

Dans cette perspective, nous proposons de développer deux outils conceptuels pour saisir la mobilité spatiale : 1) la notion de motilité et 2) une approche systémique de la mobilité spatiale qui met l'accent sur les effets d'interaction entre les différentes formes de mouvement.

3.2 La motilité : un concept à développer

Les différents aspects développés jusqu'ici suggèrent que l'usage des potentiels de vitesse par les acteurs réponde à des logiques d'action qui ne se résument pas par la recherche de la vitesse maximum. En d'autres mots, le potentiel de mobilité des acteurs ne correspond pas nécessairement au potentiel de vitesse auquel ils ont accès. Poser cet état de faits revient à s'intéresser à la manière dont les acteurs construisent leur mobilité à partir des réseaux techniques, et donc à se focaliser sur les arbitrages individuels et collectifs, les contraintes et les appropriations de ces systèmes techniques, bref, au potentiel de mobilité des acteurs.

Pour décrire et analyser le potentiel de mobilité dont un acteur dispose, nous proposons la notion de motilité²¹.

L'introduction d'un nouveau terme dans le débat scientifique peut se justifier de différents points de vue. Un nouveau terme peut tout d'abord désigner un phénomène inédit ne répondant à aucune définition antérieure. Mais il peut également s'avérer nécessaire pour décrire sous un angle nouveau un phénomène connu, on parlera alors de reconceptualisation. Une notion nouvelle peut enfin s'avérer nécessaire pour préciser un concept. Comme beaucoup de mots nouveaux en sciences sociales, la motilité relève de la reconceptualisation et de la précision.

La motilité peut être définie comme la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets. Ce potentiel ne se transforme pas nécessairement en mobilité spatiale, il peut très bien être construit pour rester à court terme à l'état de potentiel et ainsi permettre une ouverture maximum à des opportunités futures.

En nous inspirant des travaux de Lévy (2000) et suite à des réflexions prospectives autour des formes de mobilité (Schuler, Kaufmann, Lepori et Joye 1997, Bassand et Kaufmann 2000), nous considérons que la motilité se compose de l'ensemble des facteurs définissant la potentialité à être mobile dans l'espace, soit par exemple les capacités physiques, les aspirations à la sédentarité ou à la mobilité, les systèmes techniques de transport et de télécommunication existants et leur accessibilité, les connaissances acquises, comme le permis de conduire, l'anglais international pour voyager, etc. La motilité se compose donc de facteurs relatifs aux accessibilités (les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux compétences (que nécessite l'usage de cette offre) et à l'appropriation (l'évaluation de l'offre par rapport à ses projets).

- *L'accessibilité.* L'accessibilité renvoie à la notion de service, il s'agit de l'ensemble des conditions en termes de prix, d'horaires, etc. auxquelles une offre peut être utilisée.
- *Les compétences.* Les compétences se réfèrent aux savoir-faire des acteurs. Deux aspects sont centraux dans la dimension des compétences : les savoirs acquis et les capacités organisationnelles, comme la manière de programmer ses activités (recherche d'informations, réactivité, etc.).
- *L'appropriation.* L'appropriation est le sens donné par les acteurs aux accès et aux compétences. L'appropriation relève donc des stratégies, valeurs, perceptions et habitudes. L'appropriation se construit notamment par l'intériorisation de normes et de valeurs.

L'importance économique et sociale de la motilité découle du fait que la co-présence physique reste très largement une obligation pour l'insertion sociale. De très nombreuses activités nécessitent en effet la co-présence. Cela va du travail (activités en équipe, négociation, etc.), à la famille (habiter ensemble, passer du temps en famille, les fêtes de famille),

²¹ Le terme de motilité est utilisé en biologie et en médecine pour évoquer la capacité d'un animal à se mouvoir (part exemple la motilité du poisson), d'une cellule ou d'un organe (par exemple l'œil). En sociologie, il n'est pas totalement inconnu, puisque Bauman l'utilise de façon sporadique dans *Liquid Modernity* (2000) pour décrire la capacité à être mobile et qu'on le rencontre en analyse sociologique du corps (Mol and Law 1999) pour décrire le corps en mouvement.

en passant par le temps libre (inviter des amis à dîner, aller au cinéma, etc.) et les obligations légales (signer un contrat). Malgré les possibilités d'immédiateté procurées par les technologies de l'information et de la communication, se voir reste la base de la socialisation, comme le notait Georg Simmel au début du siècle déjà. Or actuellement, nous assistons à une multiplication des manières de se déplacer dans le temps et l'espace, donc d'assurer la co-présence des êtres ou des acteurs. Il y a choix stratégiques et distinction là où il y avait autrefois une contrainte spatiale. L'émergence des nouvelles formes de mobilité comme la bi-résidentialité ou la pendularité de longue distance sont une expression de ces nouvelles stratégies (c.f. 2.3), tout comme dans un tout autre registre la mobilité des sites de production des entreprises en fonction de l'accessibilité et des coûts de la main d'œuvre (c.f. 2.1).

Mais ce n'est pas tout, des innovations techniques et sociales ne cessent de modifier les accès, les compétences et les appropriations qui permettent d'être mobiles. Il en résulte que les individus et groupes sociaux doivent s'adapter continuellement.

D'une part la multiplication des possibles introduit de la différenciation là où autrefois il n'y en avait pas. L'acteur se trouve donc de plus en plus confronté à des choix d'accès (auxquels il faut se doter ou non) de compétences (à acquérir ou pas) et d'appropriation (d'analyse de l'intérêt de tel ou tel moyen de communication) lorsqu'il souhaite être mobile.

D'autre part la multiplication des potentiels de vitesse et leur évolution alimente la production d'arts de faire nouveaux par le jeu des formes valorisées et dévalorisées de mobilité. Par leurs impacts sur les pratiques, ces nouvelles règles sont susceptibles de produire du changement social et par ce fait de renforcer l'importance de la motilité comme ressource pour l'insertion sociale.

- Le travail féminin a par exemple pour conséquence une tension accrue des programmes d'activités des femmes, qui doivent désormais combiner des sphères d'activités multiples dans leur vie quotidienne. Gérer cette situation implique des compétences d'organisation spécifiques en termes d'agencement des activités dans l'espace et le temps. Elle suppose aussi l'accessibilité à certains systèmes techniques comme par exemple l'automobile.
- En France, la réduction du temps de travail modifie les conditions d'accès aux aménités urbaines. En outre, elle ouvre de nouvelles opportunités en matière de mobilités de loisirs. La RTT mobilise donc la dimension de l'appropriation.
- La virtualisation d'un certain nombre de services urbains modifie les conditions d'accès et les compétences qu'ils mobilisent. Ceci est valable pour les services postaux et bancaires, mais aussi pour des services de transport, comme les réservations de billets de train, de voiture louée ou d'avion.
- L'introduction d'un nouveau potentiel de mobilité dans un contexte (par exemple une nouvelle compagnie aérienne "low cost" ou la création d'une coopérative de carsharing) est de nature à permettre l'expression d'une éventuelle demande latente et contribue à modifier les accessibilités et les compétences. Si le nouveau service est favorablement évalué par les acteurs (appropriation), ils seront susceptibles de s'y raccorder moyennant l'allocation de ressources financières (accessibilité) ou l'acquisition des compétences nécessaires (par exemple l'achat d'un ordinateur pour effectuer des réservations de billets d'avion on-line).

3.3 La mobilité spatiale comme système

Il y a de plus en plus de manières différentes d'être mobile nous venons de la relever, et cette multiplication découle de celle des potentiels de vitesse procurés par les systèmes techniques qui donnent accès à des territoires beaucoup plus étendus. Un des intérêts de la motilité étant de mettre en évidence les modalités de la transformation de la capacité à être mobile en mobilité proprement dite. Aborder le mouvement par le biais de la motilité ne permet pas de faire l'économie d'une réflexion sur la notion de mobilité.

L'émiettement de la notion de mobilité est problématique, car cela oriente l'état des savoirs de façon pointue sur des formes spécifiques pour elles-mêmes, nous l'avons relevé, alors qu'un des aspects les plus intéressants de la

recherche sur les phénomènes de mobilité réside précisément dans l'étude des interactions entre ses différentes formes. Ces interactions peuvent consister dans des renforcements, des jeux de substitution ou des modifications des formes elles-mêmes. Par exemple, dans le domaine spécifique de la recherche urbaine, les potentiels de vitesse procurés par les infrastructures de transport sont bien souvent appropriés pour habiter plus loin de son lieu de travail ou éviter d'avoir à déménager lors d'un changement de travail. Dans le premier cas de figure, il y a renforcement d'une mobilité quotidienne pendulaire suite à une mobilité résidentielle, dans le deuxième substitution entre un déménagement et de la pendularité²².

Des nombreux plaidoyers en vue de développer un concept global et systémique de la mobilité spatiale (Brulhardt et Bassand 1981, Schuler et al. 1997), aucun n'a pour le moment réellement débouché sur une formulation aboutie. S'il semble désormais acquis que la mobilité puisse être considérée comme un phénomène social total au sens de Marcel Mauss et que les différentes formes de mobilité spatiale forment un système, en revanche la modélisation des interactions entre les différentes formes de mouvement est jugée si complexe par certains chercheurs que ceux-ci se demandent si une telle modélisation apporte quelque chose en termes opérationnels (Tarrus 1989). La principale vertu d'une approche systémique est de considérer la mobilité comme un seul et même phénomène susceptible de se manifester de différentes manières, ce qui reconstitue une unité où le puzzle des champs de recherche et des disciplines scientifiques avait éparpillé les pièces.

Nous proposons de considérer la mobilité spatiale comme étant un phénomène susceptible de se manifester sous différentes formes qui peuvent être qualifiées en fonction de leur degré de connexité et de réversibilité. Ces formes sont imbriquées et renvoient chacune à des temporalités sociales spécifiques: le jour et la semaine pour la mobilité quotidienne, le mois et l'année pour les voyages, l'année et le cycle de vie pour la mobilité résidentielle et l'histoire de vie pour la migration. Ces différentes formes ont des impacts réciproques les unes sur les autres. Les formes de mobilité renvoyant aux temporalités les plus longues (le cycle de vie, l'histoire de vie) ont un impact systématique sur les formes de mobilité relevant de temporalités plus courtes. Après un déménagement, on a nécessairement une mobilité quotidienne différente ne serait-ce que parce que son espace pratiqué au quotidien a changé, une migration internationale a non seulement pour conséquence de modifier la mobilité quotidienne, mais peut aussi de générer des voyages (revoir des amis, de la famille restée sur place), voire des mobilités résidentielles spécifiques (on emménage d'abord dans un meublé, puis on achète un appartement), etc.

Considérer la mobilité spatiale comme un phénomène susceptible de se manifester de différentes manières alternatives comme nous proposons de le faire permet d'éviter de focaliser l'attention du chercheur sur les formes de mobilité elles-mêmes, mais sur les rythmes qu'elles constituent par leur combinaison. Si globalement on note une croissance des mobilités connexes et réversibles, les rythmes issus de la combinaison de formes de mobilité sont multiples et l'on peut en imaginer de très différentes :

- on peut par exemple imaginer des acteurs ayant une mobilité quotidienne et de voyages très développée, mais un fort ancrage résidentiel et pas d'expérience de migration. Dans ce cas, la mobilité est avant tout réversible et fondée sur des temps courts;
- on peut au contraire imaginer des répondants ayant une mobilité résidentielle très développée et une mobilité quotidienne fortement tournée vers la proximité spatiale. Dans ce cas, nous nous trouvons face à la volonté de limiter la mobilité quotidienne connexe, quitte à devoir réaliser des mobilités plus irréversibles;
- on peut se trouver confronté à des acteurs très mobiles, qui combinent toutes les formes de mobilité spatiale, avec notamment une forte propension à la pratique de nouvelles formes de mobilité que nous venons d'évoquer comme le double domicile ou le tourisme urbain de courte durée. Dans ce cas, les rythmes de vie sont très soutenus;
- enfin, on peut imaginer des personnes ayant vécu une expérience de migration et de nombreuses localisations résidentielles, mais voyageant peu et ayant peu de mobilité quotidienne, leur rythmique de mobilité se construit autour des temps longs.

²² Autre exemple, les mobilités virtuelles semblent avoir à la fois pour effet de se substituer à des mobilités spatiales (un téléphone peut remplacer un déplacement) et les multiplier (le e-mail peut contribuer à élargir un réseau social et ainsi produire de la mobilité spatiale).

Naturellement, ces différents profils de mobilité sont associés à la position des répondants concernés, et tous les cas de figure ci-dessus prennent sens par rapport à des situations spécifiques²³. Pourtant, si chacune des mobilités évoquées entretient des liens forts avec la position sociale et la culture, il ne faut cependant pas en déduire que la mobilité est totalement surdéterminée: l'existence de marges de manœuvres est un postulat qui sous-tend l'ensemble de notre démarche conceptuelle. Sans ce postulat, l'intérêt de la construction que nous venons de développer est très limité, puisque l'objectif est de discuter une éventuelle fluidification sociale liée à la mobilité spatiale.

Ce postulat peut paraître banal, pourtant dans le domaine de la mobilité spatiale il ne l'est pas. Les différentes formes de mobilité spatiale sont encore trop souvent interprétées de façon unilatérale comme l'expression de surdétermination. On rencontre cette posture chez certains théoriciens, à l'instar de Bauman (2000) lorsqu'il distingue les mobiles dominants des mobiles dominés, mais surtout dans la recherche empirique du domaine des migrations, de la mobilité résidentielle et de la mobilité quotidienne. On ne peut a priori considérer la migration internationale comme étant une simple fonction du marché du travail, l'habitat individuel comme étant le reflet généralisé des aspirations des familles, l'usage de l'automobile comme simple impératif d'efficacité. Ce n'est que la manière dont les acteurs construisent ces pratiques qui peut renseigner sur ce qui sous-tend la mobilité spatiale.

Postuler a priori l'existence d'un « degré de liberté » suppose que la mobilité ou l'absence de mobilité est le résultat d'un arbitrage entre des alternatives. Cette posture ne signifie pas que nous considérons a priori les individus comme "libres", mais simplement comme des acteurs. Ce choix méthodologique ne préjuge pas du poids des structures sociales et spatiales sur l'action qui est précisément l'objet de recherche. La question n'est pas tant l'existence de marges de manœuvres que son étendue et les variations de cette étendue en fonction des facteurs de différenciation sociale.

3.4 De la motilité à la mobilité: vers une sociologie de l'expérience

Nous débouchons sur l'énonciation de deux modélisations conceptuelles qui se font face : la motilité qui renvoie aux potentiels des acteurs et la mobilité qui renvoie aux déplacements observables. Reste à aborder comment se construit l'acquisition de la motilité et sa transformation en mobilité.

Nous avons montré comment l'accessibilité, les compétences et l'appropriation se conjuguent pour définir la motilité par rapport aux quatre formes de mobilité principales et aux formes émergentes qui ont été évoquées (multirésidentialité, etc.). Ensemble, ils constituent une propension à la mobilité plus ou moins contiguë ou connexe, plus ou moins irréversible ou réversible. C'est ainsi par exemple qu'une personne peut avoir une motilité fortement orientée vers la contiguïté et l'irréversibilité, ou au contraire une motilité fortement dirigée vers la connexité et la réversibilité, etc. La motilité définit donc non seulement une propension à la mobilité en termes d'intensité, mais aussi une propension à réaliser certaines formes de mobilité plutôt que d'autres, d'avoir un rythme de vie plus ou moins orienté vers des temporalités courtes. Comprendre comment se constitue cette propension à être mobile et sa transformation en mobilité nécessite d'interroger l'intentionnalité des acteurs.

L'acquisition de la motilité et sa transformation en mobilité s'opère par l'intermédiaire de décisions qui renvoient à des projets et des conduites dépassant la seule mobilité spatiale. Finalement, la motilité est au service des aspirations des acteurs, de leurs projets et de leur conduite de vie et constitue un capital mobilisable pour :

- La réalisation des aspirations et projets. L'acquisition de la motilité et sa transformation en mobilité est le plus souvent un moyen de réaliser un projet ou une conséquence de sa réalisation et n'est que rarement un but en soi, sauf peut être en ce qui concerne certaines formes de tourisme, la promenade ou la flânerie.

²³ Ainsi, le premier profil est typique des familles de doubles actifs avec enfants ayant des revenus confortables, le deuxième est assez caractéristique de la vie d'étudiant habitant sur un campus, le troisième fait penser au mode de vie qu'un cadre supérieur vivant sans enfant, le dernier à la mobilité d'un travailleur immigré.

- La conciliation entre membres d'un même ménage. Les aspirations sont souvent contradictoires, les projets parfois inconciliables entre les membres d'un même ménage, etc. Le passage des aspirations aux projets implique dès lors des arbitrages souvent complexes pour lesquels la motilité est mobilisée. Ces arbitrages sont d'autant plus complexes que le nombre d'acteurs impliqués est élevé.

L'importance que nous accordons aux logiques d'action et aux projets des acteurs inscrit l'analyse de l'acquisition de la motilité et sa transformation en mobilité dans une *sociologie de l'expérience* au sens défini par François Dubet (1994), c'est-à-dire "une sociologie des conduites dominées par l'hétérogénéité de leurs principes constitutifs, et par l'activité des individus qui doivent construire le sens de leurs pratiques au sein même de cette hétérogénéité." (Dubet 1994: 15).

La notion d'expérience ainsi définie est un des rares paradigmes de la sociologie contemporaine permettant de lier un projet théorique et une sociologie empirique de l'action. Constituée autour de la combinaison des logiques d'action, la notion d'expérience se caractérise par trois traits essentiels: (1) l'hétérogénéité des principes culturels et sociaux qui organisent les conduites, qui peuvent relever aussi bien de l'instrumentalité que de l'intégration de valeurs, de l'ancrage d'habitudes, de l'affectif, (2) la distance critique que les individus se ménagent, par rapport à leurs pratiques et aux opportunités qui s'offrent à eux, et (3) l'absence d'un principe a priori organisateur central dans la construction du social (Dubet 1994: 16-19).

3.5 Enjeux territoriaux

La motilité a des implications spatiales importantes. Les formes de mobilités les plus connexes et les plus réversibles montrent en effet que la motilité est utilisée par les acteurs pour se désengager du territoire. Les nouvelles formes de mobilité (le double domicile, la pendularité de longue distance, etc.), que nous avons qualifiées d'intermédiaires, se caractérisent en effet par la conciliation, la fréquentation fréquente de lieux éloignés en s'appropriant des infrastructures de transports rapides. Cette logique occasionne des coûts importants pour la collectivité, en termes de consommation d'énergie, en termes de saturation des infrastructures et de leurs conséquences économiques en termes d'investissement et de compétitivité, enfin en termes sociaux puisque l'accès aux infrastructures et l'aptitude à la mobilité ne sont pas également réparties.

La motilité produit de nouveaux territoires, qui sont fondés à la fois sur l'espace des lieux et l'espace des flux. Comprendre les processus qui conduisent à leur développement et les implications de ces nouveaux territoires pour l'action publique nous semblent cruciaux pour mettre en œuvre des politiques visant le développement durable. C'est précisément ce que nous allons à présent nous attacher à faire à partir d'analyses empiriques.

IV

Explorations empiriques autour de la mobilité spatiale

Pour aborder empiriquement la motilité, nous avons choisi de travailler les usages des réseaux de transport. Ce thème présente à notre sens un double avantage : il est peu abordé dans une perspective sociologique et à ce titre son exploration par le biais de la motilité est une contribution inédite ; et secondement les transports ont été marqués ces dernières décennies par de nombreuses innovations dont l'implémentation a permis un accroissement considérable des potentiels de vitesse offerts.

Ce chapitre se décompose en quatre parties. Chacune reprend une des questions de recherche à l'aide d'explorations empiriques fondées sur une ré-analyse des données.

4.1 La motilité comme ressource

Le présent chapitre est consacré à la première question de recherche que nous avons posée, à savoir : le jonglage avec les différentes possibilités offertes par les systèmes de transport est-il en train de devenir une ressource centrale pour l'insertion ? Il va donc se focaliser sur le rôle tenu par la mobilité spatiale dans la conduite de vie. Son objectif est de mettre en évidence dans quelle mesure la pratique de différentes formes de mobilité est associée à la conduite de vie. Il s'agit de mesurer si la congruence entre la motilité et la mobilité est plus forte chez les acteurs les plus mobiles. Cette analyse permettra de tester empiriquement les relations entre motilité, mobilité et insertion sociale. Nous nous intéresserons plus particulièrement à la congruence entre la motilité et la mobilité : on sait en effet que les plus mobiles sont les plus insérés, mais qu'en est-il de la motilité ? Dans quelle mesure les plus mobiles sont-ils les plus motiles ?

4.1.1 Les données

L'analyse s'appuie sur 25 entretiens visant à mettre en évidence le rôle de la mobilité spatiale dans la programmation des activités. Réalisés dans les quatre agglomérations suisses de Bâle, Berne, Genève et Lausanne, ils ont été administrés à des usagers réguliers des gares centrales de ces agglomérations. D'une durée d'environ 45 à 60 minutes, ils ont été réalisés par la même personne en Suisse alémanique et en Suisse romande (respectivement en suisse allemand et en français). Leur retranscription a été réalisée en français.

Ces entretiens ont été recueillis dans le cadre d'une recherche sur les usages des gares, qui comprenait également une analyse statistique et une enquête quantitative dont nous ne ferons pas usage ici²⁴. Cette recherche avait pour objectif de confronter une description " objective " des équipements et des cheminements de différentes interfaces à leur perception et leur appropriation par leurs usagers. La qualité architecturale et urbanistique, ainsi que la présence de services dans les gares sont généralement considérés comme une manière d'accroître l'attrait des transports publics. Ce postulat implique cependant deux a priori qui méritent d'être soumis à examen : celui que la qualité de l'aménagement des gares a un impact sur leur attractivité et celui que les services associés aux gares permettent une appropriation du temps qui en modifie la qualité, passant d'un temps " vide " caractérisé par l'ennui à un temps caractérisé par une activité. Dans cette perspective, les questions de base de la recherche étaient les suivantes :

- Quels sont les attributs de la personne en situation d'échange qui sont déterminants de son comportement et de son attitude ? S'agit-il d'un mode de programmation du temps, donc par extension d'une question relative au mode de vie, s'agit-il d'une capacité à s'ouvrir aux opportunités spontanées offertes par le contexte, donc par extension une relation à l'espace et au temps ?
- Quelles sont les interactions entre les attributs de la personnes et ceux du lieu qui font qu'on s'approprie le temps dans les interfaces ? S'agit-il de l'offre de transport, de l'ambiance, des équipements ?

²⁴ Cette recherche a fait l'objet d'un rapport " *Entre rupture et activités : vivre les lieux du transport - de la sociologie des usages à l'aménagement des interfaces* " (Kaufmann, Jemelin et Joye 2000) et de rapports de synthèse publiés en français et en allemand.

Pour les aborder, les questions ont non seulement porté sur la gare, son utilisation et sa perception, mais aussi au rôle de la gare dans le programme d'activités de personnes qui en sont des usagers. C'est précisément sur cette partie des entretiens, qui était la plus riche et qui n'a que peu été exploitée dans le cadre de la recherche précitée, que nous allons fonder notre analyse.

L'échantillon très ciblé permet d'analyser finement les aspects liés à la mobilité de la conduite de vie d'usagers des transports publics très divers, au niveau de leurs caractéristiques socio-démographiques puisque les interviewés sont hommes et femmes, professionnellement actifs ou non et dans des situations familiales allant de l'étudiant vivant chez ses parents au couple retraité, en passant par les célibataires et les jeunes couples sans enfants et les familles.

L'analyse de ces données sera décomposée en trois étapes. Nous allons tout d'abord nous intéresser aux modes de programmation des activités en mettant en évidence le rôle de la mobilité dans ces arts de faire. Dans un deuxième temps nous analyserons comment les modes de programmation se construisent autour de motilités spécifiques. Dans une troisième étape enfin nous nous intéresserons à la congruence entre la motilité et la mobilité, en fonction de la fréquence et de la diversité des mobilités réalisées.

4.1.2 Quatre manières de programmer ses activités

L'analyse de la manière dont les personnes interrogées planifient leurs activités et leurs projets met en relief quatre idéaux-types dans lesquels la mobilité est utilisée de façon différente²⁵. Ceux-ci se construisent autour de deux dimensions : (1) la volonté de partitionner les sphères d'activités de la vie sociale²⁶ ou au contraire de les mélanger ; (2) la conception du temps de déplacement comme une liaison ou comme un temps social spécifique, c'est-à-dire la recherche d'une planification de la quantité de temps allouée aux différentes activités ou la recherche de la qualité des temps en termes de contenu. Le Tableau 4.1 schématise ces quatre manières d'utiliser la mobilité dans la conduite de vie.

	Temps de liaison	Temps spécifique
Séparation entre les sphères de la vie sociale	Succession efficace	Qualité sensorielle
Mélange des sphères de la vie sociale	Pré-programmation	Ouverture aux opportunités

Tableau 4.1 Quatre manières de programmer sa mobilité

De façon plus précise et en relation avec la mobilité spatiale, ces quatre idéaux-types peuvent être décrits de la manière suivante :

- La succession efficace. Cette première manière d'agencer ses activités consiste à planifier la succession d'activités dont la localisation est pré-définie en les liant par des plages de mobilité. Les déplacements ne sont généralement pas utilisés pour déployer des activités en cours de route, mais pour permettre de relier le plus efficacement possible des lieux et en particulier le domicile. Pour ces répondants, la principale vertu des déplacements est d'être les plus courts possibles car ils sont considérés comme une perte de temps, comme pour cette femme mariée de 37 ans qui dit "se débrouiller pour se déplacer le moins et le plus efficacement possible". En ce sens, il s'agit d'interstices. La succession efficace implique l'exploitation des potentiels de vitesse offerts par les moyens de transport motorisés. Souvent, aller vite signifie ici être plus vite à la maison "pour avoir plus de temps".

²⁵ Nous qualifions les différentes manières de planifier les activités d'idéaux-types dans la mesure où les personnes interrogées s'en rapprochent plus ou moins voire dans certains cas les combinent suivant les programmes d'activités à réaliser.

²⁶ Nous ferons référence à la distinction proposée dans Kaufmann (2000) entre quatre sphères de la vie sociale : la sphère du travail, la sphère domestique, la sphère du temps libre et la sphère citoyenne. Ces quatre sphères se différencient par leur caractère libre ou obligé, rémunéré ou non rémunéré.

- La qualité sensorielle. Le deuxième mode de planification consiste à déployer ses activités en planifiant leur succession par des plages de mobilité, mais en privilégiant la qualité sensorielle des temps de déplacements. Si la mobilité quotidienne joue, comme pour la succession efficace, un rôle de liaison entre des activités, la recherche d'efficacité n'est en revanche pas un principe organisateur de la mobilité quotidienne, la recherche d'agrément s'y substitue. Les déplacements ne sont plus des interstices, mais ont une fonction sociale spécifique entre les activités d'un programme: "faire de l'exercice ou se promener" (femme de 30 ans vivant seule). Il est apparu au fil des entretiens que la qualité sensorielle conduit ses adeptes à rechercher une localisation résidentielle offrant des proximités spatiales ergonomiques et riches en aménités dans la vie quotidienne de façon à pouvoir en tirer parti. Elle se construit souvent autour de l'usage de moyens de transports de proximité: la marche et le vélo.
- La pré-programmation. Dans ce troisième mode de programmation, les déplacements sont intégrés à des activités, mais ils ne sont pas un temps social spécifique : soit ils permettent de poursuivre une activité, soit ils permettent de réaliser des activités dans des lieux fréquentés en cours de route. Le temps et l'espace dévolu à ces activités sont minutieusement prédéterminés et les sphères d'activité sont mélangées, comme pour cet homme vivant seul de 57 ans, qui déclare "je planifie tout de A à Z" et ne pense disposer " d'aucune créativité pour ce qui concerne les changements à court terme". Un trajet en train peut par exemple servir à se détendre ou à travailler, le domicile peut être parfois lieu de travail, etc. Le principe organisateur est ici la recherche de la combinaison dans l'espace-temps permettant de réaliser le nombre d'activités le plus important. La mobilité est ici doublement structurante de la vie quotidienne: de l'ingéniosité des enchaînements qui la constituent dépendent les activités réalisées, et les déplacements sont eux-mêmes souvent utilisés pour déployer des activités (dans les gares et pendant les trajets). Chez les personnes interviewées la pré-programmation se construit autour de l'usage intensif des transports publics.
- Ouvert aux opportunités. Ce quatrième mode de programmation consiste à combiner les sphères d'activités tout en recherchant à maximiser leur richesse. Contrairement aux pré-programmateurs, qui prévoient à l'avance les lieux et les temps dévolus aux différentes activités de leur journée, les répondants ouverts aux opportunités laissent de la place à l'imprévu et à la spontanéité dans la planification de leurs activités. Ils réalisent généralement de longues boucles de mobilité qu'ils décrivent de façon très réactives. Le contexte agit ici comme un stimulus produisant des opportunités à saisir, comme pour cette femme mariée, fin de la cinquantaine et pendulaire de longue distance, qui estime que "chaque minute peut être utilisée" et exploite au maximum les possibilités de combinaisons d'activités offertes par le contexte. Le programme d'activité peut donc à tout moment être modifié. La mobilité est ici au cœur de la programmation puisqu'elle amène les opportunités autour desquelles se construit le programme. Ce quatrième type s'apparente à la flânerie. Par exemple, la rencontre d'un ami par hasard peut modifier plus ou moins profondément la suite d'un programme. L'ouverture aux opportunités est associée à l'usage combiné des moyens de transport.

Clairement, les entretiens illustrent que les quatre idéaux-types prennent sens par rapport à la complexité des programmes d'activités. D'une manière générale, le contenu des programmes d'activité est lié aux modes de programmation par la diversité des activités réalisées et les contraintes spatiales et temporelles.

Ainsi, les répondants adeptes de la succession efficace ont des programmes d'activité assez simples où les activités " obligées " (comme le travail) sont peu présentes à cause de leur situation familiale (ceux qui ont été interrogés sont étudiants ou retraités). Cette recherche d'efficacité est souvent une réponse à des temps de déplacements longs : il s'agit de lutter contre la tension du temps. C'est par exemple le cas de cet étudiant vivant chez ses parents, qui a 1h15 de transports publics ou 45 minutes de voiture pour rejoindre l'université et qui a systématiquement recours à l'usage de l'automobile pour aller à l'université lorsqu'il y a accès.

Les interviewés recherchant la qualité sensorielle ont des programmes d'activité plus ou moins complexes suivant les cas, mais avec un poids important des activités obligées, comme le travail ou les tâches domestiques. C'est souvent des personnes s'investissant beaucoup dans leur activité professionnelle. La recherche de qualité dans les déplacements de la vie quotidienne est une réponse à ces obligations : elle permet de se donner des moments pour souffler, des moments où l'on savoure le temps présent, avant de reprendre d'autres activités. C'est le cas de cette jeune femme active, mariée avec deux enfants en bas âge ayant choisi son quartier de domicile car c'est " un village dans la ville " avec beaucoup de petits commerces où les clients sont connus, des lieux de rencontre familiers, est qu'elle s'y sent bien.

Les pré-programmateurs ont des activités nombreuses et souvent obligées : ils sont souvent à la fois père ou mère de famille et professionnellement actifs. Cette complexité est souvent doublée de contraintes spatiales prononcées, comme un lieu de travail éloigné, des accompagnements d'enfants assez compliqués, etc. qui nécessitent pas mal d'ingéniosité. Le minutage de la journée est donc impératif pour éviter les pertes de temps et réussir à réaliser l'ensemble des activités que l'on s'est fixé de faire.

Pour les répondants ouverts aux opportunités enfin, si les programmes d'activités peuvent être simples ou complexes, ils se caractérisent par la flexibilité des horaires (horaires de travail libre, rendez-vous " flottants " réajustés en temps réels à l'aide d'un téléphone portable) qui donnent l'impression d'avoir du temps. C'est le cas de cette femme mariée pendulaire de longue distance, qui déclare réajuster ses activités en fonction de ses envies du moment. L'ouverture aux opportunités nécessite d'avoir cette flexibilité, sans elle, il n'est en effet pas possible de répondre aux stimulations du contexte, qui sont forcément dévoreuses de temps... Lors des interviews, il est apparu que l'ouverture aux opportunités est parfois associée à un fort investissement dans l'activité professionnelle.

4.1.3 La motilité

Ces quatre modes de programmation font appel à des motilités spécifiques en termes d'accès, de compétences et d'appropriation. Deux aspects peuvent d'emblée être distingués.

(1) Tout d'abord les logiques d'action sur lesquelles les acteurs fondent leur motilité. La recherche d'accès, la dotation de compétences et l'appropriation des potentiels offerts par le contexte suivent des logiques spécifiques à chacun des quatre idéaux-types repérés :

- Les adeptes de la succession efficace développent une très bonne connaissance des offres de transport, de leurs points forts et de leurs points faibles. Ils sont des spécialistes de la meilleure correspondance en train, des itinéraires les plus rapides. Tout potentiel de vitesse sera donc évalué en fonction de l'efficacité du déplacement qu'il permet, comme pour cette étudiante de 20 ans, vivant chez ses parents, qui s'est confectionné un horaire de poche lui donnant les correspondances de transports publics et les itinéraires les plus rapides pour rentrer de l'université suivant les heures.
- Les répondants recherchant la qualité sensorielle ont une très bonne connaissance du tissu urbain environnant leur domicile et recherchent l'unité spatiale dans la vie quotidienne (proximité du lieu de travail en particulier). Leur compétence d'évaluation d'un contexte se concentre sur la qualité de vie qu'il offre en termes d'ergonomie des déplacements à pied et à vélo, de confort des dessertes de transports publics, de calme, de pollution ressentie et d'aménités urbaines disponibles. Ces personnes ont une prédilection pour les lieux urbains centraux. C'est par exemple le cas de cette jeune femme mariée, non active avec un enfant en bas âge qui apprécie " d'être au centre, avec la possibilité de se déplacer facilement à pied, par exemple pour les loisirs en soirée ".
- Les répondants pré-programmateurs et ouverts aux opportunités sont très sensibles aux accès et cherchent à habiter à proximité des nœuds de transport. Ils ont une très bonne connaissance des règles du jeu d'usage des réseaux de transport (horaires, lignes, charges de véhicules, conditions de stationnement, conditions de circulation) et de ce qui est accessible où. Ces compétences constituent une condition sine qua non pour le déploiement de leur programme d'activité : un potentiel de vitesse est évalué en fonction de ce à quoi il donne accès en termes d'équipements et de services et pas en vitesse pure.

Ce premier aspect permet d'observer que dans les quatre idéaux-types, la programmation ne se construit ni à partir des mêmes logiques d'action, ni à partir du même angle. Concernant ce dernier aspect, soit elle part du territoire pour aller vers les réseaux, comme chez les répondants recherchant la succession efficace, qui recherchent la manière la plus rapide de relier des origines et des destinations pré-définies entre-elles ; soit elle part des réseaux pour aller vers le territoire comme chez les acteurs recherchant la qualité sensorielle, qui évaluent l'ergonomie des déplacements de proximité pour se sédentariser en fonction ; soit encore elle part de l'articulation entre réseau et territoire en recherchant une localisation résidentielle donnant accès via les réseaux à des territoires spatialement les plus étendus possible, comme le font avec des logiques différentes les pré-programmateurs et les acteurs ouverts aux opportunités.

(2) Le second aspect relatif à la motilité dans les différents idéaux-types est la propension à réaliser les différentes formes de mobilité spatiale et les moyens utilisés pour les effectuer. Dans chacun des types mis en relief, la propension à la mobilité diffère en intensité (propension à la mobilité ou à la sédentarité en général) et est orientée vers des formes spécifiques (plus ou moins connexes, réversibles et ubiquitaires), par des moyens qui sont eux aussi spécifiques :

- Les répondants adeptes de la succession efficace ont une propension assez faible à la mobilité spatiale en général. Pour leur mobilité quotidienne, ils ont une forte propension à l'usage des transports en commun. Ils ne disposent en effet pas d'automobile pour des raisons économiques, d'aptitudes physiques ou d'arbitrages dans l'allocation de leurs ressources.
- Les pré-programmateurs ont une propension aux mobilités quotidiennes et aux voyages orientée vers les formes les plus connexes. C'est par exemple le cas de cet homme de 51 ans, marié et père de deux enfants en bas âge, pendulaire de longue distance, qui explique qu'il n'a pas déménagé dans la ville où il travaille parce qu'à Genève " il y a la proximité des grands-mères, pratique pour la garde des enfants ". Motorisés, ces répondants effectuent les déplacements les plus longs en transports publics pour pouvoir utiliser leur temps de trajet.
- Les personnes sensibles à la qualité sensorielle ont une très forte propension à développer des micro-mobilités quotidiennes fondées sur la proximité spatiale assortie d'une propension élevée aux voyages, à des mobilités résidentielles voire des migrations inter-régionales.
- Les répondants ouverts aux opportunités ont quant à eux une propension à effectuer une grande variété de formes de mobilité avec un goût prononcé pour les formes de mobilités intermédiaires (évoquées au point 2). " Il ne serait pas exceptionnel que je parte demain pour New York si je tombe aujourd'hui sur une offre de voyage bon marché " déclare par exemple ce retraité célibataire.

Ainsi, la motilité est orientée vers un éventail de formes spécifiques de mobilité plus ou moins large suivant les cas. Notons à ce propos que c'est parmi les deux idéaux-types caractérisés par la recherche d'intensité du temps que l'on rencontre les répondants ayant la propension à effectuer la palette de formes de mobilité la plus variée (qualité sensorielle et ouverts aux opportunités). Reste à savoir si cette propension plus variée est le reflet de marges de manœuvres plus étendues dans la conduite de vie.

4.1.4 La congruence entre la motilité et la mobilité

Quelles mobilités sont associées aux quatre types idéaux mis en évidence ? Jusqu'à présent, nous nous sommes consacrés à la description des idéaux-types et à la motilité auxquels ils s'associent respectivement. Nous touchons là le cœur du sujet de ce chapitre : nous venons de mettre en évidence que les idéaux-types se caractérisent par des propensions plus ou moins variées et étendues à effectuer les différentes formes de mobilité ; dans quelle mesure y a-t-il congruence entre ces motilités et la mobilité spatiale effectivement réalisée ?

Des divergences entre motilité et mobilité sont présentes parmi les répondants proches de chaque idéal-type

Un premier point à relever est que dans les quatre idéaux-types la congruence entre motilité et mobilité est variable . Ainsi, dans chacun d'entre eux on rencontre des répondants plus ou moins satisfaits de leur motilité et de leur mobilité.

Parmi les sources d'insatisfaction, certains adeptes de la succession efficace estiment qu'elle ne l'est pas suffisamment. Cette insatisfaction provient souvent de l'absence d'automobile. En conséquence l'envie de disposer pleinement d'une automobile est parfois présente chez les tenants de la succession efficace, comme cet étudiant vivant chez ses parents et qui a des trajets très longs en transports publics pour se rendre à l'université. De la même manière, certains répondants recherchant la qualité sensorielle ne sont pas satisfaits de leur environnement et ne cessent d'avoir envie de déménager. C'est le cas de ce jeune homme vivant seul qui déclare " vivre quotidiennement des moments de stress à vélo dans la circulation " et qui cherche à déménager dans un quartier plus calme. Les pré-programmateurs souffrent parfois d'offres de transport insuffisamment fiables, qui les met sous stress dans leur mobilité et les obligent à abandonner certaines de leurs activités ou alors à les

reporter dans le temps. Toujours au chapitre de l'insatisfaction, il n'est pas rare que les répondants ouverts aux opportunités estiment que les opportunités que leur offre le contexte sont insuffisamment diversifiées, ce qui ne leur permet pas d'être suffisamment mobile et de lutter contre les routines de la vie quotidienne.

Il arrive également que l'insatisfaction provienne d'appréciation erronée des conditions de mobilité. Chez les interviewés, il a en particulier été mis en évidence pareille situation pour des mobilités résidentielles. Dans un cas en particulier, l'évaluation erronée de la desserte du quartier en transports publics et de ses équipements fait qu'une famille éprouve des difficultés à se déplacer. Autre exemple, ce jeune homme vivant seul, recherchant la qualité sensorielle qui abandonne l'usage du vélo pour aller travailler au profit des transports publics à cause de la circulation automobile, car il avait mal évalué les conditions de circulation à vélo aux abords de son quartier de domicile.

Enfin, la divergence entre la motilité et la mobilité découle parfois d'arbitrages familiaux. Par exemple, un répondant recherchant la succession efficace contraint à déménager, comme cette femme mariée de 37 ans qui "suit son mari" et se retrouve dans un contexte défavorable à l'utilisation des transports publics alors qu'elle n'envisage pas de conduire. Ou encore ce pré-programmateur renonçant à déménager avec sa famille dans une villa à cause des tensions spatio-temporelles qu'un tel déménagement occasionnerait dans son programme d'activité.

Ainsi, dans chaque mode de programmation la congruence entre la motilité et la mobilité varie. Certains ne sont restreints ni par leur motilité, ni par leur mobilité. Pour d'autres en revanche la motilité ne converge que partiellement avec la mobilité, provoquant par-là même des tensions sources d'insatisfaction, ceci dans chacun des quatre idéaux-types mis en relief :

- soit la motilité est limitée par une de ses composantes : les accès (par exemple pas de disposition d'une voiture), les compétences (par exemple pas de permis de conduire), l'appropriation (évaluation erronée des possibilités offertes par un contexte). Dans tous les cas, la mobilité réalisée est considérée par les répondants comme étant insatisfaisante ;
- soit la motilité est en porte-à-faux par rapport à la mobilité : dans ce cas il y a réalisation de formes de mobilité spatiale, ou assignation à sédentarité, ne correspondant pas aux aspirations des répondants. C'est bien souvent des arrangements familiaux ou de couples qui sont à l'origine de cette situation.

La congruence entre motilité et mobilité est associée à l'intensité de la mobilité.

S'il n'est pas possible d'associer degré de liberté et modes de programmations, qu'en est-il de l'intensité de la mobilité ? Est-ce que les personnes interviewées se déplaçant le plus se caractérisent par une plus grande congruence entre motilité et mobilité ?

Si l'on mesure l'intensité de la mobilité par la diversité des formes réalisées et la fréquence des mouvements, notons tout d'abord que l'on rencontre les plus mobiles parmi les répondants recherchant la qualité sensorielle et ceux ouverts aux opportunités. Ceci n'est guère surprenant dans la mesure où ces deux idéaux-types où la motilité se caractérise par la propension à effectuer les mobilités les plus diversifiées.

Relevons secondement qu'effectivement, les plus mobiles de ces deux idéaux-types se caractérisent par une congruence particulièrement élevée entre leur motilité et leur mobilité. Les deux exemples suivants en sont la parfaite illustration :

Le premier, recherchant la "qualité sensorielle" est celui d'une jeune femme travaillant dans l'hôtellerie à Bâle. Originaire de la région genevoise, en dix ans de carrière, elle a travaillé dans plusieurs villes allemandes et suisses ; elle a donc une expérience de migration. Son ami, également dans le secteur hôtelier, habite Zurich et elle passe souvent le week-end chez lui, donc elle effectue des formes intermédiaires de mobilité. En outre, elle aime les voyages lointains et en fait régulièrement. Son lieu de travail est à proximité de son domicile au centre-ville, ce qui est d'autant plus pratique qu'elle a des horaires irréguliers. Elle aime se déplacer à pied dans son quartier comme une bouffée d'air dans un programme d'activité souvent chargé, et elle est très sensible à la qualité sensorielle des espaces urbains. Elle n'a pas de voiture par choix.

Le second d'une femme cadre cinquantenaire " ouverte aux opportunités " habitant la région lausannoise. Pendulaire de longue distance, a déménagé avec son mari également cadre et pendulaire de longue distance pour se rapprocher de la Suisse Alémanique où le mari doit fréquemment se rendre pour voyage d'affaires. Elle a un fils qui habite à l'étranger. Le couple a des mobilités de loisirs de soirée et de week-end assez développés, donc pratique des formes intermédiaires de mobilité. Travaillant à 80%, elle passe quatre heures par jour à se déplacer en transports publics dont deux heures de train. Elle a choisi de se déplacer en train car elle considère les trajets en train comme du temps libre et est ouverte aux opportunités qui se présentent notamment par l'intermédiaire de son téléphone portable. Elle dispose pleinement d'une automobile.

Dans ces deux cas, la motilité est optimisée : les accès sont ceux que nous avons choisis, les compétences en prise avec le mode de vie et l'appropriation du contexte très ouvert et complet. Si tout le potentiel constitué par la motilité n'est pas transformé en mobilité (certaines compétences et certains accès ne sont pas utilisés), les mobilités réalisées sont totalement convergentes avec ce que souhaitent ces deux femmes, qui se décrivent comme étant très libres. Pourtant, à y regarder de près, ce résultat est tout à fait ambivalent, pour deux raisons :

- Les personnes les plus mobiles sont des personnes accordant beaucoup d'importance à la carrière professionnelle. Dans la mesure où la mobilité des employés est bien souvent une exigence des employeurs à l'égard de leurs cadres, se doter d'un champ du possible étendu en matière de mobilité est d'une certaine manière une obligation pour qui veut faire carrière. De plus, compte tenu de programmes d'activités verrouillés par leur carrière professionnelle, la congruence entre motilité et mobilité est le seul degré de liberté dont disposent ces acteurs. La recherche de qualité sensorielle des trajets de la vie quotidienne prend sens par rapport à des programmes d'activités assez contraignants. C'est une manière de souffler, contrairement au premier cas, un espace de liberté dans la vie quotidienne. L'ouverture aux opportunités est à bien des égards un état d'esprit permettant de retrouver sa liberté dans une situation complexe où se mêlent les sphères d'activités.
- La " liberté " apparente des répondants les plus mobiles renvoie à des arbitrages dans la conduite de vie. Le degré de congruence entre la motilité et la mobilité est souvent le résultat des priorités des interviewés et de processus d'allocation de leurs ressources en fonction de ces priorités : certains se dotent de " liberté " dans leur mobilité alors que d'autres utilisent leurs marges de manœuvres autrement. Les répondants des idéaux-types " qualité sensorielle " et " ouverts aux opportunités ", qui se caractérisent par une forte congruence entre leur motilité et leur mobilité placent les marges de manœuvres dont ils disposent dans leur motilité et leur mobilité. Cela ne signifie pas que ceux qui placent leurs marges de manœuvres ailleurs disposent d'un degré de liberté moindre. Les répondants étudiants recherchant la succession efficace de leur déplacements pourraient avoir une autre mobilité quotidienne, pour cela il faudrait qu'ils déménagent ou achètent une voiture, donc paient un loyer ou l'entretien d'un véhicule, travaillent pour avoir de l'argent et donc sont contraints d'avoir un programme d'activité plus complexe et plus contraint en termes d'horaires. Ils s'accommodent de leurs conditions de mobilité pour disposer de temps libre et allouer leurs ressources à d'autres projets (sorties, voyages, etc.). Pour les pré-programmateurs, concilier de nombreuses activités est souvent l'expression d'une liberté qui se paie par une dépense d'énergie en programmation et une allocation de ressources financières importante aux transports.

4.1.5 Conclusion

A travers les quatre idéaux-types présentés, les résultats des analyses mettent à jour quatre rapports très différents au territoire. Ils consistent à conjuguer mobilité et ancrage et fondent des rythmes spatio-temporels spécifiques. Chacun d'entre eux implique une motilité spécifique et en ce sens, la motilité apparaît effectivement comme une ressource importante pour l'organisation de la vie quotidienne. Pourtant, au-delà de cette observation générale, nos résultats indiquent que les liens entre motilité et mobilité ne sont pas de mécaniques et surtout que les plus mobiles spatialement n'évoluent pas dans un espace social plus fluide.

Rien n'indique que les acteurs les plus mobiles dans l'espace disposent de marges de manœuvres plus importantes dans leur conduite de vie. Les répondants les plus mobiles sont ceux qui présentent la plus grande congruence entre motilité et mobilité. On ne peut pas en déduire qu'ils disposent de marges de manœuvres plus importantes dans leur conduite de vie en général. Une mobilité plus " libre " est souvent le signe d'une affectation du degré de liberté dont disposent les acteurs à leur mobilité plutôt qu'ailleurs. Il y a donc ambivalence. L'exploitation des

potentiels de vitesse offerts par les systèmes techniques de transports et de télécommunication élargit le champ du possible en matière de mobilité, mais cet élargissement est utilisé pour concilier plus de contraintes plutôt que pour être plus "libre". Tout se passe comme si ces potentiels redonnaient un peu de liberté à des répondants dont le mode de vie est fortement verrouillé par des contraintes spatiales. La mobilité redonne une liberté à des gens qui sinon n'en auraient pas. Plus précisément, elle permet de garder le champ du possible futur ouvert en évitant de choisir entre des alternatives.

La mobilité spatiale ne va pas nécessairement de pair avec la fluidité sociale. On peut en déduire qu'il n'y a pas nécessairement de congruence entre la fluidité sociale et la mobilité spatiale : on peut être très mobile, et ne pas avoir un mode de vie fondé sur la fluidité, mais sur la volonté de partitionner socialement et spatialement sa vie en sphères étanches. Ainsi les répondants de l'idéal-type que nous avons appelé "qualité sensorielle" ont une forte propension à réaliser des mobilités contiguës et irréversibles. Bien que parfois très mobiles et disposant d'un pouvoir d'achat conséquent, ils n'évoluent cependant pas dans un monde social fluide car leur mobilité respecte les frontières de territoires aréolaires comme le quartier, lieu unitaire de la vie quotidienne ou la différenciation spatiale des sphères d'activité en général. Il ressort par ailleurs des entretiens que les plus mobiles placent le travail au cœur de leur existence. Leur forte mobilité est souvent une réponse plus ou moins directe à la flexibilité demandée par les entreprises à leurs cadres. Elle relève donc davantage de la soumission aux structures sociales qu'à leur échappatoire, elle est acceptée comme le meilleur arbitrage sous-optimal possible.

4.2 L'usage des potentiels de vitesse

Nous avons exprimé nos réserves sur l'absence de distinction entre les potentiels de mobilité procurés par les systèmes de transport et de télécommunication et la mobilité spatiale proprement dite. Le moment est venu de discuter ce point empiriquement au moyen d'une question simple: la manière dont les potentiels de vitesse sont utilisés est-elle soumise à de multiples contraintes ou est-elle au contraire très ouverte ? Ce faisant, nous aborderons la deuxième des questions de recherche que nous avons posées concernant l'usage des potentiels de vitesse.

La croissance de la connexité, la réversibilisation de la mobilité spatiale laissent penser à de nombreux auteurs que la recherche de vitesse est la logique d'action qui sous-tend les pratiques de mobilité spatiale. Ceci revient à admettre une espèce d'automatisme d'usage des systèmes de transport permettant des gains de temps. Toujours dans cette optique, la fluidification sociale découle donc en dernière analyse du développement technologique, qui permet de s'affranchir le plus possible des distances par la vitesse.

A maints égards ce chapitre s'inscrit dans le prolongement du précédent. Les idéaux-types qui y ont été développés ont montré que les répondants les plus mobiles n'ont pas forcément les mobilités connexes et réversibles les plus développées et qu'ils n'évoluent pas dans un monde social nécessairement plus fluide dans le sens d'un monde sans barrières.

Concrètement, nous allons reprendre cette problématique par le biais de l'étude des logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales de la mobilité quotidienne des acteurs disposant à la fois d'une automobile et de transports publics de bonne qualité à leur domicile.

4.2.1 Les données

Les données sur lesquelles nous allons fonder l'analyse proviennent d'une recherche comparative franco-suisse portant sur six agglomérations de Berne, Genève, Lausanne, Besançon, Grenoble et Toulouse, qui offrent des potentiels de vitesse en automobile et en transports publics assez contrastés à cause de l'offre de transport et de leur morphologie spatiale.

²⁷ Le questionnaire d'enquête, d'environ 20 minutes à été administré au printemps 1993 dans les trois agglomérations helvétiques, à Besançon et à Toulouse et en automne 1994 à Grenoble. Il porte sur l'équipement des ménages, leur situation par rapport à l'offre de transport (disposition de stationnement au lieu de travail, nombre de changements de lignes de transports en commun pour aller travailler, etc.), les habitudes modales de la vie quotidienne (en général, pour les déplacements domicile - travail, pour les déplacements à destination du centre-ville), la perception de l'offre de transports publics et les représentations sociales de l'automobile et des transports publics. Concernant les temps de déplacements, l'analyse a été menée pour les trajets domicile - travail, un déplacement à la fois habituel et contraint en termes de destination et d'horaires, structurant de la vie quotidienne.

Cette enquête a été menée par téléphone auprès d'un échantillon représentatif de la population active en situation de choix modal entre automobile et transports publics selon des quotas par sexe, classe d'âge et catégorie socioprofessionnelle de six agglomérations (500 interviews par agglomération)²⁷. La répartition des habitants entre les localisations résidentielles en ville-centre ou en couronne d'agglomération a été respectée dans chaque agglomération urbaine.

Comme définition de la situation de " choix " modal, nous avons retenu la disposition personnelle d'une automobile et la qualité de l'offre de transports collectifs desservant le domicile. Les critères de qualité de desserte retenus sont : (1) la quantité d'offre mesurée par la fréquence de passage, (2) la couverture spatio-temporelle des services, (3) le type de transport en commun, soit le bus ou le tram (les six agglomérations étudiées disposent de ces deux moyens de transport), sachant que la perception de l'offre est associée à cette dimension, et (4) le type de desserte, soit la configuration de ou des lignes desservant le domicile des personnes interrogées (ligne de rabattement, ligne de rocade, ligne radiale).

Ce dispositif présente l'intérêt de permettre de confronter des agglomérations urbaines où la part des différents moyens de transports pour les déplacements de la vie quotidienne varie fortement. Il présente en outre l'avantage de confronter des phénomènes urbains contrastés dans deux systèmes politico-institutionnels (français et suisse) et deux cultures (francophone et germanophone), ce qui enrichit d'autant la problématique.

4.2.2 Comparaisons des offres et des usages dans les six agglomérations

Les six agglomérations retenues se caractérisent en effet par des taux d'usage contrastés des différents moyens de transport. De plus, si elles se sont toutes lancées dans des politiques d'optimisation de l'offre de transports en commun, celle-ci s'accompagne de mesures spécifiques dans chacune d'entre-elle.

Berne a maintenu ses infrastructures ferrées urbaines, autant de tramways que de chemins de fer vicinaux et les a progressivement modernisées. En outre cette agglomération se dote actuellement d'un réseau de " S-Bahn " (Réseau Express Régional). Cette politique s'accompagne d'une gestion très stricte du stationnement et d'une articulation systématique entre l'urbanisation et les infrastructures de transports collectifs depuis les années 1970.

Besançon a optimisé la qualité de son réseau de bus dès les années 1970 au point d'être depuis des années la ville française où l'on utilise le plus les transports publics (Paris excepté). Cette politique s'est accompagnée d'une vaste opération de requalification des espaces publics du centre-ville visant à les rendre aux piétons et aux deux roues.

Grenoble et Genève développent des réseaux de tramways performants, ex-nihilo pour Grenoble qui ne disposait plus de réseau ferré urbain depuis plusieurs décennies, et à partir d'une ligne subsistante à Genève. A Grenoble la réalisation du réseau de tramway s'est accompagnée d'une requalification des espaces publics traversés. A Genève la politique de développement de l'offre de transports publics s'accompagne de différentes mesures touchant la circulation et le stationnement.

Toulouse et Lausanne se sont lancées dans la réalisation d'un réseau de métro. Une première ligne de métro automatique est déjà en service à Toulouse et une seconde devrait voir le jour durant la prochaine décennie. A Lausanne le " métro-ouest ", ligne ferroviaire à voie normale, est en service depuis 1991 et une ligne diamétrale de métro automatique est à l'étude. Dans ces deux agglomérations, le développement des transports publics va de pair avec des mesures spécifiques: une revalorisation des espaces publics urbains à Toulouse et une gestion rigoureuse du stationnement à Lausanne.

Si des stratégies spécifiques ont été développées dans les six agglomérations étudiées, notons que ces villes s'avèrent également assez contrastées en termes morphologiques (Tableau 4.2), d'unité spatio-temporelle de l'offre de transports publics (Tableau 4.3) et d'offres de stationnement dans le centre (Tableau 4.4).

Concernant les temps de déplacements, l'analyse a été menée pour leurs trajets à domicile – travail, un déplacement à la fois habituel et contraint en termes de destination et d'horaires, structurant de la vie quotidienne.

Au niveau de la morphologie spatiale, Besançon est une petite agglomération spatialement monocentrée. Elle constitue le centre d'une région dont l'urbanisation est diffuse. A Grenoble, même si la ville-centre est très dense, de nombreux emplois et commerces sont situés en périphérie d'agglomération. La structure spatiale favorise donc les déplacements à destination des couronnes. A Toulouse, qui est la plus grande des agglomérations étudiées, les couronnes sont très développées, elles drainent une grande partie des emplois et des surfaces commerciales. Berne est une agglomération étendue mais fortement monocentrée, tant au niveau des emplois que des commerces, depuis plus de trois décennies l'aménagement du territoire est articulé autour de l'accessibilité en transports publics. A Genève, la ville-centre est très dense tant au niveau de l'habitat et de l'emploi que du commerce, de plus la ville-centre concentre une bonne partie des emplois et des commerces. Notons cependant que l'expansion des surfaces commerciales à la frontière est de nature à induire une mobilité quotidienne centrifuge. Lausanne est une agglomération moins dense, caractérisée par un fort développement d'activités en entrée de ville sud-ouest.

	Besançon	Grenoble	Toulouse	Berne	Genève	Lausanne
Population totale de l'agglomération (1990-1991) ²⁸	123.000	405.000	650.000	332.000	424.000	295.000
Part de la population résidente dans la ville-centre	93%	37%	25%	41%	40%	43%
Densité de population dans la ville-centre (par hectare)	17.4	82.7	80.8	26.4	107.4	30.1
Total des emplois de l'agglomération	65.000	192.000	313.000	157.000	204.000	130.000
Part des emplois situés dans ville-centre (1990-1991)	94%	46%	33%	69%	56%	55%

note : La commune de Toulouse étant très étendue, nous avons retenu comme ville-centre le périmètre du centre-étendu.

Tableau 4.2 Indicateurs de morphologie spatiale des agglomérations

Au niveau de l'offre de transports publics, l'examen comparatif du nombre de passages par jour sur les lignes principales du réseau met en évidence une couverture spatio-temporelle des agglomérations pour le moins contrastée. A Grenoble et Toulouse, l'offre bus est deux à quatre fois moins développée que l'offre métro/tramway, contrairement aux agglomérations helvétiques de Berne et Genève où l'unité qualitative de l'offre est assurée. De plus, l'offre du samedi et du dimanche est très nettement moins étoffée dans les agglomérations françaises.

²⁸ Comme définition des agglomérations urbaines, nous avons retenu celles de l'INSEE (pour les agglomérations françaises) et de l'OFS (pour les agglomérations suisses) pour l'année de référence 1990.

	Besançon	Grenoble		Toulouse		Berne		Genève		Lausanne	
	Bus	Tram	Bus	Méto	Bus	Tram	Bus	Tram	Bus	Méto	Bus
Lu-Ve	80	170	70	90	100	170	160	170	140	130	130
Sam.	60	120	60	180	80	150	130	150	130	120	80
Dim.	30	30	30	120	30	130	120	130	80	100	60

Tableau 4.3 Nombre journalier de passages sur les réseaux urbains principaux²⁹

Au niveau du stationnement dans le centre-ville, nous observons des différences considérables dans l'étendue de l'offre (Tableau 4.4): Berne ne dispose que de 3'800 places, tandis que Toulouse en compte plus de 29'000! Bien entendu, ces chiffres n'ont de sens que s'ils sont rapportés à la population de l'agglomération. C'est à Besançon, au regard de ce critère, que l'offre de stationnement est la plus développée au centre-ville. Elle est suivie de Grenoble et Toulouse. A Genève et Lausanne, si l'on rapporte l'offre de stationnement au ratio retenu, celle-ci s'avère moins développée que dans les agglomérations françaises. A Berne, le même ratio est le plus faible : dix fois plus faible qu'à Besançon.

	Besançon	Grenoble	Toulouse	Berne	Genève	Lausanne
Offre publique	58%	62%	83%	66%	75%	64%
Offre privée	42%	38%	17%	34%	25%	36%
Total général	12.000	21.000	29.900	3.800	11.400	10.800
Ratio pl./hab.	0.10	0.05	0.05	0.01	0.03	0.04

Tableau 4.4 Offre de stationnement dans les centres-villes

L'examen des habitudes modales des personnes enquêtées, qui sont rappelés des répondants disposant à la fois d'une automobile et de transports publics à proximité de leur domicile, révèle deux tendances très nettes (Tableau 4.5) :

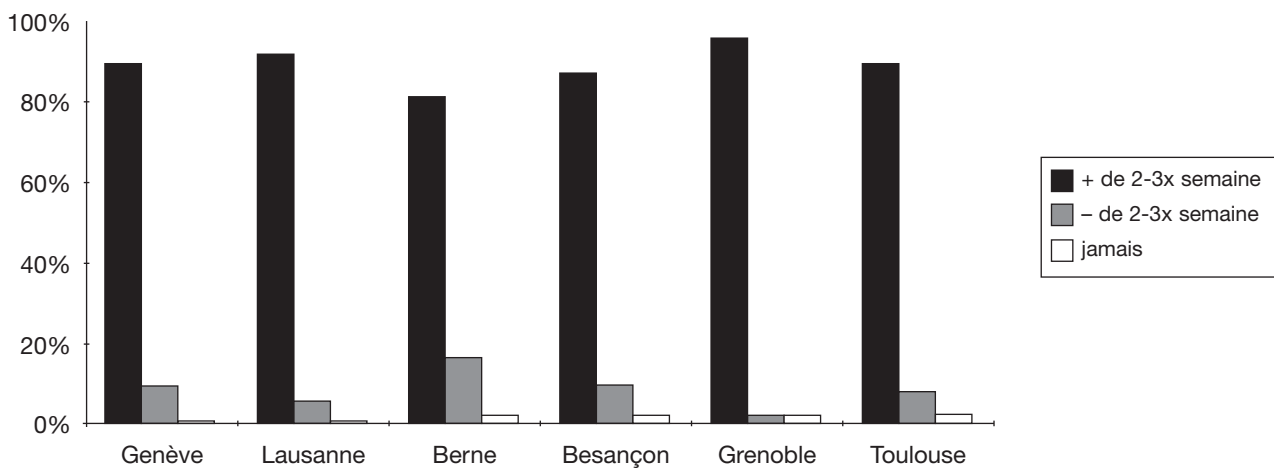
- La grande différence de distribution de fréquence d'usage entre l'automobile et les transports publics. Dans les six agglomérations étudiées en effet, l'automobile est très souvent utilisée plus d'une fois par semaine, tandis que les transports publics ne sont usités qu'à des fréquences plus faibles. Lorsqu'une personne dispose d'une automobile et d'une ligne de transports publics de bonne qualité à proximité de son domicile, elle utilise généralement beaucoup plus l'automobile. La majorité des personnes en situation théorique de " choix " modal se constitue un programme d'activités en fonction de l'automobile plutôt que des transports publics.
- Les différences de distribution de fréquence d'usage des transports publics entre les agglomérations. Berne est la ville où les transports publics sont les plus utilisés, elle est suivie par les deux agglomérations romandes et les trois agglomérations françaises. Ce résultat confirme, sur une sous-population, les résultats globaux des statistiques annuelles de l'Union des Transports Publics (UTP) et des enquêtes ménages

²⁹ Les nombres de passage sont arrondis à la dizaine. Les calculs ont été réalisés pour l'horaire 1993-1994 (période de réalisation de l'enquête).

françaises et suisses. L'élément le plus intéressant à relever est le taux très contrasté de non-utilisation totale des transports publics. Si à Berne, seuls 5% des répondants n'utilisent jamais les transports collectifs, ils sont plus de 20% à Genève et Lausanne et plus de 30% dans les agglomérations françaises. Ainsi, dans les cinq agglomérations francophones, entre un cinquième et un tiers des actifs disposant d'une automobile et d'une ligne de transports publics performante à proximité de leur lieu de domicile n'utilise jamais les transports en commun.

Comment peut-on expliquer ces deux tendances ? Si elles sont a priori congruentes avec la structure spatiale des agglomérations étudiées, la qualité de l'offre de transports publics et l'offre de stationnement dans le centre, en revanche elles ne nous indiquent encore rien sur les logiques d'action à l'œuvre dans les différents contextes. Les morphologies contrastées induisent-elles des comportements différents car elles mettent les usagers dans des situations différentes ? Les combinaisons de logiques d'action sont-elles spécifiques à chaque contexte ou pas ? Le cas échéant, dans quelle mesure les spécificités ont pour origine les morphologies urbaines ou des systèmes de valeurs ?

Automobile



Transports publics

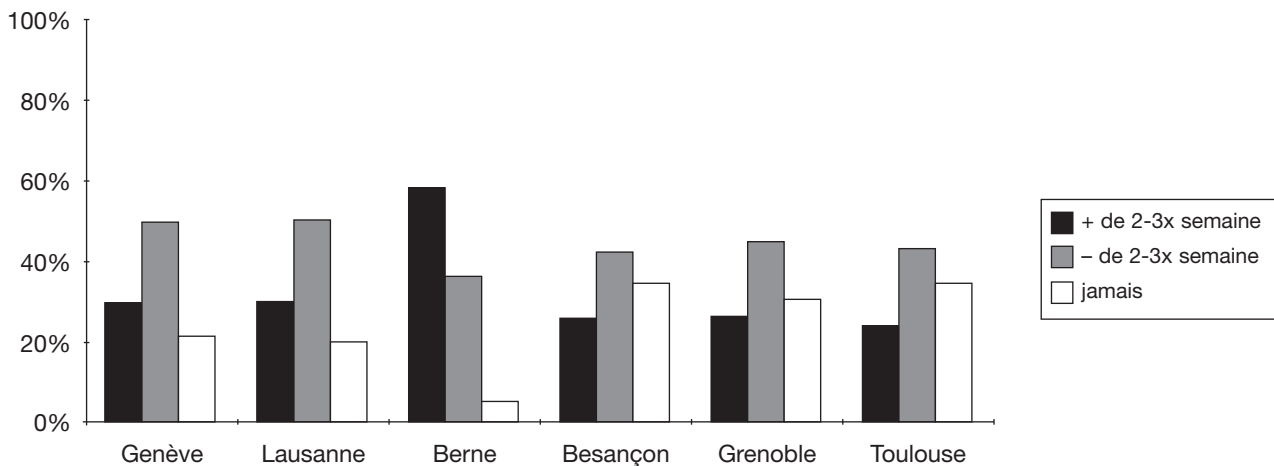


Tableau 4.5 Habitudes modales chez les usagers en situation théorique de "choix" modal

4.2.3 Trois logiques d'action à l'oeuvre

Trois rationalités ressortent comme centrales pour expliquer les pratiques modales : les temps comparés de déplacements, les prédispositions culturelles à l'usage des différents moyens de transport et l'ancrage des habitudes modales dans les modes de vie.

La comparaison des temps de déplacements

Première logique d'action ressortant comme prépondérante dans le " choix " modal : les temps de déplacements comparés entre les différents moyens de transport. Ainsi, lorsque l'automobile est plus rapide que les transports publics pour se rendre sur son lieu de travail, elle est utilisée par 81% des répondants, tandis qu'en cas contraire seuls 43% y a recours (Tableau 4.6). La comparaison des temps de déplacement entre l'automobile et les transports publics ne permet cependant pas d'expliquer toutes les pratiques modales.

	Transports publics plus rapides	Durées comparables	Automobile plus Rapide
Automobile	43%	63%	81%
Transports publics	57%	37%	19%
Total	100%	100%	100%
% en ligne	10%	29%	61%

Tableau 4.6 Temps de déplacement et pratiques modales³⁰

S'il y a des relations entre les temps de déplacements comparés en automobile et en transports publics et les pratiques modales, il ne s'agit en aucun cas d'une relation causale mécanique, comme le suggère le caractère non symétrique de la relation entre pratiques modales et temps comparés³¹ (Tableau 4.6) et comme le confirment plusieurs résultats obtenus par ailleurs :

- pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, les conditions de stationnement au lieu de travail rendent souvent l'usage de l'automobile plus rapide ou plus lent que celui des transports publics, masquant le fait que même lorsqu'il y a disposition d'un stationnement réservé au lieu de travail, il y a usage de l'automobile indépendamment de la comparaison des temps de déplacements.
- une partie des répondants a tendance à utiliser l'automobile de toute façon, quelle que soit la qualité de l'offre de transports publics. Pour comprendre les pratiques de ces répondants, la confrontation des temps de déplacement entre l'automobile et les transports publics n'a donc pas de sens. On pourrait étendre cette remarque aux localisations résidentielles. De nombreux choix en la matière se font en fonction de l'accessibilité au réseau routier sans se préoccuper de la qualité de la desserte par les transports publics. Ces répondants sont alors insensibles à l'offre en la matière, même lorsqu'ils habitent à proximité d'une ligne de transports publics de bonne qualité ;
- la perception des durées limite la rationalité en fonction du temps. Les biais de perception des temps de déplacement découlant notamment de processus d'autovalorisation de ses propres pratiques font que pratiquement toutes les personnes qui utilisent un moyen de transport pour un déplacement donné considèrent qu'ils minimisent leur temps de déplacement ;

Compte tenu de tous ces résultats, comment peut-on expliquer la relation malgré tout observée entre la rapidité comparée des moyens de transport et les pratiques modales ? Certes, l'efficacité comparée des modes de transport

³⁰ L'analyse n'a porté que sur les utilisateurs de l'automobile et des transports publics, à l'exclusion des autres modes de transport. De plus, l'analyse n'a porté que sur les agglomérations de Berne, Genève, Grenoble et Lausanne.

³¹ Le Tableau 4.6 montre en particulier que lorsque l'automobile est plus rapide, elle est utilisée par les répondants pour aller travailler dans plus de 80% des cas. Par contre, lorsque les transports publics sont plus rapides, seuls 57% des répondants en font usage.

joue un rôle (la part des TC est plus forte lorsqu'ils sont efficaces par rapport à l'automobile que lorsqu'ils ne le sont pas), mais il apparaît que la force de ce lien est le reflet du fait que l'automobile est souvent plus rapide que les transports publics. Il ne faut cependant pas confondre cette circonstance avec les bonnes raisons qui sous-tendent les pratiques modales : lorsque les transports publics sont plus rapides que l'automobile ils ne sont pas forcément utilisés. Cette confusion entre une situation (la voiture est souvent plus rapide) et une explication (la voiture est utilisée parce qu'elle est plus rapide) permet de comprendre pourquoi des investissements massifs dans la construction de nouvelles infrastructures de transports publics et dans l'offre proprement dite ne sont généralement pas couronnés par des reports modaux depuis l'automobile.

La préférence d'usage pour l'automobile

Une deuxième logique d'action renvoie aux représentations sociales des différents moyens de transport. Une large majorité des personnes interrogées préfère utiliser l'automobile plutôt que les transports publics. Cette observation peut s'interpréter comme une expression d'une triade de valeurs propres aux sociétés occidentales: la vitesse, l'individualisation (le déplacement en automobile est réalisé seul ou avec des passagers "choisis") et la privatisation (le déplacement en automobile est réalisé dans un espace privé totalement sous contrôle). L'automobile, de par le potentiel de mobilité qu'elle offre et les caractéristiques de cette mobilité, constitue manifestement un symbole de liberté. Par rapport à ces valeurs, les transports publics s'inscrivent en creux : ils n'offrent ni la privatisation du déplacement, ni son individualisation et astreignent leurs usagers à des contraintes de ligne et d'horaire. Ils n'ont guère que la praticité pour eux.

La citation du terme « pratiques » arrive en tête des citations, tant pour l'automobile que pour les transports publics dans toutes les agglomérations (sauf à Toulouse et Lausanne où ce terme est supplanté par « contraignants » et n'arrive qu'en deuxième position). Il est intéressant de relever que l'attribution de cette praticité n'est pas associée à la fréquence d'usage des moyens de transports auxquels elle se rapporte. Un examen approfondi de ces citations montre que celles-ci sont motivées par le potentiel offert par les moyens de transport. On cite volontiers « pratiques » pour qualifier les transports publics en référence au fait d'en disposer à proximité de son domicile est une assurance pour « si jamais ». De la même manière pour l'automobile, elle est qualifiée de « pratique » en référence aux imprévus : en disposer permet d'être réactif, c'est pratique. Pour l'automobile, la praticité va cependant plus loin et le transport d'objets est souvent associé à ce terme. Dans ce cas également, il s'agit d'une praticité largement potentielle : combien de fois par an utilise-t-on le volume du coffre de son break ?

Ces résultats ressortent de corpus d'adjectifs qualifiant l'automobile et les transports publics pour en sonder les représentations sociales³². Ils mettent à jour des représentations très contrastées. L'automobile est associée aux termes de "pratique", "rapide", "confortable", "rend autonome", tandis que les transports publics sont qualifiés, certes de "pratiques", mais aussi de "lents", "contraignants", "favorisant la promiscuité". Autour de ces termes se situe la représentation sociale dominante de ces deux modes de transport, qui se construit largement autour de la qualité du temps de transport³³. La critique parfois virulente dont est l'objet l'automobile dans le monde germanique ne semble pas entamer le noyau de sa représentation sociale : Berne ne se distingue pas des autres agglomérations. Ce résultat est un premier élément de réflexion intéressant sur les différences culturelles entre contextes suisse et français ainsi que germanique et francophone: la représentation de l'automobile n'y diffère pas.

Les corpus d'adjectifs cités pour qualifier les transports publics diffèrent en revanche selon l'agglomération au niveau de l'ordre de citation. Ainsi, les termes jugés pertinents pour qualifier les transports publics sont globalement similaires dans tous les contextes étudiés mais leur pondération est variable. La mise en relation du corpus d'adjectif cité dans chaque agglomération avec l'offre de transports publics permet de mettre à jour une relation entre la qualité de l'offre et la citation des adjectifs "contraignants", "lents" et "favorisant la

³² Classiquement les représentations sociales sont approchées par le biais de positionnement sur des échelles bipolaires. Cette manière de faire supprime la possibilité pour l'individu de choisir des dimensions qui lui semblent les plus pertinentes pour qualifier l'objet concerné, ce qui nous est apparu gênant pour l'étude des représentations des moyens de transport. Cela suppose en effet que le concepteur du questionnaire choisisse les oppositions bipolaires à soumettre aux répondants. Etant donné l'état des connaissances peu avancé dans le domaine des représentations sociales des moyens de transport, ce choix nous a semblé arbitraire. Nous avons donc eu recours à des questions ouvertes. Celles-ci demandaient au répondant de citer les trois adjectifs qui permettent de mieux qualifier les transports collectifs et l'automobile. Notés en clair, ils ont ensuite été regroupés.

³³ Les adjectifs cités suggèrent que la symbolique de liberté associée à l'automobile soit en particulier liée au vécu positif du temps de transport et qu'à l'inverse la symbolique de contrainte associée aux transports publics renvoie à la perception de l'attente comme une expérience sociale dévalorisante (voir à propos de la signification de l'attente l'article de Gasparini 1995).

promiscuité ". C'est ainsi que " contraignants " est davantage cité par les répondants habitant une agglomération où la structure du réseau implique de fréquents changements de lignes ; le terme " lents " est quant à lui associé aux vitesses commerciales et, également, à la structure du réseau, tandis que " favorisant la promiscuité " s'avère lié à l'état de charge des réseaux. Par ailleurs, le terme " écologique " est nettement plus souvent cité à Berne que dans les autres agglomérations étudiées pour qualifier les transports publics, attestant d'une plus grande sensibilité aux questions environnementales dans cette agglomération. C'est la seule différence d'importance que l'on notera entre les agglomérations au niveau des termes cités.

En termes de déterminant des pratiques modales, la préférence d'usage se traduit par le fait que l'utilisation des transports publics est souvent un second choix et que cet usage est avant tout déterminé par les conditions d'utilisation de l'automobile, et pas par la qualité de l'offre de transports publics, qui n'intervient dans le choix pratiquement que lorsque l'usage de l'automobile est compromis par des conditions de stationnement ou de circulation difficiles.

L'inscription des pratiques modales dans les modes de vie

Une troisième logique d'action renvoie aux habitudes, ou plus précisément à l'ancrage des pratiques modales dans les programmes d'activités de la vie quotidienne. L'inscription des pratiques modales dans les modes de vie fait que celles-ci ne sont pas interchangeable, car chaque moyen de transport définit des opportunités spécifiques de combinaison d'activités dans l'espace et dans le temps. Ainsi, par exemple, l'usage des transports publics multiplie généralement des opportunités de s'approprier les centres-villes pour des micro-activités, car l'offre de transports collectifs est souvent de structure radiale. A l'inverse, l'usage de l'automobile produit souvent des opportunités d'appropriation des équipements commerciaux d'entrée de ville, l'accessibilité routière de ces derniers étant presque toujours excellente.

L'inscription des pratiques modales dans les modes de vie a pour conséquence que les pratiques modales sont très difficiles à infléchir, car leur remise en cause dépasse largement le seul domaine des transports. L'importance du coût associé au report modal vers les transports publics est fonction de l'action publique dans le domaine de la planification urbaine et des transports. Dans les agglomérations où l'articulation entre l'urbanisme et les transports se construit autour de l'automobile, comme c'est le cas à Toulouse par exemple, ce coût est très nettement plus élevé que dans les agglomérations où l'articulation entre l'urbanisme et les transports se construit autour des nœuds de transports publics. Dans ce second cas de figure, caractéristique de Berne, les opportunités de se recomposer des habitudes socio-spatiales autour de l'usage des transports publics sont quantitativement beaucoup plus nombreuses et qualitativement plus variées.

Il ressort de nos données que cet aspect est un obstacle considérable au report modal. Les usagers exclusifs de l'automobile considèrent en effet que l'offre de transports publics est très inefficace et ils en ont généralement une représentation particulièrement négative. Cette situation découle directement de la spatialité de leurs programmes d'activités : s'ils utilisaient les transports publics, ils ne pourraient souvent pas réaliser l'ensemble de leurs activités, d'où leur vision très critique de ce moyen de transport.

4.2.4 Entre automobilité exclusive et sensibilité à l'offre

Les trois logiques qui viennent d'être brièvement décrites se combinent entre elles et ne concernent pas tous les répondants de la même manière. De même, leur prégnance respective est potentiellement liée à l'agglomération considérée. Pour étudier ces aspects, nous avons eu recours à la construction d'une typologie. Construite sur la base des habitudes modales, des représentations de l'automobile et des transports publics et des conditions d'utilisation de l'automobile, cette typologie compte quatre types, répondant chacun à une combinaison de logiques d'action spécifiques³⁴ :

³⁴ Sur le plan méthodologique, la construction de la typologie est basée sur les résultats d'une " cluster analysis " et d'une analyse factorielle de corpus d'adjectifs visant à qualifier l'automobile et les transports publics.

³⁵ Pour les destinations contraintes, les répondants composant le type 1 utilisent l'automobile même lorsque cela est rendu problématique par les conditions de stationnement ou de circulation. Ils disposent dans de très fortes proportions d'un stationnement réservé à proximité de leur lieu de travail, qu'ils payent de leur poche si besoin est. S'ils n'en disposent pas, ils prennent le risque du stationnement " sauvage " ou payent cher un stationnement rotatif au cours de la journée.

Le premier type, que nous avons nommé " automobilistes exclusifs " est composé d'individus n'utilisant jamais les transports collectifs, bien qu'ils disposent d'une offre performante en la matière à proximité de leur domicile. En fait, l'usage des transports publics tend à sortir du champ du possible de ces répondants, car ils en ont une image particulièrement défavorable, nourrie par les représentations dominantes dont nous avons parlé et amplifiée par la non expérience du transport public, qui provoque des préjugés à l'égard de la qualité de l'offre. Ce sont des personnes fortement dépendantes de l'automobile au sens décrit par Gabriel Dupuy (Dupuy 1999). Composé essentiellement d'hommes de statut socioprofessionnel élevé, habitant et travaillant à l'extérieur de la ville centre, ce premier type se caractérise par une tendance marquée à choisir ses destinations non contraintes de la vie quotidienne *en fonction de la facilité perçue d'utiliser l'automobile*³⁵. Chez ces personnes, la fréquentation d'un lieu va donc notamment dépendre de son accessibilité perçue en automobile. Face à des restrictions de stationnement dans un centre-ville, ils ont tendance à ne plus s'y rendre, ce qui peut être susceptible d'avoir un impact sur la vitalité du centre (Still et Simmonds 2000). Ils comptent sur les transports publics comme une béquille en cas de problème (impossibilité de conduire, indisponibilité de la voiture, etc.).

Le deuxième type, appelé " écologistes civiques " se compose de personnes porteuses de valeurs essentiellement axées sur le respect de l'environnement. Ces individus se distancient donc fortement des représentations dominantes de l'automobile et des transports publics en y opposant des représentations mettant en exergue les inconvénients de l'automobile et les avantages des transports publics en termes de qualités environnementales. Ils privilégient l'utilisation des transports publics par rapport à celle de l'automobile chaque fois que cela s'avère possible sans perte de temps ou désagréments excessifs³⁶. Ce type est surtout composé de jeunes et de femmes ainsi que de répondants qui travaillent dans la ville-centre. La logique qui sous-tend les pratiques modales de ces personnes renvoie au concept de " Wertrationalität " de Max Weber (1922): *l'utilisation des transports publics résulte davantage d'un système de valeurs avec lequel la personne veut être cohérente que de la qualité de l'offre*. Les " écologistes civiques " fréquentent beaucoup le centre ville et s'y rendent rarement en automobile.

Le troisième type que nous qualifions d'" automobilistes contraints à l'usage des transports publics", est composé de personnes adhérant aux représentations dominantes de l'automobile et des transports publics. En situation théorique de choix modal elles préfèrent toujours utiliser la voiture et n'envisagent de facto l'usage des transports publics que lorsque l'utilisation de leur véhicule individuel est problématique. Tous les individus qui composent cette catégorie subissent à des degrés divers une telle contrainte et sont donc des usagers des transports publics³⁷. Ils se distinguent du premier type sur deux points essentiels: l'utilisation des transports publics ne sort pas de leur champ du possible car ils ont l'habitude de les utiliser, et ils ne fondent en principe pas leur choix de destinations d'achats (centre ville versus grandes surfaces commerciales de périphérie d'agglomération) en fonction de l'accessibilité en automobile. Il s'agit en majorité de femmes et de personnes de statut socioprofessionnel peu élevé, disposant dans des faibles proportions de stationnement réservé à leur lieu de travail. Très peu sensibles à la qualité de l'offre en matière de transports publics, *ces usagers utilisent l'automobile chaque fois que les conditions de stationnement et de circulation le permettent et ne se reportent sur les transports publics qu'en cas contraire*. Confrontées à des restrictions du stationnement, ces personnes ont une nette tendance à modifier leurs pratiques modales plutôt que leurs destinations. L'utilisation des transports publics intervient lorsque les conditions d'accès en automobile sont limitées.

Le dernier type, que nous avons nommé " usagers sensibles à l'offre " est composé des personnes qui fondent leurs pratiques modales sur une comparaison des offres de transports en terme de temps de déplacement et de coût (au sens large). Ces personnes sont peu sensibles aux représentations symboliques des transports publics et de l'automobile, deux moyens de transport dont ils ont l'expérience. Parmi toutes les personnes en situation théorique de " choix modal " interrogées, ce sont les seules qui se considèrent comme étant effectivement dans une situation de choix entre deux alternatives. En termes de profil sociologique, notons que l'on retrouve des usagers sensibles à l'offre dans toutes les catégories sociales. La logique qui sous-tend les pratiques modales du quatrième type résulte d'une *confrontation des offres de transport qui débouche sur le choix de l'utilisation du moyen de transport permettant de se déplacer le plus efficacement possible*. Comme les " automobilistes contraints à l'usage des transports publics ", s'ils sont confrontés à des difficultés de stationnement, vont opérer un report modal plutôt que repenser leurs destinations.

³⁶ Notons qu'une logique d'action similaire a été mise en évidence par Van Vugt et al. (1996) lors d'une enquête réalisée auprès des employés d'une entreprise de Deventer aux Pays-Bas.

³⁷ Nous avons pu observer que la contrainte qui s'exerce sur ces usagers est plus forte à Berne, à Genève et à Lausanne que dans les autres agglomérations étudiées. Il en résulte une utilisation accrue des transports en commun pour se rendre au centre ville dans ces agglomérations.

Ces quatre types constituent des appropriations spécifiques de l'offre qui donnent sens à la double accessibilité à l'automobile et aux transports collectifs dont disposent tous les répondants interrogés. Ils se caractérisent en outre par un degré de congruence contrasté entre motilité et pratiques modales et le développement de compétences spécifiques. Les "automobilistes exclusifs" s'approprient le contexte en fonction des accès automobile et développent des compétences allant dans ce sens comme la connaissance fine des conditions de stationnement aux différentes destinations de leur vie quotidienne, suivant les jours, les heures etc. Leur mobilité est congruente avec leur motilité: bien qu'ils disposent de transports publics souvent de bonne qualité à leur domicile, ils ne les utilisent pas du tout, quelle que soit la qualité de services qu'ils offrent. Les "écologistes civiques" s'approprient leur contexte à travers la lunette de leurs convictions. C'est ainsi qu'ils vont se doter de bons accès aux transports publics, à la marche et/au vélo et d'une bonne connaissance du réseau et de ses possibilités. Leur mobilité n'est souvent pas totalement congruente avec leur motilité, comme l'atteste leur usage souvent très fréquent de l'automobile. Les "automobilistes contraints à l'usage des transports publics" ont une motilité proche de celle des "exclusive motorists", mais ont une représentation moins défavorable des transports publics et se résignent à les utiliser lorsque les conditions d'accès à un lieu qu'ils entendent fréquenter est difficile en voiture. Ils ont une motilité clairement non congruente avec leurs pratiques modales en ce sens que leur usage des transports publics est contraint par les conditions d'accès en automobile à certaines de leurs destinations de la vie quotidienne. Les "sensibles aux temps" enfin, ont une motilité se caractérisant par la volonté de se doter d'une double accessibilité automobile et transports publics et une évaluation des offres de transport en fonction de leur rapidité comparée. Cette évaluation nécessite des compétences spécifiques comme la lecture approfondie des horaires et une très bonne connaissance des conditions de stationnement et de circulation en automobile. La mobilité des "sensibles aux temps" est généralement congruente avec leur motilité: pour l'exemple des déplacements domicile – travail, j'ai pu observer qu'ils minimisent effectivement leurs temps³⁸.

L'examen du poids des différents types parmi la population enquêtée met en évidence des différences considérables entre les six agglomérations (voir Tableau 4.7). La plus saisissante est précisément la part très variable des "automobilistes exclusifs" (type 1), qui passe de 5% à Berne à environ 20% dans les agglomérations genevoise et lausannoise et à plus de 30% dans les agglomérations françaises. Ce poids contrasté covarie avec le type 4 "usagers sensibles à l'offre", dont le poids est nettement plus important à Berne que dans les autres agglomérations. Notons également que les "écologistes civiques" (type 2) sont partout très minoritaires, sauf à Berne où ils représentent tout de même 14% des personnes interrogées.

	Besançon	Grenoble	Toulouse	Berne	Genève	Lausanne
Type 1 «Automobilistes exclusifs»	34%	30%	36%	5%	21%	20%
Type 2 «Écologistes civiques»	3%	3%	2%	14%	7%	5%
Type 3 «Automobilistes contraints...»	30%	30%	36%	32%	34%	38%
Type 4 «Sensibles à l'offre»	21%	27%	16%	40%	29%	26%

Tableau 4.7 Part des quatre types dans la population enquêtée par agglomération

³⁸ La correspondance entre ces quatre types et les quatre idéaux-types de programmation de la mobilité présentés au chapitre 4 n'est pas évidente. Les "exclusive motorists" n'étaient pas intégrés à l'échantillon des entretiens sur la programmation puisque ceux-ci ne portaient que sur des usagers du train. Les "civic ecologists" se rapprochent des acteurs recherchant la qualité sensorielle dans leur vie quotidienne. Les "motorists constrained into the use of public transport" se répartissent entre les pré-programmateurs et les ouverts aux opportunités, quant aux "sensibles aux temps" ils sont associés aux répondants recherchant la succession efficace.

Ces différences montrent que le contexte a un impact sur l'appropriation des moyens de transport et les compétences qu'ils développent en tant qu'usagers, à deux niveaux:

Les différents contextes sont marqués par des valeurs spécifiques et une culture politique locale qui ont un impact sur le sens attribué aux différents moyens de transport. On le constate en particulier pour ce qui touche à l'écologie à travers le taux de citation plus élevé d'"écologistes civiques" à Berne.

La sédimentation des politiques de transport et d'urbanisme dans le temps a un impact sur l'appropriation des différents moyens de transport. Dans les agglomérations dans lesquelles les infrastructures de transports publics ont été détruites puis reconstruites, la population s'approprie moins les transports publics (taux de "automobilistes exclusifs" plus élevé). De même, les agglomérations dont le développement urbain s'est structuré autour des infrastructures routières sont celles où les potentiels de vitesse offerts par les transports publics sont les moins présents dans les logiques d'action (taux plus faible de "sensibles aux temps").

4.2.5 Conclusion

La typologie qui vient d'être présentée illustre la diversité des motilités qui sous-tendent les pratiques modales et leur interaction avec les territoires de la vie quotidienne. Cependant, la recherche de minimisation des temps de déplacement n'est pas toujours la logique d'action dominante: d'une part des potentiels de vitesse restent inexploités; d'autre part, même lorsqu'ils sont exploités, ces potentiels ne le sont pas nécessairement parce qu'ils permettent d'aller plus vite. Finalement, deux conclusions ressortent de ces analyses:

L'usage d'un potentiel de vitesse est loin d'être automatique. C'est en particulier le cas pour les transports publics, qui même lorsqu'ils sont plus rapides que l'usage de l'automobile ne sont pas forcément utilisés. La chose va même plus loin. Ces analyses montrent que lorsque l'utilisation de l'automobile est rendue problématique par les conditions d'accessibilités, certains répondants pratiquent d'autres lieux; c'est ainsi que les « automobilistes exclusifs », conditionnent leur espace pratiqué à la possibilité d'accéder facilement en automobile. Ainsi, non seulement certains potentiels ne sont pas utilisés, mais certains acteurs ont des stratégies visant à éviter leur usage.

L'accès à un potentiel de vitesse est souvent recherché pour rester à l'état de motilité. Ainsi, de nombreux répondants se dotent d'accès et de compétences via leur motilité, non pas pour être mobiles, mais au titre d'assurance. Il s'agit alors d'une sécurité que l'on peut utiliser en cas d'imprévu de façon à ne pas être pris au dépourvu. La recherche du potentiel le plus large semble être une logique très répandue, qu'atteste la citation très fréquente de "pratique" pour qualifier l'automobile ou les transports publics, qu'on en soit usager ou non. On trouve cette recherche chez les "automobilistes exclusifs", qui considèrent que les transports publics sont pratiques et ont localisé leur domicile à proximité de leur desserte alors qu'ils n'ont aucune intention de les utiliser. C'est aussi parfois le sens de la motorisation des "écologistes civiques", qui utilisent très peu l'automobile, mais trouvent également pratique de pouvoir en disposer, "au cas où" ils seraient confrontés à un imprévu.

Ces deux conclusions montrent, pour l'exemple très pointu du choix modal, des usagers disposant à la fois d'une automobile et de transports publics à leur domicile, la motilité ne peut se réduire à la recherche de minimisation des temps de déplacement par la vitesse. Parmi les personnes interrogées, qui disposent toutes d'un accès à l'automobile et aux transports publics, nombreuses sont celles qui se sont dotées de tels accès au titre d'assurance contre le risque. J'ai donc la confirmation de l'importance cruciale de distinguer le potentiel de vitesse et la mobilité effective: les potentiels de vitesse offerts par les systèmes de transport sont autant appropriés pour gagner du temps que pour se parer contre de fâcheuses éventualités. Ils ne servent donc pas nécessairement à échapper aux territoires.

4.3 Entre aspirations et mobilité: quelles inégalités?

Après avoir abordé les liens entre l'intensité et la diversité des mobilités et la congruence entre motilité et mobilité (§4.1), puis les logiques d'action qui sous-tendent la transformation de la motilité en mobilité (§4.2), nous allons nous concentrer sur les inégalités à partir du questionnement suivant : les potentiels de vitesse procurés par les réseaux de transport produisent-ils de nouvelles inégalités, ou contribuent-elles au contraire à davantage d'égalité d'accès ? Les controverses évoquées au § 2 concernant la fluidification illustrent la centralité de cette question: dans quelle mesure les inégalités face à la mobilité sont-elles liées aux territoires et dans quelle mesure sont-elles le reflet de l'accès aux réseaux? Ces inégalités sont-elles liées aux projets dont sont porteurs les acteurs? Peuvent-ils être rattachés à des modèles culturels?

Comme pour les autres chapitres s'appuyant sur des résultats de recherche, il a été décidé de se focaliser sur un aspect précis, particulièrement révélateur, plutôt que d'embrasser l'ensemble de la problématique. Pour aborder les inégalités face à la mobilité, nous allons donc nous appuyer sur l'exemple de la dynamique de croissance urbaine en France. Ce faisant, nous traiterons en particulier de mobilités résidentielles et de l'usage de l'automobile. Il ne s'agira pas de se focaliser sur les catégories économiquement défavorisées de la population et de décrire les difficultés qu'elles rencontrent dans l'acquisition de leur motilité et sa transformation en mobilité, mais bien de mettre en évidence les obstacles à la réalisation de projets de mobilité rencontrés par l'ensemble de la population.

4.3.1 L'automobile et la maison individuelle entre aspirations et arbitrages

Lorsqu'il s'agit de mobilité urbaine, il est courant de considérer la ville d'une façon dichotomique tant dans les milieux académiques (Ascher 1998) que parmi les professionnels du territoire et des transports (Dubois-Taine et Chalas, 1997), en opposant sa forme historique (qui serait à préserver) à sa forme émergente (dont le développement actuel serait difficile à maîtriser). Dans cette optique, la ville historique, qui correspond aux centres anciens, se caractérise par la concentration des populations et des activités. Elle implique densité et compacité, se construisant autour d'un centre-ville et de quartiers à l'échelle d'une mobilité piétonne, elle est marquée par la diversité économique, sociale et culturelle. Fait de contiguïté et de simultanéité, ce modèle urbain fonde ce que l'on nomme l'urbanité, qui relève aussi bien des lieux que des comportements. La ville historique renvoie à un système spatial caractérisé par une forte différenciation ville – campagne. A contrario, la forme périurbaine découle de l'étalement urbain. Elle se construit autour des grandes infrastructures de transports, se caractérisant par des centralités multiples, recomposées par ses habitants. Elle consacre la diffusion spatiale quasi-totale des modes de vie urbains dans les pays occidentaux. Ses limites spatiales échappent à la morphologie urbaine, elles dépendent des flux de mobilité, et ne s'inscrivent donc plus dans une opposition ville-campagne, mais dans un mitage du territoire permis par l'amélioration des accessibilités.

Dans la littérature scientifique, il n'est pas rare que la croissance rapide de la ville-périurbaine soit interprétée comme une résultante de son adéquation avec les valeurs dominantes de l'époque, soit l'envie d'être propriétaire, l'envie d'habiter une maison individuelle, l'envie de se déplacer en automobile pour la privatisation de la mobilité et la maîtrise de l'espace-temps que la voiture procure. On concède certes à une minorité d'intellectuels urbaphiles l'existence d'un autre modèle, renvoyant à la fois à la distinction sociale et à la nostalgie d'une ville historique en péril (Ascher 1998), mais fondamentalement, le développement périurbain est considéré comme dominant et inéluctable. L'aménagement du territoire est donc considéré comme impuissant face à cette lame de fond.

Dans cette représentation de la ville, la figure de la banlieue (le contexte suburbain) disparaît. Le suburbain est considéré tantôt comme prolongement de la ville-historique, tantôt comme une zone de transition entre les deux formes, caractérisée par la présence de grands ensembles. De facto, elle est considérée comme un " repoussoir ", un contexte plus ou moins stigmatisant dans lequel on se retrouve lorsqu'on a ni accès à la ville-historique, ni à l'habitat périurbain.

C'est à l'approfondissement de ces questions qu'est consacré le présent chapitre. Partant du constat que les postures qui viennent d'être brièvement énoncées sont insuffisamment étayées par des données empiriques, il se propose de discuter la problématique de la croissance urbaine à partir de la motilité des individus et des ménages en matière de mobilité résidentielle en s'appuyant sur les données d'une recherche menée dans le cadre du Predit³⁹.

³⁹ Cette recherche a fait l'objet d'une publication dont la référence est la suivante : Kaufmann V., Jemelin C. et Guidez J.-M. (2001) Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ? La Documentation Française, Paris.

Il est évident que l'étalement urbain et l'usage de l'automobile sont liés à des choix individuels, et en particulier, à l'aspiration à vivre en maison individuelle et à se déplacer en automobile pour la maîtrise de l'espace-temps que ce moyen de transport permet et le confort qu'il procure à ses usagers. Cependant, ces choix ne sont pas forcément le reflet des aspirations de la population et il est nécessaire de se défaire d'un schéma d'analyse causal a prioriste faisant correspondre choix à expressions des désirs, et se souvenir que la mobilité résidentielle et les pratiques modales sont le résultat d'arbitrages sous contraintes (Choko 1994). Ainsi, il est tout à fait possible que pour une partie de la population la possession d'une villa et une mobilité quotidienne basée sur l'usage intensif de l'automobile soient le résultat d'un jeu d'incitations structurelles ou contextuelles ayant pour conséquence que l'habitat périurbain et l'utilisation quotidienne de la voiture sont sans véritable alternative. Dans ce cas de figure, l'automobile apparaîtrait comme une pratique indispensable au développement de programmes d'activités et l'habitat périurbain comme le produit des conditions d'accès au marché du logement.

4.3.2 Les données

Cet examen a été basé sur une approche comparative entre des configurations urbaines variées, qui permettent de confronter des tissus différenciés en termes de composition sociale (catégories socioprofessionnelles, parcours de vie) et de contexte (l'urbanisme et de l'offre de transport), insérés dans des agglomérations urbaines de taille différentes. Les agglomérations retenues pour l'analyse étaient Paris - Île-de-France, Lyon, Strasbourg et Aix-en-Provence. Des quartiers se caractérisant par leur tissu ont été sélectionnés dans chaque agglomération :

- le tissu urbain d'urbanisme " pré-automobile ", pensé pour une mobilité de proximité dans les quatre agglomérations : Les Gobelins (Paris), Charpenne (Lyon), Neudorf (Strasbourg) et Aix-centre ;
- le tissu suburbain de première couronne en Île-de-France, à Lyon, et à Strasbourg : le centre d'Ivry-sur-Seine, La Duchère et Hautepierre ;
- le tissu de type ville nouvelle en Île-de-France : le centre d'Evry ;
- le tissu de type périurbain en Île-de-France, à Lyon et à Aix-en-Provence : Mennecy, Mions et Puyricard-Luynes.

Le questionnaire téléphonique a été administré à un échantillon de 500 personnes âgées entre 15 et 74 ans, représentatives de chaque quartier enquêté, en utilisant la méthode des quotas (sexe, âge et profession du chef de ménage, d'après les données INSEE du recensement de la population de 1990)⁴⁰.

4.3.3 Les aspirations de la population sont multiples

Les résultats de cette analyse montrent que la dynamique urbaine que connaissent actuellement les agglomérations françaises et par laquelle la croissance urbaine se fait autour de l'automobile, n'est pas le fruit d'un modèle d'aspiration généralisé dans la population.

Les aspirations en matière de localisation résidentielle ne vont pas uniquement vers le périurbain. S'il existe un désir de la part de répondants habitant en milieu urbain de vivre en milieu périurbain, l'inverse est également vrai. Notons cependant que les désirs de localisation sont dichotomiques : ils vont soit vers la ville-centre (pour 46% de la population enquêtée), soit vers le périurbain (pour 42% des interviewés). En termes de désirs, le suburbain est marginal, y compris chez ceux qui l'habitent (13% de l'ensemble des personnes interrogées). Cette situation s'explique par la stigmatisation de nombreux quartiers de banlieue, qui apparaissent à bon nombre de répondants comme synonymes de problèmes sociaux et d'anarchie urbanistique. Ainsi, la vision dichotomique de la ville observée dans des analyses des professionnels du territoire et des transports et dans la recherche

⁴⁰ Le questionnaire (de 20 minutes environ) a été administré en novembre 1998 pour la première phase (Île-de-France et Aix-en-Provence), fin-mars et avril 1999 pour la deuxième (Lyon et Strasbourg). Les entretiens téléphoniques, au domicile des personnes, ont été réalisés de 18h à 21h en semaine, et entre 10h et 19h le samedi. Aucune grève des transports publics urbains, ne pouvant influencer ponctuellement les réponses, n'a eu lieu durant la période. Il convient de relever que le taux de réponse moyen est proche de 50% (plus de 65% à Evry), donc élevé par rapport aux taux observés habituellement. Il révèle ainsi un accueil favorable et un intérêt marqué des personnes pour cette thématique.

urbaine est aussi présente dans les têtes. De fait, pour les habitants, elle se réfère plus ou moins explicitement à la ségrégation spatiale. Pour ceux qui habitent la banlieue, la quitter pour un quartier urbain central ou périurbain correspond à une trajectoire résidentielle ascendante, tandis que pour ceux qui n’habitent pas ces quartiers, une telle mobilité résidentielle représente bien souvent une trajectoire descendante. Au delà de cette image générale, notons cependant que la stigmatisation de la banlieue se cristallise souvent autour de la réputation scolaire des écoles. Ainsi, les parents ayant des enfants en âge scolaire ou s’en approchant ont une propension très forte à la mobilité résidentielle vers d’autres contextes.

Modèles	Total	Par sexe		Par type de ménage		
		H	F	Vivent seuls	couples	familles
Voudraient vivre en milieu urbain central	44%	42%	45%	49%	39%	38%
Voudraient vivre en banlieue	15%	16%	15%	17%	16%	13%
Voudraient vivre dans le périurbain	41%	42%	40%	34%	45%	49%
	5510	2600	2910	1424	1177	1600

Tableau 4.8 Aspirations concernant le lieu de résidence

4.3.4 Les arbitrages favorisent l’automobilité et l’étalement urbain

Si toute la population n’aspire pas à l’habitat périurbain, la recherche a montré qu’un jeu de contraintes pousse les personnes porteuses d’autres désirs vers ce modèle.

Les localisations résidentielles effectives de la population ne correspondent pas totalement à leurs désirs. Si nos résultats mettent en évidence une aspiration au périurbain dans les familles d’ouvriers et d’employés, ils montrent également le mouvement inverse : des personnes désirant être en centre-ville et vivant en périurbain (le Tableau 4.9 montre par exemple que si 28% des membres de ménages propriétaires en milieu urbain-suburbain souhaitent habiter en périurbain, 44% des membres de ménages propriétaires en périurbain souhaitent habiter dans un milieu plus urbain). Plusieurs raisons différentes se cachent derrière cette dernière tendance. Il s’agit tout d’abord d’une question de marché du logement. Des familles qui auraient souhaité devenir propriétaire d’un grand appartement et rester dans un quartier central sont contraintes à migrer dans un quartier périurbain, faute d’offre correspondant à leurs moyens et qui ont préféré partir dans le périurbain plutôt que d’acquérir un grand appartement en banlieue, souvent pour des questions de réputation scolaire (seules les familles les plus aisées y parviennent d’après notre échantillon). Mais ce n’est pas tout. L’analyse montre que la tendance mise en relief renvoie également à un certain désenchantement à l’égard du mode de vie périurbain. Les temporalités de la vie quotidienne et la nécessité en périurbain de faire un usage intensif des potentiels de vitesse procurés par l’automobile sont mal vécus par certains répondants, car les distances contraignent leurs programmes d’activités. L’opinion des enfants qui grandissent apparaît comme étant la troisième raison expliquant l’aspiration à un habitat plus urbain. La dépendance automobile et l’absence d’animation sont vécues comme un frein à l’indépendance.

Mode d'occupation du logement	Vivent dans la ville-centre ou la proche banlieue		Vivent dans le périurbain	
	Souhaitent vivre dans la ville-centre	Souhaitent vivre en périurbain	Souhaitent vivre dans la ville-centre	Souhaitent vivre en périurbain
Propriétaires	72%	28%	44%	56%
Locataires	63%	37%	31%	69%

Structure du ménage	Vivent dans la ville-centre ou la proche banlieue		Vivent dans le périurbain	
	Souhaitent vivre dans la ville-centre	Souhaitent vivre en périurbain	Souhaitent vivre dans la ville-centre	Souhaitent vivre en périurbain
Vivent seuls	71%	29%	33%	67%
Couples	65%	35%	39%	61%
Familles bi-parentales	59%	41%	38%	62%

Niveau d'études	Vivent dans la ville-centre ou la proche banlieue		Vivent dans le périurbain	
	Souhaitent vivre dans la ville-centre	Souhaitent vivre en périurbain	Souhaitent vivre dans la ville-centre	Souhaitent vivre en périurbain
Primaire	57%	43%	34%	66%
Supérieur	76%	24%	54%	46%

Tableau 4.9 Congruence entre la localisation résidentielle effective et souhaitée

4.3.5 Un modèle totalisant

Ainsi en France, les aspirations de localisation résidentielle en milieu urbain sont largement dichotomiques. Ces résultats montrent aussi qu'il existe dans la population un modèle d'aspiration dominant car soutenu institutionnellement par différents types d'aides, qui associe l'usage de l'automobile à l'habitat individuel. A travers cette observation la motilité apparaît sous un jour nouveau : d'une part elle ressort comme contrainte par la structure sociale et d'autre part ces résultats illustrent qu'elle est contextualisée, et que cette contextualisation s'impose aux acteurs. Plus précisément, quatre types de contraintes relatives à ces deux aspects ont pu être identifiés.

Les limites contextuelles du champ du possible

Le premier aspect renvoie directement à la question posée en ouverture de ce chapitre, à savoir la rencontre entre aspirations et contexte. Il apparaît que certaines aspirations ne rencontrent pas un contexte favorable dans les agglomérations étudiées. Les résultats suggèrent en particulier qu'il n'existe pas dans les agglomérations étudiées d'offre de logement permettant à une famille d'habiter un grand appartement ou une maison de ville à un prix abordable dans le centre d'une ville, alors même qu'il y a une demande. De même, les résultats montrent que rares sont les personnes pouvant se passer d'automobile dans la vie quotidienne, alors même qu'une frange de la population le souhaiterait. Il résulte de cette situation l'existence de divergences entre motilité et mobilité causées par le contexte: certains désirs restent à l'état potentiel faute d'offre permettant leur réalisation.

Relevons que cette contrainte induite par le contexte est elle-même contextualisée. Dans d'autres pays européens (ou dans certains cas d'autres villes françaises si l'on suit les analyses de Marc Wiel (1999) sur le parc de logement), les villes se sont développées autour d'autres types d'urbanisation produisant un système d'opportunités et de contraintes différent. Ainsi par exemple, les familles souhaitant vivre dans une maison de ville à proximité d'un centre urbain n'auront aucune peine à trouver chaussure à leur pied en Grande Bretagne, pays où le parc de logement se compose essentiellement de "terraced" et "semi detached houses". A l'inverse, les ménages souhaitant habiter une maison individuelle auront plus de difficultés en Grande Bretagne qu'en France, ce type de logement étant très onéreux. On pourrait suivre le même raisonnement pour l'usage de l'automobile. En Suisse où les réseaux de transports publics couvrent le territoire des agglomérations dans l'espace et le temps, il est plus facile de se passer d'automobile dans sa vie quotidienne qu'en France.

Les inégalités d'accès

Le deuxième aspect concerne les inégalités d'accès. Certains acteurs rencontrent des difficultés dans la réalisation de leurs projets car leur motilité est limitée par des contraintes d'accès. Ce mécanisme opère par le prix: ici, contrairement à la contrainte contextuelle, l'offre existe, mais elle est économiquement inabordable. Le cas de cet ordre le plus flagrant que nous avons rencontré lors de l'analyse des résultats de l'enquête est le désir d'être propriétaire d'une maison individuelle parmi les ménages d'ouvriers et d'employés de revenus modestes: ceux-ci ne peuvent pas se la payer et habitent généralement dans des immeubles collectifs (HLM ou non) en contexte suburbain. On retrouve cette situation chez les pendulaires travaillant en centre-ville et utilisant les transports publics pour s'y rendre, mais qui préféreraient utiliser l'automobile mais ne peuvent se payer une place de stationnement. Là aussi, le prix agit comme une contrainte. Il résulte de ces situations des divergences entre motilité et mobilité: la mobilité souhaitée n'est pas possible à cause d'une motilité limitée par les accès. On retrouve ici des phénomènes d'assignation territoriale largement abordés par les travaux sur les banlieues qui montrent que parmi les ménages économiquement les moins dotés, nombreux sont ceux qui souhaiteraient vivre dans un autre contexte. Ces résultats convergent également avec les travaux sur la dépendance automobile chez les ménages pauvres (Froud et al. 2000; Dupuy et al. 2001), qui montrent que le non accès à l'automobile limite fortement les programmes d'activités de la vie quotidienne.

Les transactions au sein des ménages

Le troisième type de contraintes identifié est relatif aux transactions au sein des ménages. Certains acteurs ont des mobilités ne correspondant pas complètement à leurs désirs et aspirations suite à des concessions faites à leur partenaire. Il en résulte également des divergences entre leur motilité et leur mobilité. De tels arbitrages ont en particulier pu être identifiés pour ce qui concerne le choix de localisation résidentielle (par exemple dans un couple l'homme préfère la ville et la femme la proximité de la nature). Ceci soulève la question du pouvoir: qui décide? Comment se met-on d'accord, sur la base de quels principes de justice, S'ils ne permettent pas d'aller très loin dans la réponse à cette question, les données donnent cependant un éclairage: les femmes sont plus nombreuses que les hommes à souhaiter habiter un autre contexte que celui dans lequel elles résident.

Si nous avons identifié ce type de situation dans le §4.1 à propos de l'organisation de la vie quotidienne, nous en avons ici une confirmation quantifiée qui permet de préciser les populations concernées. Les résultats mettent en évidence que les femmes semblent davantage subir ce type de contraintes, mais elles ne sont pas les seules. Les adolescents et les jeunes adultes vivant chez leurs parents sont parfois peu satisfaits de leur localisation résidentielle; c'est notamment le cas lorsque celle-ci est périurbaine. Le tissu périurbain dispersé que connaissent les agglomérations françaises étudiées impose l'usage intensif de l'automobile pour développer des programmes d'activité, notamment en soirée et le week-end. Or les adolescents et les étudiants n'ont souvent pas accès à l'automobile, faute de permis pour les plus jeunes, faute de possession d'un véhicule qu'ils doivent donc emprunter à leurs parents pour les autres.

Une appropriation dictée par la culture

Le quatrième type de contrainte relève du formatage des aspirations par la culture. Ce formatage s'opère à travers la motilité, et plus particulièrement la dimension de l'appropriation. L'attribution de valeurs aux différents contextes et moyens de transport guide les comportements et agit comme une limitation du champ du possible. C'est ainsi par exemple que de nombreuses familles recherchant à être propriétaires d'un grand appartement vont d'emblée exclure un certain nombre de localisations résidentielles suburbaines de leur univers de choix parce qu'elles perçoivent ces localisations comme peu désirables. Cette appropriation du contexte va réduire d'autant leur champ du possible. Plus généralement la représentation dichotomique de la ville qui a cours en France et

que l'on retrouve aussi bien parmi la communauté scientifique, les cercles de professionnels, les décideurs et la population constitue une grille de lecture de l'urbain qui guide fortement son appropriation. Cette vision dépasse les aspects morphologiques pour concerner également la mobilité. Ainsi, les jeunes adultes sont supposés apprécier la ville historique pour les aménités qu'elle offre, tandis que les familles sont supposées aspirer à la ville périurbaine, à cause du jardin et la proximité de la nature. Il s'agit d'un véritable modèle culturel de la ville et de son appropriation. Cette vision est à la fois insaisissable et omniprésente et marque de son empreinte aussi bien l'offre que la demande, les politiques publiques que les aspirations de la population.

Ce quatrième type de contrainte montre à quel point la motilité n'est pas seulement un bricolage se jouant au niveau des acteurs, de leurs interactions et de leurs positions, mais aussi l'expression d'une culture. Notons à ce propos que le modèle culturel mis en relief n'est pas généralisé en Europe. La représentation dichotomique du phénomène urbain qui a actuellement cours en France n'est pas aussi présente dans la plupart des pays européens. Les formes urbaines et leur image sont formatées par la ségrégation socio-spatiale, les politiques d'urbanisme et les lois en vigueur. De même, la répartition des logements dans l'espace de la ville et les désirs des citoyens concernant leur lieu de résidence dépendent largement de l'offre. Les exemples de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne et de la Suisse sont intéressants à cet égard parce que la répartition spatiale des logements et les aspirations des citoyens s'inscrivent dans des champs du possible différents.

4.3.6 La sédimentation des politiques en toile de fond

Les quatre types de contraintes structurelles et contextuelles qui viennent d'être évoquées à propos de la mobilité résidentielle en France renvoient chacune à leur manière à l'appareil législatif et aux incitations qu'il définit; à l'action publique et à sa sédimentation dans le territoire. Le contexte, les conditions d'accès, les arbitrages au sein des ménages et l'appropriation par les acteurs des possibilités offertes sont fondamentalement le reflet des règles du jeu produites par la politique. Les lois relatives au logement, à l'aménagement du territoire et aux transports urbains constituent des règles du jeu définissant des opportunités et sont l'expression de valeurs. De la même manière, le contexte existant, c'est-à-dire la forme urbaine (densité, type d'urbanisation etc.), le parc de logement, les offres de transport, l'articulation entre les zones urbanisées et les infrastructures de transport, peuvent être considérées comme la sédimentation des politiques passées: il définit un champ du possible et contribue à modeler l'image de la ville.

4.3.7 Conclusion

Les résultats que nous avons repris dans le § 4.3 mettent en évidence un modèle de vie urbain culturellement dominant. Ce modèle est repérable aussi bien dans les appareils institutionnels et législatifs, les pratiques des acteurs et leurs valeurs et aspirations. Il intègre la mobilité à deux titres. 1) Il propose un parcours de mobilité résidentielle allant vers le périurbain pour les familles et 2) le modèle périurbain promu est fondé sur un usage intensif des potentiels de vitesse procurés par les réseaux routiers. Nous débouchons donc sur le constat d'inégalités sociales liées à la motilité. La motilité résidentielle peut facilement se transformer en mobilité résidentielle si l'on s'inscrit dans la perspective du modèle culturellement dominant, lois, incitations, contexte et valeurs poussant à sa réalisation. Mais à l'inverse, la motilité résidentielle est limitée pour qui n'adhère pas à ce modèle.

Le contexte est loin d'offrir un réceptacle favorable à la réalisation de toutes les aspirations de mobilité de la population. Il apparaît clairement que certaines de ces aspirations sont légitimées par tout un faisceau de facteurs situationnels et symboliques, pendant que d'autres aspirations sont disqualifiées. Au terme de l'analyse en effet, le potentiel de mobilité des acteurs ressort comme étant lié au champ du possible procuré par le contexte en termes d'offre. Mais le constat va plus loin, car nos résultats indiquent que la transformation de la motilité en mobilité est porteuse d'inégalités. L'offre de logement favorise certaines motilités au détriment d'autres. Ainsi en France, le projet de devenir propriétaire d'une maison individuelle neuve est soutenu institutionnellement, des aides financières existent donc pour qu'il se réalise. Tous les projets de mobilité n'ont ainsi pas la même légitimité sociale.

Mais les observations que nous avons faites mettent également en relief des effets rétroactifs. Ainsi, les opportunités de mobilité résidentielle apparaissent comme inégalitaires, non seulement pour des aspects liés à la richesse des ménages, mais aussi pour des raisons liées aux stratégies d'élargissement du potentiel de mobilité de certaines catégories de population. Le renouveau de l'habitat urbain parmi les catégories de population les plus aisées et le développement des formes intermédiaires de mobilité dont nous avons décrit l'émergence (double domicile,

pendularité de longue distance, etc.) limitent la mobilité d'autres catégories de la population par leurs effets sur les marchés fonciers en termes de disponibilité et de prix.

4.4 La production du contexte

L'idée même de fluidification suppose que les structures sociales et territoires s'estompent au profit d'un contexte capable d'accueillir les aspirations les plus diverses. Le §4.3 a montré pour un exemple précis que le contexte était loin d'être une toile de fond neutre sur laquelle s'écrivent les mobilités. Dans les agglomérations étudiées, un modèle de vie urbain s'impose: il marque le territoire à travers la planification et l'appareil législatif, et ne correspond qu'aux aspirations d'une partie de la population. Cette situation est apparue comme un obstacle à la réalisation de certaines formes de mobilité qui ne rencontrent pas un terreau favorable à leur réalisation. Dans le présent chapitre, nous allons reprendre la question des politiques à incidence spatiale en nous interrogeant sur la production du contexte. Comment le socio-politique marque-t-il le contexte, par quel processus assiste-t-on au développement de contextes favorisant certaines aspirations et en disqualifient d'autres ?

Le modèle de vie urbain qui est apparu comme dominant en France est l'expression d'une culture: la manière dont est pensée, habitée et pratiquée la ville est différente en Allemagne ou en Grande Bretagne. Dans ces pays, elle ne se pose pas comme en France en termes d'opposition entre une ville-historique d'immeubles anciens et une ville périurbaine faite de maisons individuelles et de zones d'activités dispersées. Les formes urbaines et leurs accessibilités se construisent selon d'autres modalités. Ainsi, l'offre urbaine, les conditions d'accès à cette offre et la valeur attribuée aux différents usages possibles de la ville sont spécifiques à chaque contexte (le contexte ne se définissant d'ailleurs pas nécessairement au niveau national). En ce qui concerne la motilité, ces observations débouchent sur deux enseignements. (1) D'une part la motilité est formatée par le contexte, qui incite à se doter de certains accès plutôt que d'autres, à acquérir certaines compétences et s'approprier les accès de telle manière plutôt que de telle autre. (2) D'autre part, les différentes aspirations et projets sont susceptibles de se réaliser plus ou moins facilement suivant qu'ils sont ou non en prise avec les modes de vie dominants. Ces deux enseignements illustrent l'importance du contexte et de sa production par rapport à la question de la fluidité sociale. Ils suggèrent en outre que l'analyse de la production du contexte gagne à être abordée par le biais de comparaisons.

L'analyse des politiques publiques nous apprend que la production du contexte relève largement de la coordination entre politiques sectorielles. Par exemple, l'impact sur les accessibilités d'une politique de développement des transports publics dépend largement de sa coordination avec la planification urbaine: si l'urbanisation se développe essentiellement en dehors des périmètres desservis, cet impact sera beaucoup plus réduit que si l'urbanisation se développe dans des quartiers desservis. Cet état de faits résulte de la complexité croissante des interdépendances entre les politiques sectorielles, qui nécessitent une coordination de plus en plus poussée. Les enjeux de la production du contexte se trouvent donc largement dans les interfaces entre politiques sectorielles.

Compte tenu de ces considérations, nous avons choisi de baser l'analyse développée dans le présent chapitre sur les résultats d'une recherche comparative traitant de la coordination de politiques publiques à incidence spatiale.

Ce chapitre se compose de trois parties principales. La première est consacrée à une brève description des données d'enquête sur lesquelles est basée l'analyse. La deuxième est consacrée à la présentation de quatre dimensions concourant à la production du contexte. La troisième vise à mettre en relief les incompatibilités entre ces quatre dimensions.

4.4.1 Les données

Pour aborder cette problématique, nous proposons de nous appuyer sur des données de la participation suisse au COST 332⁴¹, c'est-à-dire un programme de recherche européen auquel différents pays se joignent et apportent une contribution, fondée sur leurs expériences nationales. Ce programme est dédié à la coordination entre politiques

⁴¹ Ce travail de recherche a été réalisé par une équipe composée de Yves Ferrari, Dominique Joye, Vincent Kaufmann et Fritz Sager. Il a fait l'objet d'un rapport publié à l'IREC en 2001, sous le titre " La coordination entre projets de transport et planification territoriale. Berne, Bâle, Genève et Lausanne ".

publiques de transport et d'aménagement du territoire, il vise à mettre en évidence les réponses institutionnelles et procédurales à la question : comment articuler l'urbanisation aux systèmes de transports publics ? Celle-ci a fait couler beaucoup d'encre ces vingt dernières années à travers toute l'Europe sans être véritablement résolue. D'une manière générale, si on sait techniquement ce qu'il faut faire pour amarrer l'urbanisation aux gares, on ne sait en revanche pas comment politiquement les mettre en oeuvre. Structurer une agglomération autour des interfaces de transports publics implique une coordination poussée entre les politiques et transports urbains et régionaux et la politique de l'urbanisation et cette coordination est souvent difficile à implémenter. Cet exemple appliqué permet d'interroger la production du contexte à partir de trois dimensions : les valeurs et la culture politique, les institutions et aspects législatifs et les réseaux de transport existants.

Cette recherche porte sur quatre agglomérations suisses: Bâle, Berne, Genève et Lausanne. Comparer ces agglomérations est intéressant à trois titres:

- Tout d'abord, ces agglomérations sont situées dans des aires culturelles différentes: germanophone pour Bâle et Berne, francophone pour Genève et Lausanne. Ces cultures s'accompagnent dans le domaine qui nous intéresse d'une différence de perception dans l'importance des problèmes écologiques. Ainsi, l'acuité de la conscience écologique est supérieure à Bâle et Berne. Il en résulte que le respect de l'environnement est un argument ayant politiquement beaucoup plus de poids dans ces deux villes qu'à Genève ou Lausanne.
- Ensuite, le fédéralisme helvétique, qui implique une très forte décentralisation du pouvoir au niveau cantonal, fait que chacune de ces agglomérations offre des spécificités institutionnelles et législatives. Ces dernières s'accompagnent de cultures politiques locales et définissent les modalités d'action politique. Ainsi dans chacune de ces quatre villes les règles du jeu institutionnelles sont un peu différentes. A Genève par exemple, on relèvera l'existence d'une tradition d'action publique en matière de planification urbaine et une législation complète et contraignante en la matière qui n'existent pas à Lausanne.
- Enfin, les potentiels de vitesse offerts par les différents réseaux de transport sont assez contrastés. Ainsi, l'offre de transports ferroviaire régionale est beaucoup plus développée à Berne qu'à Bâle, Lausanne et surtout Genève. De plus, l'urbanisation est articulée autour des gares dans les deux premières agglomérations citées, tandis qu'elle a été structurée autour des rocade routières dans les deux dernières. Les réseaux autoroutiers sont aussi inégalement développés: si Berne et Lausanne sont toutes deux situées à un nœud ferroviaire important, Bâle et Genève occupent une position nettement moins centrale.

En confrontant ces quatre agglomérations, nous comparons des contextes susceptibles de produire des systèmes de contraintes et d'opportunités différents. Pour analyser concrètement la production du contexte, des études de cas ont été retenues dans chaque agglomération. Le but des études de cas est de mettre en évidence la combinaison des logiques d'action à l'œuvre dans le développement d'un projet impliquant une dimension urbanistique et une dimension transport. Dans ces études de cas, nous nous intéressons aussi bien à la constitution du projet, son contexte et les objectifs auxquels il répond qu'à la manière dont se positionnent et inter-agissent les différents acteurs impliqués dans le processus conduisant à sa réalisation. Nous explorons donc la construction du processus de coordination comme un système d'action social. Ce procédé permet de mettre à l'épreuve de la pratique les conceptions globales et les dispositifs de coordination mis en évidence.

En tout, six études de cas ont été retenues :

Bâle : le tram du Claragraben. Ce projet, qui ne verra finalement pas le jour, consiste à réaliser une ligne de tramway d'interconnexion. L'objectif du projet est de renforcer l'offre pénétrante de transports publics depuis le nord de l'agglomération. L'impact du projet est concentré dans une zone extrêmement localisée où la densité urbaine est forte.

Bâle : la Ligne Verte du S-Bahn. Ce projet, réalisé, consiste à développer une nouvelle offre ferroviaire diamétrale en utilisant des infrastructures existantes. Il s'inscrit dans le cadre plus large de la réalisation d'un réseau de S-Bahn dans la région bâloise. La Ligne Verte est transfrontalière (franco-suisse), ce qui complexifie le processus de décision et les enjeux de coordination.

Berne : le pôle du Wankdorf. Le projet, actuellement en cours de réalisation, consiste à planifier une centralité urbaine comprenant notamment une jonction autoroutière, une gare du S-Bahn bernois et un terminus de ligne de tramway. Il est prévu que ce pôle accueille à la fois des emplois, un nouveau stade, un centre commercial, des équipements de loisir et un parc-relais. Cette étude de cas se situe dans une zone actuellement faiblement densifiée et implique des partenariats entre acteurs publics et acteurs privés.

Genève : le Rhône Express Régional. Ce projet, réalisé, consiste à dynamiser l'offre ferroviaire entre le centre-ville et la partie ouest du canton de Genève en utilisant des infrastructures existantes. Le projet dont l'impact est régional se situe dans une zone à faible densité urbaine. Le terminus de la ligne est situé à la frontière franco-suisse de La Plaine, un prolongement jusqu'à Bellegarde est à l'étude, de même qu'une densification de l'urbanisation à proximité des gares.

Genève : le pôle de la Praille-Bachet-de-Pesay. Ce projet, en cours de planification consiste à requalifier l'entrée sud de Genève. Situé à une jonction autoroutière et à proximité d'un nœud de transports publics, il prévoit notamment la réalisation d'un stade, d'un complexe commercial, d'équipements hôteliers et culturels, d'un parc-relais et d'une gare. Ce projet se caractérise par une forte implication d'acteurs privés (promoteur du stade et du centre commercial).

Lausanne : le prolongement du Lausanne-Echallens-Bercher. Le projet, réalisé en 2002, consiste à prolonger une ligne régionale de chemin de fer jusqu'au centre ville et de développer à son nouveau terminus une interface de transports publics. Le projet est situé dans une zone à forte densité et vise la recomposition des centralités urbaines lausannoises ; il implique des partenariats publics-privé.

L'entretien semi-directif auprès des acteurs impliqués dans chaque projet a été retenu comme méthodologie. Les entretiens ont été dirigés au moyen d'un guide reprenant les pistes explicatives énoncées suite à l'analyse des plans directeurs et des dispositifs de coordination dans chaque agglomération. Le nombre de personnes interviewées (de 4 à 15) ainsi que la fonction de ces dernières (dirigeante pour la plupart) variaient en fonction de l'ampleur des études de cas.

4.4.2 Quatre facettes de la production du contexte

L'analyse des six études de cas permet de mettre en relief quatre dimensions concourant à la production du contexte : les objectifs politiques, le mode d'intervention des pouvoirs publics, l'architecture institutionnelle et la morphologie urbaine pré-existante. Plusieurs d'entre-elles concernent la motilité des acteurs.

Les objectifs politiques

Le premier aspect concerne la conscience écologique et son impact sur la définition des objectifs des politiques des transports et de l'urbanisation et de leur coordination. A Bâle et surtout à Berne, l'objectif de ces politiques est la limitation de l'usage de l'automobile en milieu urbain pour des motifs environnementaux. Ceci se traduit dans les études de cas par une coordination très poussée entre politique des transports et politique de l'urbanisation : le moyen retenu pour limiter l'usage de l'automobile est d'amarrer l'urbanisation aux gares. Il s'agit donc d'une politique basée sur les accessibilités transports publics. Elle part du principe que les différents moyens de transport ont un impact structurant différentiel sur le territoire. L'automobile jouit d'une représentation sociale forte et positive, spécialement chez les investisseurs, ce qui les conduit à retenir en priorité des localisations à forte accessibilité automobile. Par ailleurs, le réseau routier fournit un maillage si fin qu'il permet de pallier l'absence de coordination entre les politiques de transports urbains et régionaux et d'aménagement du territoire par une articulation « naturelle » des localisations au réseau routier. Articuler l'urbanisation autour des transports publics suppose en revanche une politique volontariste dans la mesure où les coûts d'infrastructure et de fonctionnement sont élevés et la desserte par définition discontinue.

Cette politique part du principe que la motilité des acteurs est en porte-à-faux avec la volonté politique de réduire l'utilisation de l'automobile. Pour dépasser cette opposition, l'action publique joue sur la dimension de l'accès: c'est en rendant difficile l'accessibilité en automobile à certains lieux que l'on entend favoriser l'utilisation d'autres moyens de transport.

A Genève et Lausanne, où la conscience écologique est nettement moins développée, la politique des transports n'a pas pour objectif prioritaire de limiter l'usage de l'automobile, mais d'assurer une complémentarité d'usage entre les moyens de transport, complémentarité qui fonde l'idée de choix modal. Il s'agit donc d'une politique fondée tantôt sur les accessibilités automobiles, notamment en ce qui concerne les entrées de ville, tantôt fondée sur des accessibilités multimodales, c'est-à-dire avec une bonne desserte par les transports publics et la possibilité d'accéder en automobile. La préservation de l'environnement n'est pas suffisamment légitime pour que l'on envisage de contraindre les usagers. La politique des transports et de l'urbanisation menée à Genève et Lausanne se saisit de la motilité des acteurs par le biais de l'appropriation. L'idée de base est de considérer que s'il existe une offre alternative concurrentielle à l'automobile, les acteurs vont la considérer dans leurs choix et que c'est de cette manière que l'on réduira le trafic automobile urbain. Ces résultats montrent clairement l'impact que peuvent avoir les objectifs politiques sur la production du contexte.

A priori, l'option retenue à Genève et Lausanne semble plus fluide et l'option Bâle-Berne plus contraignante pour les acteurs. Dans le premier cas de figure en effet on met les acteurs dans une situation qui les oblige à adopter certaines pratiques ; dans le second, on propose au contraire des alternatives, à chacun de choisir celle qui lui convient le mieux. Et pourtant, à y regarder de plus près, la chose est moins évidente. Le chapitre 5 a montré que l'usage des potentiels de vitesse par les usagers est loin d'être automatique, tout particulièrement en ce qui concerne les transports publics. On peut déduire de cette observation que la coordination entre urbanisation et transports telle qu'elle est pensée à Genève et Lausanne contribue à produire un contexte totalisant susceptible d'imposer l'usage de l'automobile à des acteurs ne le souhaitant pas, par l'intermédiaire des mécanismes mis en évidence pour les agglomérations parisienne, lyonnaise, strasbourgeoise et Aix-en-Provence (voir §4.3). In fine, il apparaît que les choix politiques réalisés à Bâle et Berne et ceux de Genève et Lausanne produisent des jeux de contraintes contextuelles de nature différente qu'il est difficile de hiérarchiser en termes de fluidité.

Le mode d'intervention des pouvoirs publics

Le deuxième aspect concerne le mode d'intervention des pouvoirs publics dans la mise en œuvre des politiques coordonnées de transport et de l'urbanisation. Trois manières de concevoir le rôle des pouvoirs publics ont été mises en évidence : l'état planificateur, l'état incitateur, l'état " offreur " .

- Le premier, *l'état planificateur*, consiste à définir un champ du possible de l'urbanisation strictement limité par des plans de zone en fonction des accessibilités. Dans les études de cas, le projet du Wankdorf à Berne fait appel à ce mode d'intervention. La réalisation de la " Grüne Linie " Regio-S-Bahn dans sa partie suisse a également été conçue dans cette perspective.
- Le deuxième, *l'état incitateur*, consiste à favoriser l'urbanisation de certains lieux à cause de leur accessibilité par des mesures d'incitation, financières notamment. Le pôle de La Praille à Genève renvoie à une *planification incitatrice* où l'état favorise les implantations sur le pôle en offrant de meilleures conditions financières que dans une zone industrielle.
- Le troisième, *l'état offreur*, consiste à déployer des infrastructures de transport de façon à offrir des potentiels d'accessibilité qui sont supposés structurer l'urbanisation. La *planification par l'offre* a largement sous-tendu le projet du prolongement du LEB et le RER de La Plaine à Genève. Dans ces deux projets, les pouvoirs publics se sont bornés à développer une offre de transports publics en postulant son pouvoir d'attraction sur les investisseurs

Dans tous les cas, la manière dont le rôle de l'état est conçu fait référence à un système de valeurs qu'il est possible de relier au clivage partisan. Le modèle de l'état planificateur renvoie au modèle républicain du gouvernement qui décide sans nécessairement tenir compte des milieux économiques ou d'autres groupes de pression. En Suisse, c'est souvent le modèle d'articulation urbanisme – transport défendu par les milieux écologistes. L'état incitateur est en phase avec les modèles de gouvernance, où l'état négocie avec les acteurs et joue avec les conditions cadres pour influencer des décisions d'investissement privé. En Suisse, les études de cas suggèrent qu'il soit politiquement soutenu par les partis se réclamant du centre-gauche. L'état offreur quant à lui suppose qu'une politique d'investissement dans l'infrastructure est susceptible d'avoir des effets structurants décisifs sur l'urbain. Dans les cas étudiés, ce modèle est défendu par la droite.

Chacune de ces manières de planifier produit un contexte aux opportunités spécifiques faisant appel à la motilité des acteurs de manière différente : l'état planificateur canalise la motilité au nom de l'intérêt général en lui définissant un cadre territorialisé. La motilité est ici régulée par les objectifs politiques qui peuvent aller jusqu'à la contraindre. L'état incitateur pousse les acteurs à adopter une conduite économiquement rationnelle. Ce faisant, il demande de la part des acteurs des compétences d'évaluation assez fines et incite à une appropriation du contexte en fonction du rational choice model. L'état " offreur " compte sur l'usage des potentiels de vitesse offerts. Il parie sur les effets structurants des infrastructures et attribue donc un rôle important à la motilité des acteurs, puisque c'est de ses différentes facettes que va dépendre l'utilisation de ce qui est offert. Dans cette dernière option, la politique menée est régulée par la motilité des acteurs : le succès ou l'échec des choix politiques effectués va dépendre de la motilité de la population et des investisseurs.

L'architecture institutionnelle

Le troisième aspect est l'architecture institutionnelle et sa formalisation législative. Il est ressorti des études de cas que cet aspect définit le champ du possible des politiques coordonnées et par ce biais de la production du contexte. Les objectifs politiques et le mode d'intervention des pouvoirs publics sont mis en œuvre en passant à travers l'architecture institutionnelle et l'appareil législatif. Cette opération est loin d'être négligeable et peut être de nature à marquer un projet dans son contenu, favoriser ou défavoriser voire faire obstacle à une politique coordonnée. Quatre éléments liés à l'architecture institutionnelle sont apparus au fil des études de cas comme étant pertinents :

Le " dispatching " des services impliqués dans l'administration peut conduire à renforcer certains liens et à en amoindrir d'autres ; par ce biais, la coordination et la cohérence de l'action publique peuvent être favorisées ou au contraire défavorisées. Lorsque les administrations chargées des transports et de l'aménagement du territoire dépendent du même département, la coordination se trouve favorisée (comme à Berne) ; lorsqu'au contraire, ces administrations dépendent de départements différents, la coordination est plus complexe à mener, a fortiori lorsque les magistrats à la tête des départements n'ont pas la même couleur politique (comme à Genève).

La distribution verticale des compétences est de nature à favoriser ou défavoriser la coordination entre politique de l'urbanisation et des transports. Les études de cas ont en particulier montré que la maîtrise cantonale (échelle macro-locale) des plans d'affectation est un facteur favorisant cette coordination, tandis qu'une maîtrise communale (échelle micro-locale) la dessert, car elle multiplie les acteurs impliqués et contribue ainsi à émietter la coordination (comme à Lausanne).

La clarté de la distribution des compétences entre les acteurs publics et le degré d'imperméabilité réciproque des sphères politique et technique vont influencer la coopération entre les acteurs. Un organigramme sans ambiguïtés, assorti d'une séparation entre enjeux politiques et techniques favorise la coopération. C'est le principal atout du dispositif mis en place à Berne pour le projet du Wankdorf. Le flou institutionnel est apparu au fil des études de cas comme un ennemi de la coordination : doublons, maîtrises d'ouvrage mal définies sont autant de sources de conflits qui favorisent le développement de logiques de rapports de force institutionnels au détriment des logiques de projet.

Les opportunités de financement agissent de façon prépondérante sur les options stratégiques retenues dans un projet d'infrastructure ou de développement urbain, en matière d'articulation entre urbanisation et offres de transport. Or les études de cas ont mis en évidence que les opportunités de financement sont un frein à l'articulation entre l'urbanisme et les infrastructures de transports publics, parce qu'elles sont sectorielles, aucune loi n'offre des règles du jeu permettant de financer des projets prévoyant une telle articulation. Le prolongement du Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) est parmi les études de cas celle qui est la plus significative de ce point de vue : les opportunités de financement fédéral de ce projet reposent en effet sur la Loi sur les chemins de fer, de " RAIL 2000 ", et l'ordonnance pour la séparation des trafics, ce qui implique que ce projet doit impérativement relever du seul domaine des transports pour profiter de subventions.

Ces quatre éléments mobilisent indirectement la motilité des acteurs. En définissant les limites du champ du possible de l'action publique, ils vont plus ou moins permettre de produire un contexte susceptible d'accueillir différentes aspirations et modes de vie. A ce titre, ils vont plus ou moins permettre l'expression de modes de vie diversifiés.

La morphologie urbaine pré-existante

La dernière dimension concourant à la production du contexte que nous avons identifiée renvoie aux impacts de la sédimentation de politiques à incidence spatiale. Les études de cas ont montré que les objectifs politiques et les modes d'intervention des pouvoirs publics dépendent du contexte pré-existant. Les politiques territoriales antérieures induisent donc des éléments structurants pour les politiques spatiales futures – en termes de pratiques et de représentations – qui font qu'il est parfois difficile d'infléchir les dynamiques spatiales engagées.

Un double mouvement a pu être mis en évidence : d'une part, la morphologie du territoire oriente les choix de coordination et la motilité des acteurs ; d'autre part, les décisions d'aménagement du territoire antérieures créent cette morphologie. La configuration d'un bassin de vie est non seulement un déterminant de la coordination entre transport et aménagement du territoire, dans la mesure où elle définit la façon dont le spatial est perçu par les acteurs, mais il est aussi le résultat d'un tel processus.

Plus spécifiquement, les études de cas ont montré que l'existence, ou la non-existence d'infrastructures ferroviaires dans une agglomération influence non seulement des décisions relatives à la politique des transports publics, mais aussi des décisions d'aménagement du territoire. Articuler le développement urbain à des infrastructures ferroviaires à construire est à la fois plus ambitieux et plus complexe à mettre en œuvre que mener la même politique dans une agglomération disposant déjà d'infrastructures ferroviaires. Le cas du canton de Genève est tout à fait typique de cette situation. Si Genève n'a jamais été un nœud ferroviaire important, elle disposait d'un imposant réseau de tramway, qui a cependant été presque totalement disloqué dans les années 1950 et 1960. Il n'est donc plus guère possible, en tous cas dans la représentation de certains planificateurs, d'articuler le développement urbain autour d'infrastructures lourdes de transports publics, qui resteraient à reconstruire. Cette situation fait qu'à Genève, comme l'attestent les plans directeurs d'aménagement développés depuis les années 1970, on peine à imaginer le développement articulé à autre chose qu'à des nœuds routiers. La possibilité de structurer l'agglomération autour du chemin de fer semble sortie du champ du possible de la planification, comme si l'absence de véritable réseau ferré empêchait d'en imaginer un.

4.4.3 Les incompatibilités productrices de contexte

Le corpus d'entretien des études de cas montre que les objectifs de la coordination, les principes d'action retenus pour atteindre ces objectifs, l'architecture institutionnelle et l'état pré-existant des infrastructures de transport et de l'urbanisation débouchent bien souvent sur des effets non voulus concourant à produire un contexte qui ne correspond pas aux objectifs fixés. Cette situation découle en particulier d'incompatibilités entre les quatre dimensions mises en relief. Les incompatibilités constatées renvoient à des contradictions d'ordre socio-politique et socioculturel.

Les contradictions entre l'architecture institutionnelle et les objectifs et principes d'action

Dans plusieurs études de cas, il est apparu que l'architecture institutionnelle était en porte-à-faux avec les objectifs politiques ou les principes d'action retenus pour atteindre ces objectifs. Ce cas de figure a pu être mis en relief pour le prolongement de la ligne de chemin de fer du LEB à Lausanne et pour le pôle Praille-Bachet à Genève. Dans les deux cas, les objectifs de coordination ont été malmenés par le financement du projet et la sectorisation de la maîtrise d'ouvrage. Le prolongement du LEB, relevant du domaine ferroviaire a obtenu un financement au titre d'infrastructure et il a été piloté par le Service des Transports du canton de Vaud. De même, la construction du pôle de La Praille-Bachet a obtenu des subventions au titre d'équipement (pour le stade) et a été pilotée par le département de l'aménagement. Dans les deux cas, les financements publics, sectoriels, ne comprenaient aucun " bonus " à la coordination. Au contraire, son intégration au projet renchérisait le coût du projet, elle en a été écartée. Cet abandon de la coordination a été d'autant plus facile que le pilotage des projets a été assuré par un service ne traitant respectivement que des transports ou de l'aménagement.

Les objectifs politiques de coordination ne peuvent être atteints parce que les opportunités de financement ne leur correspondent pas et que le dispatching des services dans les administrations leur fait obstacle. Il en résulte la production d'un contexte favorisant l'automobilité par défaut. L'automobile, de part les caractéristiques de la mobilité qu'elle permet (mode de transport individuel rapide), est en effet le seul moyen de transport permettant de pallier l'absence de coordination.

Les contradictions entre objectifs et principes d'action politique et la motilité des acteurs

Les différents modes d'intervention des pouvoirs publics, soit les modèles de l'état planificateur, de l'état incitateur et de l'état " offreur " ne permettent pas tous d'atteindre les objectifs fixés en matière de coordination entre urbanisation et offre de transport.

Les études de cas ont en particulier permis de constater que l'objectif d'articuler l'urbanisation aux infrastructures de transports publics est incompatible avec le mode d'intervention de l'état " offreur ". Même si une telle combinaison est théoriquement imaginable (et de fait imaginée dans des cas où la morphologie urbaine pré-existante incite fortement à l'usage de l'automobile), sa concrétisation est compromise par l'" effet structurant " des infrastructures routières sur l'urbanisation. Les études de cas du RER de La Plaine à Genève, du prolongement du LEB à Lausanne et du S-Bahn "Ligne Verte" à Bâle sont tout à fait révélatrices de cette incompatibilité : dans les trois cas, la réalisation de la nouvelle offre de transport n'a eu qu'un impact minime sur l'urbanisation, cette dernière continuant à se structurer autour des infrastructures routières rapides. Les ménages et les entreprises privilégient les accessibilités routières dans leur choix de localisation. Leur motilité les pousse majoritairement vers l'automobilité à cause d'effets de club liés au fait que la morphologie urbaine pré-existante incite à l'usage de l'automobile. Il en résulte la production d'un contexte favorisant la dépendance automobile, qui est contraire aux objectifs politiques fixés au départ.

Ce résultat illustre l'importance cruciale des valeurs dans la production du contexte : affirmer qu'il faut articuler l'urbanisation aux gares pour des raisons de protection de l'environnement implique de surmonter des contradictions culturelles et nécessite pour ce faire des modes d'intervention susceptibles de canaliser la motilité de certains par des règles du jeu qui incitent ou imposent de se localiser dans des lieux bien desservis par les transports publics.

4.4.4 La gouvernance en question

La mise en relief des incompatibilités illustre que si le politique est central dans les processus de production du contexte, il ne se réduit pas à une question de gouvernance. Les pouvoirs publics peuvent parfaitement développer un projet coordonné, visant à articuler l'urbanisation aux infrastructures, en partenariat avec différents acteurs privés, qui est basé sur la mise en œuvre de moyens ne permettant pas d'atteindre l'objectif d'articulation faute d'avoir tenu compte de la motilité des acteurs. En d'autres termes, il peut y avoir un consensus socio-politique autour de solutions techniques inaptes à atteindre les objectifs fixés, car en porte-à-faux par rapport aux logiques d'action des usagers. Avoir l'ambition de structurer l'urbanisation autour des infrastructures de transports collectifs, comme c'est le cas en Suisse, implique nécessairement une politique visant à canaliser la motilité des acteurs, à l'instar de celle menée à Berne, pour dépasser les contradictions entre valeurs socio-politiques et valeurs socio-culturelles.

4.4.5 Conclusion

L'analyse de la production du contexte qui vient d'être présentée sur la base de l'exemple précis de la coordination entre urbanisation et transports dans quatre agglomérations helvétiques débouche sur une conclusion centrale : *la production d'un contexte contraignant pour les acteurs est, à terme, le fruit de politiques régulées par la seule motilité des acteurs.*

Compte tenu des systèmes de valeurs, les usagers en situation de choix vont majoritairement plébisciter l'usage de l'automobile. Système routier et transports publics lourds n'ont pas le même attrait pour des investisseurs à tel point qu'on ne peut les considérer de la même façon. Si la ville émergente se fait autour des rocades et jonctions autoroutières sans qu'il n'y ait pour cela besoin d'une planification autre que par l'offre, développer une urbanisation articulée autour des infrastructures de transports publics implique en revanche le recours à la planification ou l'incitation qui érige des " règles du jeu " strictes auxquelles il n'est pas possible de déroger.

Cette conclusion peut paraître paradoxale. Une politique fondée sur la seule création d'infrastructures peut être de nature à limiter l'étendue du champ du possible en matière de mobilité. Dans ce cas, les investisseurs ayant en effet tendance à ne s'approprier que les infrastructures routières, ce qui du même coup disqualifie progressivement les autres offres, la ville se structurant autour des accessibilités routières. A l'inverse, l'étude de cas de Berne montre qu'une politique d'accessibilité contraignante à l'égard de l'automobile fondée sur une

stricte articulation des zones urbanisées aux transports publics est de nature à favoriser l'épanouissement d'une large palette d'aspirations.

Les dimensions mises en évidence par les études de cas comme étant centrales dans la production du contexte et leurs incompatibilités suggèrent que le mode d'intervention des pouvoirs publics soit utilisé comme une ressource stratégique pour réconcilier les contradictions entre le socio-politique et le socioculturel. L'inadéquation entre les moyens engagés et les objectifs politiques affichés peut être comprise permet à la fois de justifier d'une politique visant à réduire l'usage de l'automobile censée être volontariste car fondée sur des dépenses d'investissements importants, tout en préservant les intérêts des investisseurs privés souhaitant se localiser en fonction des accès routiers uniquement.

Finalement, l'ensemble de ce chapitre fait apparaître la fluidité comme une idéologie au service des acteurs dominants. Développer des offres de transport alternatives en disant " aux investisseurs et aux usagers de choisir ", revient à favoriser l'automobile, compte tenu de sa position dominante dans la mobilité quotidienne et les effets de club que cela entraîne.

Réguler la motilité : un outil pour l'aménagement

Dans quelle mesure les potentiels de vitesse procurés par les systèmes techniques de transport et de télécommunication peuvent-ils être considérés comme des vecteurs de changement social ? L'ensemble de la recherche menée se rattache à cette problématique, avec une contribution conceptuelle et des analyses empiriques.

Après avoir discuté les enjeux économiques, technologiques et sociétaux de la mobilité, nous avons proposé le concept de motilité pour saisir les implications territoriales et sociales des systèmes techniques de transport et de télécommunication. Cette proposition fait suite au constat que la notion de mobilité, émiétée et focalisée sur le déplacement, ne permet pas de saisir de façon précise l'acquisition de la propension au déplacement et les logiques d'appropriation des potentiels de vitesse. Nous avons ainsi défini la motilité *comme la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets*. La motilité se compose de trois dimensions, l'accessibilité, les compétences et l'appropriation. La motilité n'a pas nécessairement vocation à se transformer en mobilité, elle peut aussi rester à l'état de potentiel pour permettre une ouverture à des opportunités futures. Dans l'optique retenue, la motilité est systémique, elle comporte donc des boucles de rétroaction : la motilité des uns influence la motilité des autres.

Nous nous sommes ensuite attachés à faire vivre la notion de motilité en testant ses vertus heuristiques à partir de la ré-analyse de quatre bases de données relatives à différents aspects de la mobilité urbaine. Arrivés au terme de cet examen, nous allons en synthétiser les principaux résultats et proposer une conclusion qui se terminera par une ouverture sur les implications de nos observations pour le développement territorial.

5.1 Synthèse des analyses empiriques

L'analyse des quatre bases de données empiriques a permis de faire les observations suivantes :

Les entretiens en profondeur effectués auprès d'usagers des chemins de fers suisses et relatifs à la place de la motilité dans la conduite de vie (§ 4.1) ont permis de mettre en relief que le jonglage entre les différentes formes de mobilité est utilisé comme une ressource pour repousser les incompatibilités spatio-temporelles auxquelles sont confrontés les acteurs. Ce jonglage, souvent assez inventif, implique une accessibilité étendue aux réseaux de transports et de télécommunication, des compétences organisationnelles et une appropriation des temps et des lieux de transport. Différentes logiques de comportements ont ainsi pu être mises en évidence. Chacune comporte une part d'arbitrage dans laquelle l'acteur cherche à optimiser sa mobilité par rapport à ses différents projets. Malgré cela, les solutions de mobilités spatiales adoptées restent généralement considérées par les intéressés comme sous-optimales, mais sont acceptées parce qu'elles préservent un champ des possibles futurs ouvert. Dans de nombreux cas, les acteurs évitent de choisir entre des alternatives et cherchent à combiner les termes alternatifs au moyen de la mobilité. La motilité leur sert donc à ne pas choisir en vue de garder ouvertes un maximum de possibilités pour l'avenir.

L'enquête comparative sur les logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales (§ 4.2) a mis en évidence que l'usage d'un mode de transport n'est pas une réponse mécanique à l'existence d'une offre. Les résultats de l'enquête montrent que l'offre se sédimente dans les modes de vie par l'intermédiaire des habitudes spatiales et temporelles de la vie quotidienne. En d'autres mots, l'usage d'un potentiel de vitesse, tel que celui procuré par un réseau routier ou un réseau de transports publics, produit des formes de motilités spécifiques, car cet usage mobilise des compétences et procure des accessibilités spécifiques. Si la motilité produit des usages, les usages produisent en retour de la motilité. C'est ainsi qu'à Berne par exemple, où l'usage des transports publics est très développé, la motilité de la population prend des formes différentes de Grenoble ou de Toulouse, agglomérations dans lesquelles la mobilité quotidienne est bien davantage tournée vers l'automobile. L'enquête a par ailleurs mis en relief que l'appropriation de certains potentiels de vitesse, est pensée pour rester à l'état de latence : pour de nombreuses personnes interrogées, avoir accès à un réseau permet d'élargir le spectre de la mobilité potentielle, même si cet accès ne se transforme pas en usage. Nous avons en particulier rencontré ce type de comportement à propos des transports publics ; un bon accès au réseau est recherché « au cas où ».

L'enquête comparative sur les aspirations de mobilité résidentielle et quotidienne dans quatre agglomérations françaises (§ 4.3) a montré que certains projets de mobilité des ménages avaient plus de peine que d'autres à se concrétiser. C'est en particulier le cas des projets résidentiels des familles qui souhaitent rester en centre-ville. Ainsi, les opportunités de mobilité apparaissent comme inégalitaires, non seulement pour des aspects liés à la richesse des ménages, mais aussi pour des raisons liées aux stratégies d'élargissement du potentiel de mobilité de certaines catégories de population. Le développement des formes intermédiaires de mobilité dont nous avons décrit l'émergence (double domicile, pendularité de longue distance, etc.) limitent la mobilité d'autres catégories de la population par l'effet que ces nouvelles formes de mobilité exercent sur l'offre de logement. In fine, ceux qui subissent cette situation voient leur motilité limitée par la position défavorable qu'ils occupent dans les réseaux en termes d'accessibilité. L'enquête a en particulier montré que la dépendance à l'automobile pouvait résulter de ce processus.

Les résultats du volet suisse de la recherche COST 332, sur les dispositifs de coordination entre politique de transport et de l'aménagement du territoire (§ 4.4) ont démontré que la manière dont sont articulés les systèmes de transports et l'urbanisation a des effets sur la motilité de la population. Les monographies et études de cas réalisées indiquent en particulier qu'une politique visant à développer une accessibilité multimodale sur l'ensemble d'une agglomération permet d'offrir à la population les possibilités les plus ouvertes pour développer leur motilité. Ce type de politique multiplie les agencements spatio-temporels possibles en matière de mobilités. Les résultats de la recherche indiquent également que la mise en œuvre d'une telle politique nécessite à la fois une volonté politique forte et un style politique planificateur supposant notamment la régulation des accessibilités automobiles.

5.1.1 Conclusion

Même si ces résultats ont un caractère exploratoire, ne serait-ce que parce qu'ils sont issus d'analyses secondaires et demanderaient donc à être consolidés par des enquêtes ad-hoc, ils permettent d'esquisser les conclusions suivantes.

5.2 Les structures sociales se réticularisent sans se fluidifier

En filigrane de l'ensemble des analyses émerge une première conclusion : nous assistons à l'émergence d'une nouvelle structure socio-spatiale fondée sur l'usage des potentiels de vitesses procurés par les systèmes techniques de transport et de télécommunications ; mais cette nouvelle structure n'est pas socialement plus fluide que celle qu'elle remplace. Cette première conclusion fait suite à l'observation que la *motilité est une exigence structurelle*. Les analyses développées ont montré que les systèmes techniques de transport et de télécommunication ne libèrent pas des contraintes sociales. Parmi les personnes qui exploitent le plus les potentiels de vitesse procurés par les systèmes techniques, nombreuses sont celles qui mènent une vie quotidienne verrouillée par des contraintes multiples. Il ressort des entretiens présentés dans le § 4.1 que ceux qui font le plus grand usage des potentiels de vitesse placent souvent le travail au cœur de leur existence. Leur forte mobilité est souvent une réponse plus ou moins directe à la flexibilité exigée par les entreprises à leur personnel. Les formes de mobilité les plus connexes et réversibles apparaissent davantage comme une soumission qu'à une échappatoire. Ces formes sont le plus souvent le résultat d'arbitrages entre les sphères professionnelles et familiales.

Il apparaît donc que les mobilités rapides et lointaines, souvent considérées dans la littérature comme étant un indicateur de la fluidification de nos sociétés, sont au contraire un passage obligé pour l'insertion sociale. Ces formes de mobilité sont en effet de plus en plus une nécessité pour combiner les différentes sphères de la vie sociale. Rendues possibles par la technologie, elles ont certes libéré de certaines contraintes de la vie quotidienne mais en ont créé de nouvelles. En permettant de combiner et de concilier ce qui était autrefois inconciliable, elles ont élargi les possibilités qui s'offrent à un acteur, mais en même temps elles le rendent dépendant.

Ce résultat constitue une contribution au débat sur la fluidification du social. Il suggère en *effet que la réticularisation des structures sociales ne s'accompagne pas de sa fluidification*. Si cette affirmation demande naturellement à être validée par d'autres analyses, elle n'en ouvre pas moins un champ d'investigation nouveau, celui de l'émergence de nouveaux facteurs de différenciation sociale se construisant non plus à partir de territorialisations délimitées, mais à partir de l'espace et du temps.

5.2.1 La mobilité est une valeur révélatrice de contradictions culturelles

Les considérations qui précèdent nous amènent au deuxième point de la conclusion. Loin d'être une pratique neutre, la mobilité apparaît comme une valeur. Or les débats sur la fluidification sociale ont mis en relief que beaucoup d'analystes confondent les phénomènes sociaux auxquels ils sont confrontés dans leurs analyses avec la représentation sociale de ces phénomènes. Trop souvent, la dimension normative de la mobilité prend le pas sur son aspect conceptuel permettant de décrire des pratiques. C'est notamment le cas chaque fois que du sens est a priori attribué aux différentes formes de mobilité.

La mobilité est une valeur porteuse en elle-même de ses propres différenciations. Jouer avec peut permettre l'acquisition d'un statut social. La connexité et la réversibilité sont socialement valorisées. Elles renvoient toutes trois à l'idée de la puissance par la vitesse et par l'agir à distance et donnent l'illusion d'échapper aux structures sociales et territoriales. A l'inverse, les formes de mobilité contiguës et irréversibles sont dévalorisées, notamment parce qu'elles ne nécessitent pas obligatoirement l'usage de systèmes techniques sophistiqués. Les recherches présentées ont mis en évidence que ces différenciations entre formes de mobilité sont révélatrices de contradictions culturelles susceptibles d'entraîner une tension entre des logiques d'action contradictoires, des inégalités face à la réalisation d'aspirations ou des stratégies de réconciliation des contradictions :

- *une tension entre des logiques d'action contradictoires.* Nous avons rencontré ce cas dans les analyses présentées au § 4.2 en ce qui concerne les logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales. Même lorsqu'ils sont plus rapides que l'usage de l'automobile, les transports publics ne sont pas forcément utilisés. L'attribution de qualités d'autonomie et de confort à l'automobile qui sont à l'origine de ce phénomène. En termes de valeurs, il y a donc une tension entre la minimisation des temps de déplacement (la vitesse) et la flexibilité procurée par l'automobile.
- *des inégalités face à la réalisation d'aspirations.* Les résultats de recherche présentés au § 4.3 montrent que certaines formes de mobilité sont appuyées par l'action publique, car valorisées, c'est en particulier le cas de celles qui permettent la connexité et la réversibilité. Par cet intermédiaire, on assiste à la promotion de formes de mobilités « énergivores » (l'habitat individuel, la bi-résidentialité, la pendularité de longue distance, etc.), qui limitent la mobilité d'autres catégories de population, par leurs effets sur le marché du logement (l'habitat en centre urbain, l'habitat en milieu rural).
- *Des stratégies de réconciliation des contradictions culturelles.* Les analyses du § 4.4 montrent qu'une politique visant à limiter l'utilisation de l'automobile en ville n'est efficace que si elle intègre des mesures de limitation d'usage de l'automobile. Face à cette situation, les pouvoirs publics développent parfois des mesures qu'ils savent inappropriées pour réduire l'usage de l'automobile, comme certains investissements lourds dans les transports publics, mais qui leur permettent à la fois de justifier d'une politique volontariste car fondée sur des investissements importants, tout en préservant le " libre choix " du moyen de transport en ville.

Cette deuxième conclusion illustre la nécessité d'approches sociologiques se focalisant sur combinaison de logiques à l'origine de l'action. Ce faisant, elle démontre la pertinence du concept de motilité, qui s'attache précisément à comprendre comment et pourquoi des potentiels de vitesse se transforment (ou pas) en mobilités individuelles, quels potentiels sont utilisés et en jouant comment avec leurs aspects représentatifs, et enfin comment les mobilités de certains acteurs limitent les possibilités de mobilités d'autres acteurs.

5.2.2 La motilité est un capital

La nécessité d'ouvrir la " boîte noire " de la mobilité nous amène au troisième aspect que nous souhaitons développer en guise de conclusion. La mobilité spatiale n'est pas un interstice, un temps de liaison neutre entre une origine et une destination. C'est une dimension structurante de la vie sociale, de l'insertion. Il y a de plus en plus de manières différentes d'être mobile et cette multiplication découle de celle des potentiels de vitesse procurés par les systèmes techniques. Au fil des chapitres, il est apparu que la motilité est une ressource à laquelle font appel les acteurs pour mettre au service de leurs projets les multiples possibilités offertes par le contexte.

Au même titre que l'argent renvoie au capital économique, le savoir et sa transmission au capital culturel (entendu au sens culture-cultivée et non au sens anthropologique du terme), les réseaux de relations au capital social,

nos résultats suggèrent que la mobilité renvoie à la motilité et constitue un capital. On peut en être faiblement ou fortement doté, surtout on peut en être doté de différentes manières. *A la différence des capitaux culturels, économique et social qui concernent avant tout la position hiérarchique, la motilité renvoie aussi bien à la dimension verticale qu'à la dimension horizontale de la position sociale.* Non seulement le capital de motilité met en relief une nouvelle forme d'inégalités sociales, mais il permet également de différencier des modes de vie à partir du rapport à l'espace et au temps. La motilité apparaît en particulier comme une ressource indispensable pour se jouer des frictions spatiales et temporelles multiples dans lesquelles chacun d'entre-nous est pris. De l'ingéniosité des solutions envisagées et appliquées en la matière va souvent dépendre la qualité de vie.

Les données empiriques analysées aux § 4.1 et 4.2 montrent que d'une manière générale, les acteurs cherchent à se doter de la mobilité la plus étendue possible en se dotant de compétences et d'accès aux systèmes techniques les plus nombreux. Surtout, elles ont mis en évidence que la motilité n'a pas nécessairement pour objectif de se transformer en mobilité. De nombreux acteurs se dotent d'accès et de compétences, non pas pour être mobiles, mais au titre d'assurance contre des risques de toutes sortes, de sécurité pour ne pas être pris au dépourvu dans des situations très variées allant de la vie quotidienne à la carrière professionnelle. De plus, nos résultats suggèrent que l'extension du potentiel de mobilité de certains se fasse au détriment de la motilité d'autres, et que donc la motilité est affaire de pouvoir.

5.3 Ouverture : de la nécessité de réguler la motilité

En fin de compte, la motilité permet à la fois *la participation et le désengagement*. Si d'un côté, elle devient indispensable pour concilier des sphères d'activités et des projets plus nombreux et spatialement plus fragmentés, la motilité indique aussi un refus des acteurs à s'engager dans des voies irréversibles. « Tout reste ouvert » : nombreux sont ceux qui jouent avec les accessibilités procurées par les systèmes techniques pour ne pas avoir à choisir, développant pour cela des compétences d'organisation et des appropriations nouvelles des systèmes de transports et de communication, appropriations qui détournent les systèmes techniques de leurs fonctions premières.

La dialectique entre la participation et le désengagement propre à la motilité n'est actuellement pas régulée. Il y a fondamentalement un déséquilibre entre la volonté d'aménager le territoire et la motilité des acteurs, qui adoptent une posture consumériste vis-à-vis du territoire et des opportunités qu'il offre. Cette situation de déséquilibre occasionne des coûts importants pour la collectivité :

- Un coût social tout d'abord, puisque le désengagement de certains limite les possibilités de participation d'autres et les obligent à adopter des comportements de mobilité qu'ils ne souhaitent pas nécessairement et qui les disqualifie.
- Un coût économique ensuite, puisque les pouvoirs publics financent des infrastructures et des services qui sont détournés de leur fonction première par les logiques d'acteurs.
- Un coût environnemental enfin, puisque les stratégies d'élargissement du potentiel de mobilité de certains sont très grandes consommatrices d'énergie.

Réguler le couple participation/désengagement propre à la motilité est un enjeu central pour le développement territorial. Les équipements, infrastructures et aides au développement local et régional censés assurer un développement harmonieux et équitable du territoire se heurtent actuellement à des comportements de motilité qui ne sont pas véritablement intégrés à l'aménagement du territoire. Là où les plans d'aménagement territoriaux cherchent à créer des équilibres, les acteurs produisent des déséquilibres en détournant les infrastructures, les équipements et les aides publiques au développement local en fonction de leurs projets. C'est ainsi, entre autres exemples, que le TGV Méditerranée est surchargé par les bi-résidentiels ou les pendulaires de longue distance, que les aides à l'implantation d'entreprises en région périphérique sont utilisées comme des opportunités temporaires avant un désengagement, que le marché foncier relègue les plus faibles dans des situations spatiales où ils ne peuvent acquérir une forte motilité, etc.

Utiliser la motilité comme outil de régulation implique une connaissance très fine des déterminants et autres logiques d'action sous-jacentes aux phénomènes de mobilité de façon à être en mesure d'y répondre d'une manière adéquate à l'aide de mesures incitatives. Surtout, la gestion coordonnée qu'elle suppose nécessite des transactions. Travailler la motilité comme un outil de développement territorial est autant une affaire d'acquisition de savoirs qu'une question de culture collective. C'est avant tout cela qui fait défaut.

Bibliographie

- Albertsen N. and Diken B. What is "the social"? Working Paper 145, Roskilde University: Departement of Geography and International Development Studies. 1999.
- Ascher F. Métapolis ou l'avenir des villes, Paris : Odile Jacob. 1995.
- Ascher F. La République contre la ville, La Tour d'Aigues: éditions de l'Aube. 1998.
- Ascher F. Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs, La Tour d'Aigues: éditions de l'Aube. 2000.
- Ascher F. Postface : les mobilités et les temporalités, condensateurs des mutations urbaines, in : Bonnet M. and Desjeux D. (eds.) Les territoires de la mobilité, Paris : PUF, 201-214. 2000.
- Augé M. Non-lieux, Paris: éditions du Seuil. 1992.
- Badie B. La fin des territoires, paris : Fayard. 1995.
- Baier L. Pas le temps! Traité sur l'accélération. Arles : Actes Sud. 2000.
- Bailly J.-P. and Heurgon E. Nouveaux rythmes urbains : quels transports ? La Tour d'Aigues : l'aube édition. 2001.
- Bassand M. Mobilité spatiale, St.-Saphorin: Georgi. 1980.
- Bassand M. " Métropoles et métropolisation ", in : Bassand M. Kaufmann V. and Joye D. (eds.) Enjeux de la sociologie urbaine, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 3-16. 2000.
- Bauman Z. Liquid modernity, Cambridge: Polity Press. 2000.
- Beaucire, F. Les transports publics et la ville, Editions Milan, Toulouse. 1996.
- Beck U. Risk Society, London: Sage. 1992.
- Beck U., Giddens A., and Lash S. Reflexive Modernization - Politics, Tradition and Aesthetics in the Modern Social Order, Polity Press: Cambridge. 1994.
- Bell D. Les contradictions culturelles du capitalisme, Paris: PUF. 1978.
- Bellanger F. et Marzloff B. (eds.) Transit, éditions de l'aube : La Tour d'Aigues. 1996.
- Berset A., Weygold S. Crevoisier O. et Hainard Fr. Main-d'œuvre étrangère et diversité des compétences : quelle valorisation dans les entreprises, Paris : L'Harmattan. 2000.
- Bijker W., Hugues T. and Pinch T. The Social Construction of Technological Systems. Cambridge, Mass. : MIT Press. 1987.
- Billaudot B. Régulation et croissance: une macroéconomie historique et institutionnelle, Paris : L'Harmattan.2001.
- Boden D. and Molotch H. "The compulsion of proximity", in: Friedland R. and Boden D. (eds.) Now Here – Space, time and modernity, Berkeley, Los Angeles, London: University of California Press. 1994.

- Bonnet M. et Desjeux D. Les territoires de la mobilité, Paris : PUF. 2000.
- Bonvalet C. and Brun " Logement, mobilités et trajectoires résidentielles ", in : Segaud M., Bonvalet CX. And Brun J. (eds.) Logement et habitat - l'état des savoirs, éditions la découverte : Paris. 1998.
- Bordreuil J. S. " Insociable mobilité ? ", in Obadia A. (ed) Entreprendre la ville – Nouvelles temporalités – nouveaux services, Colloque de Cerisy, La Tour d'Aigues : l'aube éditions, 215-227. 1997.
- Boudon R. Le juste et le vrai, Fayard, Paris. 1995.
- Brulhardt M.-C. and Bassand M. "La mobilité spatiale en tant que système", in: Revue suisse d'économie politique et de statistique, Vol 3/81, pp 505-519. 1981.
- Castells M. The rise of the network society - the information age, Blackwell: Oxford. 1996.
- CEMT Réduire ou repenser la mobilité urbaine quotidienne ? , Table ronde 102 de la conférence européenne des ministres des transports, Paris. 1996.
- CEMT Réduire ou repenser la mobilité urbaine quotidienne ? , Table ronde 102 de la conférence européenne des ministres des transports, Paris. 1996.
- Chalas Y. " Les figures de la ville émergente ", in : Dubois-Taine G. and Chalas Y. (eds.) La ville émergente, éditions de l'aube : La Tour d'Aigues. 1997.
- Champion, A. (ed.) Counterurbanization, Edward Arnold, London. 1989.
- Choay F. " Le règne de l'urbain et la mort de la ville ", in : La ville – art et architecture en Europe 1870-1993, Paris : Centre George Pompidou, 26-35. 1994.
- Communauté Européenne Un réseau pour les citoyens, Bruxelles. 1995.
- Couclelis H. The death of distance, in: Environment and Planning B – Planning and Design, Vol 23, 387-389. 1996.
- Cuin Ch. H Les sociologues et la mobilité sociale, PUF, Paris.1983.
- Cwerner S. B. The times of migration, a study of the temporalities of the immigrant experience, PhD in sociology, Lancaster University. 1999.
- De Boer E. Transport Sociology - Social Aspects of Transport Planning, London: Pergamon. 1986.
- De Certeau M. L'invention du quotidien – tome 1, Arts de faire, Union générale d'éditions, collection 10-18, Paris. 1980.
- De Haan A. " Livelihoods and Poverty: the role of migration - a critical review of the migration literature ", in The Journal of Development Studies, Vol.36 No2, December 1999, 1-47. 1999.
- De Singly F. Libres ensemble – l'individualisme dans la vie commune, Paris : Nathan. 2000.
- Deleuze G. and Guattari F. A thousand plateaus, University of Minnesota Press: Minneapolis and London. 1987.
- Deleuze G. and Guattari F. Difference and repetition, London: The Athlone Press. 1994.
- Diken B. Strangers, Ambivalence and Social Theory, Aldershot: Ashgate. 1998.
- Du Bois P. (ed.) Union et division des Suisses – les relations entre Alémaniques, Romands et Tessinois aux XIXème et XXème siècles, Lausanne : L'Aire. 1983.

- Dubet F. *Sociologie de l'expérience*, Paris: éditions du Seuil. 1994.
- Dubet F. *Inégalités sociales et Société-monde*, Congrès de l'Association internationale des sociologues de langue française, Québec. 2000.
- Dubet F. et Martucelli D. *Dans quelle société vivons-nous?* , Paris: éditions du Seuil. 1998.
- Dubois-Taine G. et Chalas Y. *La ville émergente*, Ed. de l'Aube, La Tour d'Aigues. 1997.
- Dupuy G. *L'urbanisme des réseaux – Théories et méthodes*, Armand Colin, Paris. 1991.
- Dupuy G. *La dépendance automobile*, Paris : Anthropos. 1999.
- ECMT Resolution no 93/3 on reducing transport's contribution to global warming, The Council of Ministers of Transport, meeting in Noordwijk on 26th and 27th May 1993. 1993.
- ECMT *Resolution no 93/3 on reducing transport's contribution to global warming*, The Council of Ministers of Transport, meeting in Noordwijk on 26th and 27th May 1993. 1993.
- ECMT *Managing car use for sustainable urban travel*, Workshop à Dublin, 1-2 December. 1999.
- ECMT *Managing car use for sustainable urban travel*, Workshop à Dublin, 1-2 December. 1999.
- Erikson R. and Goldthorpe J. H. *The constant Flux - A Study of Class Mobility in Industrial Societies*, Oxford: Clarendon Press. 1992.
- Ferman B. *Challenging the Growth Machine. Neighbourhood Politics in Chicago and Pittsburgh*, Kansas, University Press of Kansas. 1996.
- Forsé M. " Social Capital and Status attainment in contemporary France ", in: *The Tocqueville Review-La revue Tocqueville*, no1 Vol.XX. 1999.
- Fouchier, V. *Les densités urbaines et le développement durable*, Editions du SGVN, Paris. 1997.
- Friedmann G. *7 études sur l'homme et la technique*. Paris : Denoel/Gonthier. 1966.
- Friedmann J. " Where we stand: a decade of world city research ", in: Knox P.L. and Taylor P. J. (eds) *World Cities in a World System*, Cambridge: Cambridge University Press, 21-47. 1995.
- Froud, J. et al. *Les dépenses de motorisation comme facteur d'accentuation des inégalités et comme frein au développement des entreprises automobiles : une comparaison franco-anglaise*, in Dupuy, G. et Bost, F. (dir.) *L'automobile et son monde*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues. 2000.
- Gasparini G. " On waiting ", in: *Time and society*, Vol 4(1), 29-45. 1995.
- Girard A. *Le choix du conjoint*, Paris : PUF. 1964.
- Grafmeyer, Y. et Dansereau, F. (dir.) *Trajectoires familiales et espaces de vie en milieu urbain*, Presses Universitaires de Lyon, Lyon. 1998.
- Guidez J.-M. *Dix ans de mobilité urbaine en France : les années 1990*, Certu, Lyon. 2000.
- Harvey D. *The Condition of Postmodernity*, Blackwell. 1990.
- Hirschman A. *Vers une économie politique élargie*, Paris : Le Seuil. 1986.

- Hochschild A. R. *The time bind. When work becomes home and home becomes work*, Metropolitan Books. 1997.
- Jansen D. et Schubert K. " *Netzwerkanalyse, Netzwerkforschung und Politikproduktion. Ansätze von "cross-fertilization"* ", in : Jansen D. et Schubert K. (Hg.). *Netzwerke und Politikproduktion. Konzepte, Methoden, Perspektiven*, Marburg: Schüren, 9-23. 1995.
- Jenks M., Burton E. et Williams K. (eds.) *The Compact City – A Sustainable Urban Form?* London, E & FN SPON. 1996.
- Journal officiel de la République française *Loi no96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie*, numéro du 1^{er} janvier 1997, 11-19. 1997.
- Jousselin, B. *La mobilité résidentielle des ménages en 1994*, in : Segaud M. et al. (dir.) *Logement et habitat, l'état des savoirs*, Editions de la découverte / textes à l'appui, Paris, 120-127. 1998.
- Joye D. Huissoud Th. and Schuler M. (eds.) *Habitants des quartiers, citoyens de la ville?* , Zurich: Seismo. 1995.
- Judge D., Stocker G. and Wolman H. (eds.) *Theories of urban politics*, Sage: London, Thousand Oaks, New Delhi. 1995.
- Jurczyk K. " *Time in women's everyday lives- between self-determination and conflicting demands* ", in: *Time and Society* Vol. 7(2), 283-308. 1998.
- Karsenty B. *Marcel Mauss – Le fait social total*, Paris: PUF. 1994.
- Kaufmann V. " *Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche* ", in : *2001 plus – Synthèses et recherches*, no 48, Centre de Prospective et de Veille Scientifique, Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement. 1999.
- Kaufmann V. *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines – La question du report modal*, Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes. 2000.
- Kaufmann V. et Guidez J.-M. *Les citoyens face à l'automobilité*, Dossier du CERTU no 80, CERTU, Lyon. 1998.
- Kaufmann V., Jemelin C. et Guidez J.-M. *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?* , Paris : La Documentation Française. 2001.
- Kaufmann V., Jemelin C. et Joye D. " *Entre rupture et activités : vivre les lieux du transport* " PNR41-A4, Zurich : EDMZ. 2000.
- 2001 Kaufmann, V., Jemelin, C. et Guidez, J.-M. *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?* , La Documentation Française, Paris.
- Keeling D. " *Transport and the World City Paradigm* ", in: *World Cities in a World-System*, Cambridge University Press, Cambridge, 115-131. 1995.
- Kontuly, T. and Vogelsang, R. *Federal Republic of Germany: the intensification of the migration turnaround*, in Champion A. (ed.) *Counterurbanization*, Edward Arnold, London, 141-161. 1989.
- Kriesi H. *Les démocraties occidentales. Une approche comparée*, Paris, Economica. 1994.
- Kudera W. and Voss G. (des.) *Lebensführung und Gesellschaft*, Leske und Budrich: Opladen. 2000.
- Lahire B. *L'homme pluriel – les ressorts de l'action*, Paris: Nathan. 1998.
- Latouche S. *Les dangers du marché planétaire*, Presse de Science po : Paris. 1998.

- Law J. and Hassard J. (eds.) *Actor Network Theory and After*, Oxford: Blackwell. 1999.
- Le Galès P. " Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine ", in : *Revue française de science politique*, 45(1), 57-95. 1995.
- Lefèvre, C. et Offner, J.-M. *Les transports urbains en question - Usages - décisions - territoires*, éditions Celce, Paris. 1990.
- Lévy J. *Le tournant géographique*, Paris: Armand Colin. 1999.
- Lévy J. *Les nouveaux espaces de la mobilité*, in : Bonnet M. and Desjeux D. (eds.) *Les territoires de la mobilité*, Paris : PUF, 155-170. 2000.
- Lévy P. " La pensée " crash " de Paul Virilio, in : *Les cahiers de médiologie*, Tribune du 1^{er} mai. 1999.
- Levy R. & al. *Tous égaux ? - de la stratification aux représentations*, Zurich : Seismo. 1997.
- Linder W. *Schweizerische Demokratie. Institutionen, Prozesse, Perspektiven*, Bern/Stuttgart/Wien, Haupt. 1999.
- Maillat D. « Mobility channels: an instrument for analyzing and regulating the local labor market », in: *International labor review* (123) 3, pp. 349-363. 1984.
- Maillat D., et Kebir L. « Learning Region et systèmes de production territoriaux », in : *Revue d'économie régionale et urbaine* 3, pp. 429-447. 1999.
- Mayntz R. " Policy-Netzwerke und die Logik von Verhandlungssystemen ", in : Héritier A. (Hg.). *Policy-Analyse. Kritik und Neuorientierung. PVS Sonderheft 24/1993*, Opladen, Westdeutscher Verlag, 39-56. 1993.
- Mayntz R. " Policy-Netzwerke und die Logik von Verhandlungssystemen ", in : Héritier A. (Hg.). *Policy-Analyse. Kritik und Neuorientierung. PVS Sonderheft 24/1993*, Opladen, Westdeutscher Verlag, 39-56. 1993.
- Mc Kenzie D. *Knowing Machines. Essays on Technical Change*, Cambridge, Mass.: MIT Press. 1996.
- Merton R. *Social theory and social structure-3rd ed.*, Free press: New York. 1968.
- Mol A. and Law J. "Situated Bodies and Distributed Selves: Enacting Hypoglycemia" published by the Department of Sociology, Lancaster University at: www.lancaster.ac.uk/sociology/stslaw5.html. 1999.
- Montulet B. *Les enjeux spatio-temporels du social - mobilité*, Paris : L'harmattan. 1998.
- Newman P. et Thornley A. *Urban Planning in Europe*, Routledge, Londres. 1996.
- Nijkamp P., Rienstra S. et Vleugel J. *Transportation Planning and the Future*. Chichester, New York: John Wiley and Sons. 1998.
- Offner J.-M. " Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique ", in *L'espace géographique*, n° 3. 1993.
- Offner J.-M. et Pumain D. *Réseau et territoire, significations croisées*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues. 1998.
- Ostrow J. *Social sensitivity: a study of habit and experience*: State University of New York Press: Albany. 1990.
- Parsons T. *The social system*, Routledge: London. 1952.
- Parsons T. *Structure and process in modern societies*, Free press: New York. 1960.

- Peters P. *Speed and Slow Motion: its Meaning for Transport and Society*. Maastricht: Research Unit for Integrated Transport Studies (IVVS). 1997.
- Pharaoh T. et Apel D. *Transport Concepts in European Cities*, Avebury, Aldershot. 1995.
- Potier F. *Le tourisme urbain : les pratiques des Français*, Arcueil : INRETS. 1996.
- Prato P. and Trivero G. "The spectacle of travel", *The Australian Journal of Cultural Studies*, 3. 1985.
- Pucher, J. *Urban transport in Germany: providing feasible alternatives to the car*, in: *Transport Reviews*, Vol. 18/4, 285-310. 1998.
- Putnam R. *Bowling Alone*, New York: Simon & Schuster. 2000.
- Rallet A. "Communication à distance: au-delà des mythes", in : *Sciences Humaines*, no 104, 26-30. 2000.
- Rapport D. interview, in: Bellanger F. et Marzloff B. (eds.) *Transit*, éditions de l'aube : La Tour d'Aigues, 271-275. 1996.
- Rapport N. and Dawson A. *The topic and the book*, in: Rapport N. and Dawson A. (eds) *Migrants of Identity*, Oxford: Berg, 3-17. 1998.
- Remy J ; et Voyé L. *La ville : vers une nouvelle définition*, Paris : L'Harmattan. 1992.
- Remy J. *Métropolisation et diffusion de l'urbain : les ambiguïtés de la mobilité*, in : Bonnet M. and Desjeux D. (eds.) *Les territoires de la mobilité*, Paris : PUF, 171-188. 2000.
- Rossel P., Bosset F., Glassey O. et Mantilleri R. *Les enjeux des transports à grande vitesse : des méthodes pour l'évaluation des innovations technologiques, l'exemple de Swissmetro*. Berne : FNSRS/Rapport F3 au PNR41. 1999.
- Sabatier P. A. "Advocacy-Koalitionen, Policy-Wandel und Policy-Lernen", in : Héritier A. (Hg.) *Policy-Analyse. Kritik und Neuorientierung*. PVS Sonderheft 24/1993, 116-148. 1993.
- Salomon I., Bovy P. et Orfeuill J. -P. (eds) *A Billion Trips a Day*, Dordrecht, Kluwer Academic Publishers. 1993.
- Sansot P. *Du bon usage de la lenteur*, Paris : Payot. 1998.
- Sassen S. *The Global City*, Princeton: Princeton University Press. 1991.
- Sayer A. *Realism and social sciences*, London: Sage. 2000.
- Schuler M. Lepori B. Kaufmann V. and Joye D. *Eine Integrative Sicht des Mobilität - Im Hinblick auf ein neues Paradigma des Mobilitätsforschung*, Bern : Schweizerischer Wissenschaftsrat. 1997.
- Schuler, M. et Joye, D. *Le système des communes suisses*, Office fédéral de la statistique, Berne. 1988.
- Sheller M. and Urry J. "The City and the Car", in: *International Journal of Urban and Regional Research*, Forthcoming. 2000.
- Shields R. (ed.) *Lifestyle Shopping – the Subject of Consumption*, Routledge : London, New York. 1992.
- Stimson R. J. and Minnery J. *Why people move to the " Sun-belt ": a case study of long-distance migration to the Glod Coast Australia*, in : *Urban Studies*, Vol. 35 no2, 193-214. 1998.
- Stoker G. "Regime Theory and Urban Politics", in : Judge D., Stoker G. et Wolman H. (eds.) *Theories of Urban Politics*, London/Thousand Oaks/New Dehli, Sage Publications, 54-71. 1995.

- Tarrius A. " Nouveaux territoires, nouveau cosmopolitismes" in, Bassand M. et al. (eds.) Les enjeux de la sociologie urbaine (forthcoming). 2001.
- Tickamyer A. R. Space Matters ! spatial inequality in future sociology, in Contemporary sociology, Vol 29/6, 805-813. 2000.
- Töpfler A. The Third Wave, William Morow : New York. 1980.
- Touraine A. Critique of modernity, Blackwell : Oxford. 1995.
- Touraine A. " Inégalités de la société industrielle, exclusion du marché ", in : Affichard J ; and Foucauld J ;-B. de (eds) Justice sociale et inégalités, Paris : Esprit. 1992.
- Urry J. The Tourist Gaze, London: Sage. 1990.
- Urry J. Sociology beyond Societies, Mobilities for the Twenty First Century, London: Routledge. 2000a.
- Urry J. Mobility and proximity, paper presented at the Mobilities group, Dept. of Sociology, Lancaster University. 2000b.
- Veltz P. Mondialisation, ville et territoires, Presses universitaires de France : Paris. 1996.
- Viard J. La société d'archipel, La Tour d'Aigues : l'aube éditions. 1995.
- Virilio P. La vitesse de libération, Paris : Galilée. 1995.
- Weber M. Economy and society, Vol. 1, University of California Press, Berkeley. 1979.
- Wegener, M. and Fürst, F. Integration of transport and land Use planning, Deliverable D2a – Land use transport interaction: state of the art. European Commission, 4^{ème} programme cadre de recherche, Bruxelles. 1999.
- Whitelegg J. Critical Mass, London: Pluto. 1997.
- Wiel, M. La transition urbaine, Mardaga, Sprimont. 1999.
- Williams R., Slack R. and Stewart J. Social Learning in Multimedia. Final Report to EC Targeted Socio-Economic Research Project 3131 PL 951003, Edinburgh: Edinburgh University. 1999.
- Wright E. O. & al. " The American Class Structure ", American Sociological Review, 6/47, pp 709-726. 1992.
- Wyss S. et Zimmermann W. Kohärenz durch Kooperation und Koordination. Ansätze und Fragmente der politik wissenschaftlichen Theorie und empirische Beispiele aus der Regional- und Umweltpolitik, Cahier de l'IDHEAP no 168, Chavannes-près-Renens. 1997.
- Ziegler B. " Zurich, ville modèle des transports urbains en Europe: la recette suisse " In: Transport public no.936, 38-43. 1995.

Dernières publications du LASUR

Livres

- 2003 Vincent Kaufmann, Fritz Sager, Yves Ferrari, Dominique Joye. Coordonner transports et urbanisme. Lausanne : PPUR.
- 2002 Vincent Kaufmann. Re-thinking mobility : contemporary sociology. Aldershot : Ashgate.
- 2001 Michel Bassand, Anne Compagnon, Dominique Joye, Véronique Stein. Vivre et créer l'espace public. Lausanne : PPUR.
- 2001 Michel Bassand, Vincent Kaufmann, Dominique Joye (éds) Les enjeux de la sociologie urbaine. Lausanne : PPUR.
- 2001 Christophe Jaccoud, Thomas Busset. Sports en formes : acteurs, contextes et dynamiques d'institutionnalisation. Lausanne : Antipodes.
- 2001 Christophe Jaccoud, Dominique Malatesta. Le développement de l'auto-organisation sportive dans trois villes suisses : acteurs, territoires et pouvoirs publics. Neuchâtel : CIES.
- 2001 Vincent Kaufmann, Christophe Jemelin, Jean-Marie Guidez. Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ? Paris : La Documentation française.

Cahiers du LASUR

- 1 Jean-Claude Bolay, Yves Pedrazzini, Adriana Rabinovich (eds). Innovaciones tecnologicas, medio ambiente urbano y disparidades sociales en America Latina : estudios de casos en Argentina, Bolivia y Cuba. Lausanne : EPFL-LASUR, 2002 (CHF 20.-)
- 2 Lena Poschet, Sébastien Wust, Michel Bassand. La métropole lémanique : rapport final. Lausanne : EPFL-LASUR, 2002 (CHF 15.-)
- 3 Daniel Kübler, Brigitte Schwab, Dominique Joye, Michel Bassand. La métropole et le politique : identité, services urbains et citoyenneté dans quatre agglomérations en Suisse. Lausanne : EPFL-LASUR, 2002 (CHF 20.-)

Prêt et vente des publications du LASUR

Prêt Les publications du LASUR (articles, rapports, livres, etc.) sont disponibles en prêt au Centre de Documentation du LASUR (CEDEC).

Vente Les cahiers du LASUR, ainsi que les livres dont le prix est indiqué, sont en vente au CEDEC. Les prix sont libellés en francs suisses et peuvent être sujets à modification. Les livres publiés chez d'autres éditeurs (Georg, PPUR, Seismo, etc.) sont en vente en librairie.

EPFL – LaSUR – CEDEC • Bâtiment BP • CH - 1015 Lausanne (Suisse)

Tél. +41 (21) 693 32 94 • Fax +41 (21) 693 38 40

cedec@epfl.ch • <http://lasur.epfl.ch>