

## POURQUOI BOUGE-T-ON ?

KAUFMANN VINCENT

Nous bougeons de plus en plus. En termes de flux, cela se traduit par une croissance sans précédent des kilomètres parcourus. Ainsi par exemple, le trafic de voyageurs (tous moyens de transports confondus) est passé en Europe de l'ouest de 2 à 5 milliards de kilomètres entre 1970 et 2005. Cet accroissement n'est pas sans poser des problèmes : des problèmes d'engorgement chronique des infrastructures de transports routiers, ferroviaires et des plateformes aéroportuaires ; des problèmes environnementaux, qui vont des pollutions atmosphériques et sonores au gaspillage du sol ; des problèmes, enfin, relatifs aux inégalités d'accès aux systèmes de transport, à l'automobile en particulier.

Beaucoup d'encre a déjà coulé sur les réponses possibles. Pourtant, la plupart des mesures préconisées s'avère à la fois très complexe et par là même peu efficace. Dans l'ouvrage proposé, nous aimerions faire un pas en arrière, pour poser une question triviale en apparence, mais essentielle : pourquoi bouge-t-on ? Curieusement, peu de recherches se sont attaquées à ce thème. Prenant pour argent comptant l'article 13 de la déclaration universelle des droits de l'homme qui dit que « Toute personne a le droit de circuler librement... », de nombreux travaux partent du postulat plus ou moins explicite que l'accroissement de la mobilité est le reflet d'un processus de démocratisation de la « liberté » de déplacement. Et, si c'était faux ?

Dans notre communication, nous aborderons successivement trois questions.

*Sommes-nous vraiment de plus en plus mobiles ?* Les modes de vie occidentaux se caractérisent par la nécessité de jongler avec le temps et l'espace pour réaliser des activités de plus en plus éloignées spatialement les unes des autres. Se pose pourtant la question : se déplacer plus vite et plus loin signifie-t-il être plus mobiles ? Un des exemples développés sera celui des pendulaires de longue distance (les personnes qui habitent dans une autre agglomération que celle où elles travaillent) et des multirésidentiels (les personnes qui ont plus d'un domicile principal) en Suisse, dont il apparaît que la motivation principale est de préserver une sédentarité résidentielle.

*En se déplaçant plus vite et plus loin, sommes-nous plus libres ?* La manière dont les potentiels de vitesse sont utilisés est-elle soumise à de multiples contraintes ou est-elle au contraire très ouverte ? Les personnes qui se déplacent le plus loin dans leur vie quotidienne le font souvent par contrainte et non par choix. Ce résultat permettra de discuter le statut ambivalent de la mobilité, qui est à la fois une valeur connotée très positivement au titre d'enrichissement et d'ouverture, mais aussi une injonction aux citoyens qui est parfois plus subie que choisie.

*La multiplication des manières de se déplacer élargi-t-elle les choix possibles ?* Les systèmes de transport et de communication à distance ont connu des avancées considérables ces soixante dernières années. Ces systèmes procurent désormais des potentiels de vitesse considérables et largement démocratisés et une multiplication des choix possibles en la matière. Pour entrer en relation avec un ami, il est possible d'envoyer un SMS, lui téléphoner, lui envoyer un Email, se déplacer chez lui par différents moyens de transport que l'on peut choisir. Jamais les possibilités n'ont été aussi nombreuses. Le troisième point sera consacré aux effets de cette multiplication sur les modes de vie et l'insertion sociale.