



M

OBILITÉS DU QUOTIDIEN

La mobilité est à la fois évidence, nécessité et exigence des sociétés urbaines. Elle en est même devenue une valeur, une échelle de grandeur où l'individu est évalué sur sa faculté à se déplacer et à s'adapter. Elle est ainsi déclinée en mobilité professionnelle, résidentielle, quotidienne... Aussi bien représente-t-elle l'un des facteurs du renforcement des inégalités sociales. C'est pourquoi le Centre de recherche et d'action sociales (Ceras), Profession Banlieue (93), le Pôle de ressources ville et développement social du Val d'Oise et l'établissement public d'aménagement Plaine de France ont consacré une journée à l'examen des enjeux, en confrontant chercheurs et acteurs autour des défis de la mobilité quotidienne. Les réflexions de cette journée se sont appuyées essentiellement sur l'exemple de la Plaine de France, un territoire en pleine mutation comme tous ceux situés entre une « ville-monde » et son aéroport international.

■ Les succès de la mobilité

Les spécialistes des transports, comme Sandrine Wenglinski, décryptent le mécanisme induit par les progrès techniques : « le gain de temps, permis par une augmentation des vitesses de déplacement (...), est réinvesti dans le déplacement lui-même pour aller plus loin » (p. 44). Les ménages sont plus nombreux à privilégier la maison individuelle avec jardin, mais courses, loisirs, équipements, transports collectifs sont désormais moins proches, et rejoindre son travail nécessite un long temps de transport... Situation banale qui engendre des « migrations » quotidiennes croissantes, sinon paralysantes pour les plus fragiles, fatigantes

pour tous et engorgeant durablement les systèmes de transports individuels et collectifs.

■ La fin de l'âge de l'hyper-mobilité

La mobilité, qu'elle soit consentie de plein gré ou par force, semble pourtant avoir atteint ses limites. Non seulement l'usage intensif de la voiture et des transports questionne notre rapport à l'environnement, mais le temps perdu dans les transports diminue la qualité de la vie : des entreprises s'interrogent sur la pérennité de leur site d'implantation au plan écologique comme au plan humain ; l'Île-de-France perd ses salariés les plus jeunes au profit de la province. D'où la question posée par les recherches sur l'aménagement et l'urbanisme, ici par Francis Beaucire : comment anticiper une dynamique territoriale plus mouvante que les réseaux de dessertes héritées de l'histoire ?

■ Les ressources des plus démunis

Le sort des plus démunis rend l'interpellation plus urgente et interroge l'injonction à la mobilité qui leur est faite. Sylvie Fol présente plusieurs années de recherches sur la mobilité des ménages pauvres et elle insiste sur les ressources de proximité que déploient déjà les gens qui sont soumis à ces nouvelles contraintes. Elle ouvre ainsi les questions débattues par les acteurs du transport en Île de France : Sncf, Ratp, Adp, Fnaut... : N'y-a-t'il pas lieu d'infléchir les politiques publiques pour privilégier des mobilités plus sobres en temps, en énergie et en carbone ? Quelles initiatives sont prises sur le terrain par des associations ou des collectivités locales ? Quelles concertations publiques ont déjà fait leurs preuves ? Les pistes à travailler sont multiples : la priorité donnée aux mobilités fines (Bénédicte Madelin), la nécessaire mobilisation de toutes les échelles de la métropole (Hervé Dupont), l'enjeu d'une politique globale des transports (Jean-Pierre Dupont). Les déplacements deviendront mobilités quand ils s'appuieront sur des aptitudes concrètes (ressources, réseaux de proximité ou plus larges...), quand ils soutiendront des projets.

BERTRAND HÉRIARD DUBREUIL