

**QUESTIONS DE MOBILITE
LA MOBILITE EN QUESTION**

Institut de Géoarchitecture
de Brest

Plan du cours

- 1) Qu'est ce que la mobilité ?
- 2) Les raisons de la croissance passée de la mobilité.
- 3) Les enjeux de la mobilité.
- 4) Les logiques des acteurs :
Illustration par « la saga des TCSP »
- 5) De quoi demain sera-t-il fait ?

CHAPITRE I

QU'EST CE QUE LA MOBILITE ?

C'est l'investissement - qui a donc un coût (en temps, argent et confort) - qui rend possible, par le déplacement d'un lieu de la coprésence à un autre, une interaction sociale .

La question peut paraître saugrenue. La mobilité est « le caractère de ce qui peut se mouvoir ou être mu, changer de place, de position ». Il y a donc différentes sortes de mobilité. On parle de mobilité résidentielle pour le changement de logement ou de mobilité professionnelle pour le changement de poste de travail. Quand on ne précise pas, comme ici, c'est qu'on parle de la *mobilité quotidienne*, c'est à dire des **déplacements** de personnes (voyageurs) ou de biens (de marchandises). Les *flux* de déplacements d'un lieu à un autre constituent le versant dynamique d'une réalité dont le versant statique est la disposition géographique des établissements humains (ce que j'appelle plus fréquemment *l'agencement urbain*). Ces établissements changent de nature ou de localisation si lentement (par rapport à la mobilité quotidienne qui paraît comparativement de l'ordre d'un incessant « vibrionnement ») qu'ils sont réputés fixes. *La mobilité est la contrepartie de cette fixité relative* ; elle est la conséquence du fait qu'un établissement urbain ne peut se délocaliser facilement et que sa localisation est pensée pour une multiplicité de personnes différentes (localisées différemment). Mais il n'y a pas de terme pour embrasser ces deux aspects complémentaires (statique et dynamique) de la réalité urbaine. Le mot « *ville* » s'identifie à la

disposition géographiques des lieux, à leur agencement (et encore, ... à condition que cet agencement présente une certaine densité, sinon on parle de campagne...). Mais justement cette densité s'explique par des raisons dont certaines sont la conséquence des conditions de la mobilité. L'expression de « ville en mouvement », quelquefois utilisée, a l'ambition de combler ce vide sémantique et de rassembler les deux versants précités de la réalité urbaine. Depuis que les conditions de la mobilité ont été profondément modifiées et que leurs modifications ont profondément bouleversé l'organisation urbaine, nous sommes embarrassés pour désigner avec précision les limites du territoire de la société locale, qui fait la « ville » si on la regarde comme une donnée morphologique, ou qui fait « ville » si on la regarde comme une communauté d'intérêts.

L'idée que « Ville et Mobilité » sont indissociables, se coproduisent mutuellement, s'expliquent réciproquement, font système, etc..., traversera la totalité du présent cours. Pour introduire notre définition de la mobilité nous ferons le tour (dans le présent chapitre) de la façon dont les diverses disciplines universitaires s'intéressent (et se sont ou non intéressés dans le passé) à la mobilité. Nous montrerons de la sorte que toutes les disciplines sont utiles à la connaissance de la mobilité mais que leur mise en synergie reste encore largement un projet. L'analyse des raisons de la croissance de la mobilité prolongera cette analyse mais fera l'objet du prochain chapitre.

I. La mobilité selon les diverses spécialités professionnelles et disciplines universitaires.

I.1 Pour les spécialistes de l'écoulement des trafics.

Les personnes dont la spécialité était de traiter de mobilité furent d'abord (et sont toujours même si l'approche s'est enrichie en s'élargissant à d'autres professionnels) les ingénieurs chargés du « trafic » dans une ville ou entre les villes (parfois plus spécialisés sur un mode de déplacement que sur un autre). Etant utilisée dans une finalité « opérationnelle » (mettre en place et gérer des infrastructures), l'approche de la mobilité prit d'emblée un caractère technique affirmé. La notion de mobilité concerne maintenant beaucoup plus d'activités professionnelles (sécurité, logistique etc...) ou d'acteurs institutionnels (décentralisation), et de ce fait elle a été progressivement abordée par des représentants de disciplines ou de sous disciplines universitaires de plus en plus nombreuses. Elle se situe maintenant clairement au carrefour de plusieurs disciplines. Mais sa genèse à partir d'une finalité essentiellement technique, explique, qu'historiquement, elle se constitua en empruntant progressivement à chacune de ces disciplines le minimum utile aux besoins du moment. Elle est une notion qui appartient à un champ d'abord expérimental dont les représentants résistent à toute tentative, vite jugée excessive, de théorisation. Elle reste de ce fait profondément marquée par son origine « statisticienne », tel que les techniques de l'ingénieur conçoivent et utilisent le domaine de la statistique, c'est à dire avec un grand « pragmatisme », sans théorisation trop poussée qui risquerait de faire perdre l'humilité de se confronter à la réalité. Le besoin le plus urgent du moment¹ était de calibrer la capacité des infrastructures à réaliser, de

¹ . Certes la régulation des flux de déplacement n'avait pas attendu l'automobile pour se constituer comme technique particulière. Les premières théories sur les péages datent du XIX^e siècle. Mais la prévision de trafic routier

prévoir l'accroissement des flux. L'approche statistique chercha à construire des modèles d'évolution du trafic fondée sur une suffisante simplification de la complexité de la réalité pour rendre ces modèles opératoires. Ces approches statistiques visaient plus à « encadrer » quantitativement les flux observés qu'à vraiment les expliquer dans leur détail². Il fut même un temps où rentrer dans le détail était perçu comme prendre le risque de perdre la validité statistique de l'approche globale³. On commença par compter les véhicules motorisés, puis les déplacements de ces véhicules, puis le déplacement des personnes, puis ceux du même ménage, etc... On fit d'abord des règles de trois, qui, progressivement, se transformèrent en équations de plus en plus complexes⁴. La façon de mesurer la mobilité évolua au fil du temps et la façon de concevoir son rôle dans le fonctionnement social aussi. Cette évolution n'est pas achevée et nous entendons ici défendre un point de vue sur la façon de poursuivre cette évolution.

La propension à se déplacer en véhicule est évidemment apparue très vite fortement corrélée avec la croissance économique. La progression de la « motorisation » (possession de véhicules individuels) des particuliers et des entreprises accompagnait l'accroissement des revenus⁵. Améliorer les conditions de la mobilité s'identifiait donc naturellement au progrès et fut par conséquent peu discuté, sauf si le coût financier s'avérait excessif (eu égard au temps gagné). Les inconvénients induits par les effets des conditions adoptées pour se déplacer furent qualifiées d'externalités négatives à réduire, ou à « corriger » autant que faire se peut, pour ne pas compromettre la promesse de se déplacer encore plus facilement. Cette promesse fut ainsi érigée en « valeur » (et c'est probablement là l'héritage des révolutions industrielles successives des précédentes décennies durant lesquelles l'effondrement des coûts de transport révolutionna la géographie économique de la planète⁶). Le discours opposé qui n'aurait vu dans la mobilité que déclin, désagréments, ou nuisances n'était évidemment pas plus recevable, mais en tout état de cause, contrairement au premier, tout ce qui aurait pu ressembler à un tel discours que l'on entend parfois maintenant, ne fut jamais majoritaire. Nous reviendrons plus en détail sur ces questions dans le chapitre consacré aux « enjeux de la mobilité ».

naquit aux Etats unis avant la deuxième guerre mondiale et nombre de concepts datent de cette période. Il fut naturel de ne s'intéresser au départ qu'aux déplacements motorisés, ceux qui justifiaient de nouvelles infrastructures.

² La prétention à mieux comprendre les phénomènes de mobilité (et à mieux les prévoir) exigea de distinguer les différents types de flux de déplacements les uns des autres. Les modèles de déplacements devinrent de ce fait de plus en plus « désagrégés » selon le « motif » du déplacement.

³ En fait la position des ingénieurs face au phénomène de la mobilité fut toujours un peu paradoxale. L'analogie aux sciences physiques les incitait à trouver l'algorithme descriptif du comportement individuel (le niveau infiniment petit) qui comme pour l'intégration d'une équation différentielle permettait de déduire ce qui se passait au niveau de la collectivité (le niveau infiniment grand). Mais en même temps la diversité des comportements sociaux empêchaient d'identifier un comportement individuel prédictif stable. donc on inventait celui, le moins loin de la moyenne de ceux qui étaient observés, qui permettait de retrouver les résultats d'ensemble.

⁴ Dans un article intitulé « la mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale » (2004) Marie Hélène Massot et Jean Pierre Orfeuil rappellent l'itinéraire de la construction de la notion de mobilité. Ils illustrent comment la recherche, en particulier hors de France, a assez vite accédé à des conceptions suffisamment complexes pour intégrer les lois de la dynamique spatiale.

⁵ Pour cette raison la constatation au début des années 90 que le nombre de déplacements par habitant stagnaient en nombre mais continuaient de croître en longueur fut reçu dans cette profession comme une véritable révolution copernicienne par rapport aux certitudes antérieures qui s'étaient surtout construites sur l'observation des seuls déplacements motorisés (et qui effectivement continuaient eux de croître).

⁶ Et cela vient certainement de beaucoup plus loin puisque les anthropologues montrent que la possibilité de se mouvoir fut structurante de la formation des espèces et de l'espèce humaine en particulier (cf Leroy Gourhan : le geste et la parole), depuis la position des yeux sur la face jusqu'à la bipédie.

Nous voyons maintenant, à l'heure du discours sur le « développement durable », que l'amélioration de la mobilité fait beaucoup plus l'objet de *discussion*, de débat, et, avant décision, réclame de plus en plus une évaluation des impacts de l'amélioration envisagée. En face des avantages collectifs ou individuels devenues accessibles par des conditions de mobilité plus aisées, on recherchera les inconvénients (collectifs et individuels) qu'elles peuvent directement déclencher ou indirectement amplifier. Le meilleur compromis sera recherché et il pourra nécessiter la mise en place de divers antidotes aux désagréments que l'on souhaite éviter. Le ou la politique retrouve ainsi sa pleine responsabilité (mais certains parlent de paralysie de la décision). Cela correspond à un glissement progressif vers plus de relativité dans l'exercice des choix collectifs, plus de prétention (jugée illusoire par les mêmes) à réguler le fonctionnement social et économique global des sociétés. La mobilité est passée d'un statut purement *technique* à celui d'une *question de société* mais l'arsenal des méthodes qui permettent de l'analyser comme telle est encore largement à constituer. Il est *en devenir* et il ne peut se constituer sans un retour critique⁷ sur l'héritage que représente sa construction première.

La mobilité fut d'abord pour ces spécialistes de l'écoulement des trafics une « *quantité de déplacements par personne et par jour* », donc un *ratio*. La progression de ce ratio avait quelque chose d'inquiétant par ses conséquences financières pour la collectivité mais en même temps quelque chose de rassurant car elle manifestait « la mise en mouvement de la société », la capacité organisationnelle de ses institutions à se mobiliser pour garantir le développement de l'autonomie individuelle de ses membres (personnes et entreprises) donc leur potentialité d'initiative. Les enquêtes permettaient de comptabiliser les « besoins » exprimées, toujours inférieurs aux « besoins » latents. L'utilité collective des infrastructures se mesura principalement en temps gagné. L'histoire de l'humanité n'avait-elle pas été une permanente lutte contre la contrainte du temps, la tyrannie des distances, l'inconfort des voyages et l'exaspération face à l'insipidité de la lenteur ?

Les effets en retour des conditions de la mobilité sur l'agencement urbain furent longtemps minimisés ou interprétés comme l'effet d'autres causes. La mobilité fut le plus habituellement pensée comme une caractéristique spécifique à chaque type d'individu⁸, lequel avait un programme d'activités hors du domicile⁹, plus ou moins typé, plus ou moins chargé. Le ratio de

⁷ D'autant que, comme nous le verrons, les antidotes précédemment évoquées ne concernaient au départ que l'offre de déplacement (par exemple mettre un mur antibruit le long d'une infrastructure ou des ceintures de sécurité dans les véhicules) ; maintenant il est question de chercher à réduire la demande de mobilité si sa manifestation présente trop d'inconvénients, sans trop perdre, individuellement ou collectivement sur le chapitre des possibilités qu'elle offrait de réaliser des activités multiples. On cherchera donc des substituts à la mobilité pour garder les avantages qu'elle nous donnait.

⁸ Il y avait les casaniers et les super mobiles ; c'était affaire de richesse, de curiosité ou plus généralement d'aptitude. Souvent il était jugé que ces caractères allaient de pair. Les approches sociologiques furent donc au départ très frustrées.

⁹ La prise en compte de la mobilité comme le moyen de réaliser le schéma d'activité est une étape essentielle dans le processus qui progressivement réinsérera l'analyse de la mobilité dans le contexte social et économique dont elle est le produit. Mais ce ne fut qu'une étape dans la mesure où l'angle d'analyse est toujours celle de l'analyse du comportement individuel dans un corps social qui l'englobe. Il en est membre certes mais à la façon d'un consommateur pour lequel la société qui l'entoure est un vaste marché d'opportunités. Cette *individualisme méthodologique* veut ignorer que le corps social produit un ensemble de comportements *interactifs* entre tous ses membres, et que les institutions peuvent énoncer des principes de régulation des comportements internes à la vie

la mobilité croissait naturellement au fur et à mesure que les finalités à l'origine de ces « programmes d'activités » se diversifiaient, que ce soit par l'émergence de la société des loisirs ou par celle de la consommation. Les méthodes de prévision des déplacements (appelés « modèles » et qui étaient des méthodes quantitatives de prévision des flux de déplacements) adoptèrent le principe d'une élaboration séquentielle¹⁰. La *génération* était la quantité de déplacements « émis » par les personnes et les personnels d'entreprises dont l'établissement se situait dans un territoire donné. Il fallait ensuite *distribuer* cette quantité de déplacements dans l'espace en fonction de la commodité d'accès aux destinations possibles, puis les *répartir entre* les *moyens de déplacements* utilisables, et enfin les *affecter* à un itinéraire quand plusieurs itinéraires étaient en concurrence. On pensait exclusivement au départ que le ratio de la mobilité croissait avec les possibilités de déplacements parce que la somme des demandes individuelles latentes¹¹ pouvait enfin se manifester. On ne voyait pas que l'offre de déplacement déformait une demande qui pour l'essentiel restait la même en nombre de sorties du domicile et que l'étirement des déplacements provoqué par les nouvelles conditions de l'offre suffisait à expliquer la majeure partie de l'accroissement des trafics.

Au fur et à mesure de la montée en puissance de leur technique ces spécialistes comprirent que leurs méthodes s'appliquaient mieux au court terme qu'au long terme. Ils constataient que les conditions de mobilité rendues nécessaires par l'état initial de l'urbanisation avaient réagi sur l'état final de cette urbanisation. Leur réaction fut de alors de se dire qu'il fallait développer, en amont de leurs modèles de trafic, des modèles de prévision des effets des conditions de la mobilité sur les localisations des ménages et des entreprises. Cela pérenniserait l'existence même de leur technique, leur permettrait de continuer de perfectionner leur outil de prévision des trafics. Une difficulté est que nous ignorons l'effet de tous les paramètres (fiscalité, financement de l'urbanisation, stabilité des préférences déclarées en matière de mobilité résidentielle, innovation dans l'organisation des entreprises, etc...) qui contribuent au choix des localisations. Nous sautons en quelque sorte à un degré de complexité supplémentaire dans ce qu'il est demandé au modèle de simuler. Aussi peut-on se poser la question de savoir s'il est utile de « prévoir » aussi finement l'importance de la demande de déplacements ou s'il ne faut pas se contenter de définir des ordres de grandeur. L'important est de dégager des cohérences entre les grandes orientations adoptées et de prévoir la façon de les réajuster en fonction de mutations sociales ou économique pour partie toujours imprévisibles ? L'acharnement à prévoir ne cache t il pas un rapport discutable au futur ? La prévision n'est elle pas souvent une façon d'affecter le sceau de la fatalité à la réponse d'un problème dont rien ne garantit qu'il a été bien posé ? Ne pourrions nous pas disposer de modèles moins performants en précision (supposée) mais plus performant en apport à l'aide la décision car ne réclamant pas de faire une totale confiance à

sociale. La demande de mobilité est pour ceux qui sont chargés d'élaborer des prévisions toujours plus ou moins *fatale*. A eux de révéler cette fatalité. Adopter un autre rapport au futur ou penser différemment le rapport individu/société est à priori ressenti par eux comme ayant un parfum « holistique », être une projection d'une conception finalement totalitaire même (et surtout) si c'est avec les meilleures intentions du monde.

¹⁰ Nous donnons ici les étapes du raisonnement du modèle dit à 4 étapes. C'est n'est pas le seul modèle mais le plus utilisé. Même si on ne l'utilise pas sa connaissance est utile. Il est l'archétype du réductionisme nécessaire à tout modèle et étant le plus usité il imprègne les syllogismes implicites aux nombreux raisonnements effectués quand il s'agit de mobilité. Sa nature séquentielle est antinomique avec le caractère systémique du fonctionnement urbain. La demande de déplacements pour ceux qui recourent à ces modèles est un donné qui est d'abord défini par la collection des personnes d'une société locale. Elle n'est pas ni un construit social ni la résultante de l'agencement urbain..

¹¹ Celle que manifestait ceux qui avaient le moins de contraintes de temps disponibles et le plus d'argent et qui pouvaient accéder aux technologies les plus performantes.

l'expert ? Nous n'aborderons pas ce sujet dans le présent chapitre. De toute façon ce sont les utilisateurs des modèles et non les experts qui les fabriquent, qui décideront en dernier ressort de la crédibilité des modèles. D'où l'intérêt de l'usage d'un langage qui fasse sens au décideur, qui tienne compte de la façon dont celui-ci se pose les questions. Il est donc probable que dans le futur les nouveaux modèles tiendront de plus en plus compte de cette obligation de transmettre une meilleure compréhension des processus en action plutôt que d'élaborer une prévision suffisamment précise. Cela passera nécessairement par une plus grande intelligibilité des divers aspects de la demande de mobilité, de son caractère plus ou moins d'obligation, de ses liens avec le développement économique, etc....

I.2 Pour les Economistes

Les économistes, en établissant un parallélisme certain entre croissance de la richesse, amélioration des performances des systèmes de déplacement - et notamment de la vitesse praticable - et croissance de la mobilité, montrent qu'une part au moins de cette croissance peut être considérée comme créatrice de richesse - c'est par exemple le cas lorsque des bassins d'emploi sont rendus plus fluides par les systèmes de déplacement et qu'ainsi les employés et les employeurs peuvent mieux s'ajuster - et que cette croissance n'a rien d'irrationnel, du moins pour l'individu moyen, puisque les temps et les dépenses monétaires qu'il y consacre restent dans des plages « soutenables ».

Réciproquement la création de richesse à laquelle participent les améliorations des performances du système de déplacements encouragent la mobilité.

L'économie fut assurément la discipline la plus vite sollicitée par les spécialistes de l'écoulement des trafics pour développer les modèles de prévision de déplacements. Mais l'économie est une discipline très vaste et toutes ses branches sont concernées dans leur capacité à expliquer les manifestations de mobilité. En fait les emprunts concernèrent surtout la micro-économie, car ils se focalisèrent sur l'usage du *coût de la mobilité* pour reconstituer la *portée* observée des déplacements, le *choix modal* effectué et le choix de l'*itinéraire* emprunté.

Un déplacement a un coût qui, pour la personne qui se déplace, peut avoir diverses dimensions (financière, temporelle, et en agrément ou en inconfort). Avec la notion de coût généralisé (opération consistant à donner un coût financier au temps et à l'inconfort) qui agrège ces dimensions les questions de mobilité peuvent être abordées comme la consommation d'un quelconque service, qui se caractérise donc par une offre et une demande. Le nombre de déplacements effectués hors du domicile dépendait un peu (pouvoir se déplacer étant identifié à un besoin particulier de consommation dépendait donc des revenus et se corrélaient avec le niveau d'équipement des ménages en véhicules individuels) mais en revanche le choix de la destination, le moyen de déplacement préféré et l'itinéraire suivi étaient réputés plus étroitement liés au coût de déplacement (ou des coûts relatifs selon les modes ou les itinéraires utilisables). Cette approche micro-économique malgré ses défauts (au bout d'un certain temps l'offre de déplacements modifie l'agencement urbain et donc transforme la demande de déplacements) fut féconde et permit à la technique d'analyse quantitative de la mobilité de trouver son essor, de nourrir un premier discours interprétatif des processus en action.

On peut regretter que d'autres volets de l'économie urbaine ne vinrent pas plus vite contribuer à l'enrichissement de l'analyse de la mobilité, mais maintenant le processus est assurément en cours.

Les localisations des entreprises et des logements relèvent également de l'analyse économique (au travers le phénomène de métropolisation qui concentre le développement dans les régions déjà développées et celui de périurbanisation qui à une échelle inférieure disperse les composants de l'occupation du sol) et en fait ce sont ces *localisations* qui surdéterminent l'expression de la mobilité. Mais la connaissance des arbitrages dans ce domaine est restée trop insuffisante ou dépend de trop de paramètres pour que leur apport à la prévision des flux ait pu être formalisé de façon reproductible. Cela rejoint le problème déjà précité. Les méthodes de prévisions les plus robustes sont aussi les plus opaques. Elles peuvent conduire à inconsciemment entériner des choix qui directement ou indirectement pèsent sur les processus que l'on désirait maîtriser. Nous ne sommes pas encore en situation de confronter les effets des politiques d'amélioration des conditions de la mobilité aux effets d'autres politiques qui apporteraient une satisfaction comparable pour moins d'inconvénients induits.

C'est là tout l'enjeu d'une meilleure connaissance de la mobilité. L'économie a un autre apport à faire (que celui qu'elle a déjà faite) pour élucider progressivement la façon de situer la politique des conditions de la mobilité à l'intérieur des autres politiques urbaines. Pour en définir les contours nous citerons quelques lignes de Laurent Davezies.

.... « La qualité du marché et la fécondité de ses effets dépendent des conditions dans lequel il fonctionne : transparence, fluidité, contestabilité, etc... La ville, et encore plus la grande ville, est une expression concrète de ce qu'est un marché : elle est d'autant plus efficace qu'elle permet la confrontation d'un grand nombre d'offreurs et de demandeurs (effet taille), qui soient mutuellement accessibles (effet densité) et puissent facilement se rencontrer (effet fluidité). En termes clairs, plus les offreurs et les demandeurs ont le choix, sur les différents marchés (de l'emploi, de la sous-traitance, de la consommation ou même de l'amour !), mieux ils seront satisfaits. Cette satisfaction va donc d'abord dépendre du nombre d'agents réunis dans un même lieu, donc de la taille de la ville. Mais encore faut-il que cette taille ne soit pas un obstacle à la rencontre de l'offre et de la demande. Si la ville est très étalée dans l'espace (Los Angeles, Lagos, Kinshasa...) et, plus encore, si le système de transport (routes et transports collectifs) est lent, une part importante des offres et des demandes ne peuvent se rencontrer du fait des temps de transport. La grande ville est donc « une machine économique » dont l'efficacité n'est pas garantie mais dépend de sa morphologie comme de sa fluidité¹². »...

Ce passage pose bien le problème. Compte tenu de ses inconvénients, où est la bonne limite à « l'hyper-concurrence par la métropolisation » ? Ne peut-on pas faciliter d'autres mobilités (en particulier résidentielle) plutôt que la mobilité quotidienne et accéder au même résultat en terme d'efficacité économique ? Cela ne pourrait-il pas mieux être atteint par un équilibre entre les moyens mis en œuvre pour faciliter (respectivement et sans les confondre) les mobilités urbaines et interurbaines ? Faut-il que des avantages ou des contraintes de localisation orientent les établissements vers les lieux dont l'accessibilité est plus appropriée à leur rayonnement ? Le

¹² Extrait d'un article intitulée « Paris, capitale économique » paru dans un numéro de Pouvoirs consacré à Paris au Seuil en 2004.

marché des localisation peut-il vraiment y pouvoir seul sans inconvénients ? Nous ne savons pas encore apporter de réponses claires et opérationnelles à ces questions et les économistes sont très certainement parmi ceux qui peuvent y contribuer.

I. 3 Pour les sociologues.

Si l'anthropologie sociale et la sociologie se préoccupent assez peu de la mobilité, du moins au sens restrictif des pratiques de déplacements qui est utilisé ici, elles fournissent en revanche une clé d'entrée féconde à travers le concept d'individuation et sa diffusion non seulement dans toutes les couches de la société, mais aussi dans l'ensemble des pratiques sociales. La société de *lien communautaire* offrait un espace relationnel de proximité et stable dans le temps, en échange de « contraintes de conformité » importantes. Même si les fondements de cette société ont été mis en cause sur le plan philosophique comme sur le plan économique dès le siècle des Lumières et ont permis un essor économique et culturel sans précédent, la relative stabilité dont elle était porteuse a perduré dans les faits et pour certaines pratiques jusqu'à une période assez récente: l'emploi a souvent été « à vie » dans certains sites industriels « fordistes », l'épicerie et le café de quartier où l'on était connu, on avait une ardoise et auxquels on ne faisait que rarement des infidélités font partie de notre mémoire... et se traduisaient par une mobilité locale de faible ampleur.

La croissance massive des niveaux d'éducation, l'intégration des services dans la sphère de l'économie moderne et la transition vers une économie postfordienne vont de pair avec une nouvelle étape du processus d'individuation: « Le procès de personnalisation se constitue en rupture avec la phase inaugurale des sociétés modernes, démocratique-disciplinaire, universaliste-rigoriste. Il promeut et incarne massivement une valeur fondamentale, celle de l'accomplissement personnel, du respect de la singularité subjective, de la personnalité incomparable ». Les réseaux relationnels sont plus électifs, plus instables et moins contraints par la proximité, la modernisation des services passe souvent par un certain degré de concentration spatiale, l'entreprise doit recruter ses membres en fonction de compétences de plus en plus « pointues », elle se doit d'être réactive, et donc flexible, agile, svelte, et ne peut plus prétendre se lier « pour la vie » à ses collaborateurs. L'instabilité, voire l'incertitude réduisent les horizons temporels des liens sociaux, y compris matrimoniaux, tandis que la métropolisation et la mobilité permettent d'offrir en permanence des « solutions de rechange ». La croissance de la mobilité dans sa dimension spatiale peut alors être vue comme une réponse à une interdépendance de plus en plus nécessaire, mais de plus en plus instable dans sa dimension temporelle et beaucoup moins réglée par la proximité géographique¹³.

Si l'apport de l'économie à la compréhension de la mobilité est encore trop partiel, celui de la sociologie est, à notre avis, aussi encore très insuffisant. Une difficulté est très probablement la répugnance d'une grande partie de la discipline au « quantitatifisme » qui caractérise traditionnellement le domaine de la mobilité. Cela explique peut-être qu'elle se soit moins préoccupée d'apporter sa contribution à la connaissance des flux mais qu'elle ait préféré s'intéresser aux rapports entre la mobilité et le territoire (à la contribution des conditions de la

¹³ Ces deux derniers paragraphes sont extraits d'un texte rédigé en 2000 pour la Drast (mais non publié) de Jean Pierre Orfeuill, Marie Hélène Massot et François Bellanger.

mobilité à la transformation des territoires¹⁴) ou aux relations entre mobilité et inégalités sociales¹⁵. La mobilité est pour certains représentants de cette discipline moins un objet de connaissance qu'une entrée (parmi d'autres) dans la compréhension des changements dans les modes de vie ou des différences dans l'exercice des pratiques sociales.

La sociologie des modes de vie peut elle enrichir la compréhension de la mobilité identifiée à l'existence de flux de déplacements ? Assurément, mais elle aurait alors avantage à nouer un rapport à l'économie qui soit plus de l'ordre de la complémentarité que de l'opposition pour que leurs efforts conjugués permettent d'améliorer la compréhension des arbitrages des ménages et des entreprises autant en matière de mobilité que de localisation. Une des difficultés est que l'analyse microsociologique a besoin de décomposer finement les type de personne, les types de motifs, les contextes urbains etc..., avant de dégager le sens de certains arbitrages et leur rapport à l'évolution des modes de vie. L'analyse de la mobilité par les ingénieurs du terrain attend naturellement des résultats plus synthétiques. Cette méthode « micro » a connu pourtant quelques succès. Citons par exemple l'exemple des travaux sur le choix modal (Cf les travaux de Vincent Kaufmann¹⁶). Actuellement il est certains que les arbitrages en matière d'emploi du temps libre (arbitrage domicile /hors domicile pour les pratiques de sociabilité ou récréatives, marchandes ou non marchandes) constituent un champ privilégié (sur lequel se penchent de nombreux chercheurs), pour apprécier la façon dont se conjugue la localisation des équipements ou des entreprises concernées par ces pratiques particulières (en fonction de leur niveau d'accessibilité) et les pratiques sociales elle mêmes¹⁷. Ce sont des fondements socio-économiques de la géographie des localisations dont nous manquons le plus pour sortir l'étude de la mobilité de son enclavement comme pure technique statistique et pouvoir un jour mieux maîtriser intellectuellement l'impact probable des conditions de la mobilité sur l'agencement urbain. On pourrait en dire autant de la mobilité résidentielle qui pèse tant sur la mobilité quotidienne habitat travail. Les préférences pour le choix du lieu d'habitat (partage entre gentrification, précarisation et périurbanisation) exigent pour les expliquer tout autant le recours à l'économie qu'à la sociologie.

I.4. Pour les géographes

Nous avons dit que les attentes vis à vis de l'économie comme de la sociologie pour approfondir la connaissance et l'interprétation de la mobilité concernaient surtout leur contribution à *l'organisation* de l'espace, qui est à l'évidence le domaine d'excellence de la géographie. Cela nous permet de retourner la proposition en disant qu'une géographie mieux adossée à la sociologie et à l'économie pourrait devenir plus interprétative que descriptive et alors plus utile à l'explication de tous les phénomènes corrélatifs à l'organisation de l'espace. Ce qui revient

¹⁴ Un des axes majeurs d'un des appels d'offre du PUCA en 2002.

¹⁵ Cf « Transports, Pauvretés, Exclusions : pouvoir bouger pour s'en sortir » sous la direction de Jean Pierre Orfeuil, aux éditions de l'Aube en 2004

¹⁶ Par exemple en montrant comment la facilité de stationnement réagissait sur le choix modal pour la mobilité travail, ce qui lui permettrait de montrer que les Suisses ne disposaient pas comme les Français pouvaient le dire d'un capital culturel leur permettant à l'échelle individuelle d'avoir un autre comportement que les Français mais que cela se jouait dans les options des institutions, dans leur façon d'encadrer les choix des particuliers.

¹⁷ Citons dans ce domaine « La France des temps libres et des vacances » (sous la direction de Jean Viard, Françoise Potier et Jean-Didier Urbain) et publié aux éditions de l'Aube en 2002.

encore à dire, comme nous l'avions annoncé dès le départ, que *la mobilité est la contrepartie d'avantages qui sont compréhensibles en examinant les raisons de la façon dont les acteurs se localisent*. Ce qui fait qu'ils se localisent en un lieu, ou se délocalisent d'un lieu, ou fragmentent leurs localisations, tient déjà compte, entre autre, des conditions préexistantes de la mobilité. A chaque « mobilité » il faut rechercher « l'immobilité » de qui ou de quoi (de quelque chose, de quelqu'un, ou de quelques uns) cette mobilité peut elle bien être au service. Derrières les phénomènes de mobilité se profilent toutes les grandes questions de la géographie humaine. *Compte tenu des relations d'interdépendances qui associent les hommes entre eux au travers tous les actes de la vie sociale, pourquoi ont-ils plus intérêt à se regrouper (et bouger moins) plutôt qu'à se disperser (et bouger plus) ?* Et la question vaut pour une société locale, un ménage, un groupe de ménages qui entretiennent des échanges, une entreprise, un groupe d'entreprises qui entretiennent entre elles des échanges, etc....

Pour illustrer notre propos, sans faire un cours de géographie, prenons par exemple la question de la centralité. Une géographie plus descriptive qu'interprétative dira que la polycentralité est dans l'air du temps et que nous voyons émerger des centralités « périphériques ». Beau tour de force sémantique que d'inventer une expression (un oxymore) qui se nie elle même (ce qui est centre ne peut être périphérique) pour mieux coller à la description d'une réalité nouvelle... En fait nous pouvons calculer ce qu'aurait représenté en nombre de déplacement des personnes et des marchandises l'absence d'émergence de ces centralités nouvelles. Les centres se constituent en regroupement d'activités économiques du fait que ces activités peuvent, en se mettant ensemble, avoir une productivité supérieure (plus compétitive que d'autres localisations) à partir d'un seuil de clientèle qui varie avec l'activité et peut se modifier sous l'effet de mutations technologiques ou organisationnelles. *C'est la dimension économique de l'existence d'un centre*. Le regroupement d'entreprises diverses n'apporte une attractivité totale supérieure (à celle de la somme de celle qu'aurait chacun des éléments du centre s'il était isolé) qu'à condition qu'il ne contrarie pas l'acceptabilité à un moment donné et pour une population donnée, des attentes en matière de différenciation (ou au contraire de mimétisme) sociale. *C'est la dimension « sociologique », cette fois, de l'existence d'un centre*. L'émergence des centralités multiples conjugue donc plusieurs registres explicatifs. Mais ils ont en commun que les conditions de la mobilité ont bouleversé la distribution spatiale des *potentiels de chalandises* (concept aussi social qu'économique) des entreprises ou des équipements les plus directement au service des populations. Le centre ville n'a plus le monopole des services rares (de fréquentation moins fréquente) et les quartiers ne connaissent plus non plus l'éparpillement des petites activités de services banales (à fréquentation plus fréquente). En changeant les conditions de mobilité une nouvelle géographie des services à la population a émergé qui optimise toujours quelque chose *mais à la fois pour celui qui se déplace comme pour celui qui investit dans une implantation commerciale*. Seuls un ou plusieurs des paramètres de l'optimisation auront changé mais c'est la même optimisation. Un géographie plus interprétative que descriptive identifiera ces paramètres, précisera leur appartenance à quel registre (géographie physique, économique ou sociologique), évaluera leur efficacité spécifique. Ce qui vaut pour les centres urbains vaut pour les systèmes urbains régionaux et plus généralement pour toute forme de regroupement humain.

Cet exemple illustre également que la mobilité (toujours conçue comme une quantité de déplacements) a toujours une *force de rappel* qui tend à la contenir dans certaines limites. Ici les gens éparpillés qui doivent fréquenter un centre éloigné (faute d'alternative à la fréquentation d'un autre centre mieux pourvu et/ou plus accessible) regrouperont leurs déplacements s'ils leur

paraissent trop coûteux (en temps argent et fatigue). Mais s'ils deviennent assez nombreux pour susciter l'implantation d'un nouveau centre (qui s'étoffera au fur et à mesure que la croissance de la population) ils pourront faire des visites à ce nouveau centre plus fréquentes mais plus courtes que celles qu'ils faisaient à l'ancien. Plus généralement la force de rappel qui tend à limiter la mobilité n'est pas globale (comme le pensait, semble-t-il, Zahavi¹⁸). Elle dépend de la nature de l'activité qui est la finalité du déplacement (l'interaction sociale concernée) plus que de la personne qui se déplace¹⁹, et la compréhension des stratégies de localisation des acteurs contient généralement l'explication dernière de ce qui fonde cette force de rappel. *Pour cette raison que nous croyons qu'une géographie, suffisamment renseignée par l'économie et la sociologie, constitue la clef d'entrée privilégiée de l'analyse de la mobilité.*

II. Comment dans ces conditions définir la mobilité ?

II 1. La mobilité est un arbitrage situé au terme d'une cascade d'autres arbitrages

Ce petit tour par l'analyse des apports des différentes disciplines à la compréhension de la mobilité avait pour but d'introduire nos propositions pour qualifier la mobilité.

Finalement la mobilité ne doit plus être perçue seulement comme un nombre de sorties du domicile par personne et par jour, même si ce ratio a permis de progresser dans la connaissance et l'explication de la mobilité. *Maintenant que nous nous interrogeons sur la possibilité avec moins de mobilité de satisfaire autant d'activités situées au terme de déplacements, nous avons besoin d'être plus précis.* L'analyse de tout ce qui explique la « génération » des déplacements, selon le contexte, l'individu, etc... va devenir plus stratégique qu'autrefois, quand la demande de déplacements était supposée une fidèle traductrice des « besoins d'activités ». Nous critiquerons donc la façon de décrire trop globalement la mobilité en ne distinguant qu'un nombre insuffisant de « motifs de déplacement » et surtout en considérant trop exclusivement la notion de motif de déplacement comme l'attribut de l'individu qui se déplace. Pourquoi ne serait elle pas celle celui de la personne que celui qui s'est déplacé est venu voir ? Le recours à la notion de motif ou de programme d'activité rompt l'équilibre entre les personnes concernées par *l'interaction sociale* finalité de cette mobilité. Préciser le motif de déplacement améliore les choses (c'est mieux que rien) mais occulte la disponibilité ou non de marges d'initiative pour la personne (ou groupe de personnes) qui au bout du compte est « l'autre » auteur/acteur de l'interaction, et à ce titre tout aussi important que celui dont on comptabilise le déplacement. Il aura aussi une logique de comportement qui lui sera propre et que nous ne devons pas ignorer. L'interaction n'a lieu en quelque sorte que si les logiques se rencontrent....

Nous restaurons cet équilibre en disant que toute société humaine correspond à un système d'interactions sociales entre ses membres et que pour les réaliser les personnes ont deux moyens

¹⁸ Qui vit dans la constance du temps moyen consacré au déplacement une loi générale seulement variable avec la taille des villes. Zahavi, le premier, comprenait l'existence de forces de rappel qui tendaient à contenir la mobilité mais sous une forme encore relativement grossière qu'il est possible d'affiner en introduisant ce que nous connaissons du fonctionnement des marchés urbains : foncier, immobilier, de l'emploi et des services.

¹⁹ Les ingénieurs de trafic supposèrent au départ que cela dépendait plus des personnes que du motif du déplacement.

à leur disposition. Ils peuvent d'une part construire des lieux ad hoc permettant de réaliser ces interactions sociales (*les lieux de la coprésence* : des résidences, des commerces, des bureaux, des usines, des équipements, des espaces publics etc...) et ils peuvent d'autre part passer de l'un à l'autre, si ces lieux ne sont pas conçus pour pouvoir tout faire ou faire beaucoup de choses en leur sein, ou si ces lieux sont assez proches pour réduire la mobilité à des trajets trop petits pour avoir encore besoin de les dénombrer... Plus les lieux se spécialisent et se dispersent plus il y aura de mobilité sauf si les gens modifient quelque chose dans leur comportement de mobilité ou dans la pratique de l'activité qui est l'occasion de l'interaction sociale.

La mobilité devient définissable. Elle n'est pas seulement « déplacement », elle est le changement d'un lieu particulier de la coprésence à un autre et *tout va se jouer dans la localisation relative et le niveau de spécialisation de chacun des lieux de la coprésence*. Pour comprendre la constitution des lieux de la coprésence l'approche sociologique sera aussi utile que l'approche économique. L'explication des fluctuations de la génération des déplacements ne sera plus quasi exclusivement recherchée dans les caractéristiques des individus mais va d'abord dépendre du *pouvoir* et de l'*intérêt* des investisseurs qui définissent le contenu et la localisation des lieux de la coprésence. Nous infléchissons de cette façon l'angle traditionnel d'approche de la mobilité.

Le schéma ci dessus illustre une manière de réinsérer la mobilité dans un enchaînement d'arbitrages impliquant toute la société.

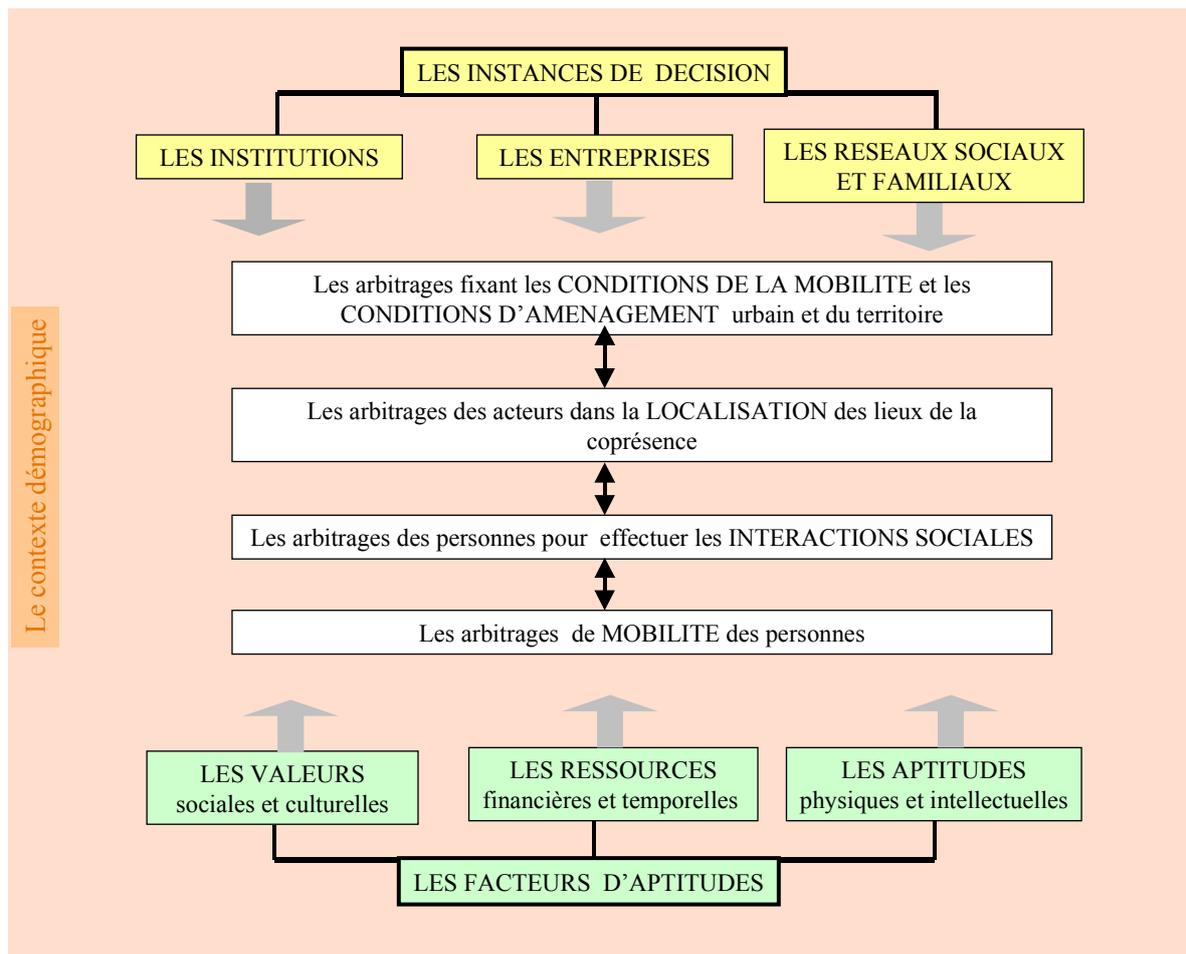


Schéma des arbitrages de la mobilité

Le contexte démographique, qui apparaît comme le fond du schéma, est en quelque sorte premier. Son évolution commande l'ensemble.

Au cœur du schéma est dessinée la chaîne des « arbitrages » allant de l'organisation de la société à l'individu s'organisant dans sa vie quotidienne. Reprenons en les niveaux successifs.

- Les institutions territoriales arbitrent pour définir les *conditions de mobilité* offertes aux particuliers et les *conditions d'aménagement* pour se localiser ou transformer l'usage d'un lieu. Ces conditions d'aménagement débordent très largement la planification urbaine au sens habituel du terme et intègrent tout ce qui pèse sur ces arbitrages et donc, tout autant, l'action opérationnelle des acteurs privé ou publics en matière d'aménagement de l'espace, que la fiscalité attachée aux localisations.
- Les acteurs économiques (ménages, entreprises, institutions) décident de s'installer dans un lieu particulier et arbitrent pour scinder ou regrouper des activités de leur ressort, les organiser en réseau etc.... Ils imaginent comment doivent s'organiser concrètement dans l'espace, et en particulier au sein de locaux plus ou moins spécifiques, les interactions sociales exigeant coprésence.
- Les personnes, dans l'exercice de leurs rôles et statuts sociaux, décident des interactions

sociales à réaliser, eux mêmes ou à faire réaliser par d'autres, avec coprésence ou sans coprésence (téléphone, courrier, etc..). Ils conçoivent la façon d'ordonner dans le temps ces interactions sociales plus ou moins programmées, imposées ou improvisées. Ils ont à leur disposition un plus ou moins grand nombre de marges de manœuvre selon l'interaction sociale envisagée. Ils ajustent souvent leurs déplacements aux possibilités de ceux qu'ils rencontrent en prenant rendez vous.

- Les arbitrages en matière de mobilité des personnes se trouvent alors « contextualisés » et suivant les cas les conditions de la réalisation des déplacements présentent encore des marges de choix (ou au contraire ces marges n'existent plus car intégrées aux choix antérieurs) : lieu sélectionné pour l'interaction sociale visée (ex : choisir un lieu d'achat), le moyen de déplacement, l'itinéraire, etc....qui sont les critères classiques pris en compte dans les études de déplacements, mais aussi la réduction ou la majoration de la fréquence des interactions, le regroupement dans le temps (boucle de déplacements) et dans l'espace (fréquentation d'un centre plus diversifié) des interactions, le report de l'interaction sur un tiers ou à une autre période de temps, etc.... qui sont des critères moins classiquement pris en compte dans les analyses de mobilité mais tout aussi importants dès qu'il est question de chercher à réguler la demande de mobilité à satisfaction constante des interactions sociales recherchées.

Ces décisions sont toutes plus ou moins dans un rapport d'interdépendance. Elles forment système, mais avec des degrés d'autonomie variables, selon les personnes, les contextes, les types d'interactions.

Surtout ces arbitrages « baignent » dans un contexte dont émerge certains éléments de stabilité, des facteurs qui limitent l'improvisation des acteurs, et justifient la reproduction dans le temps et l'espace de ces multiples, grandes ou petites décisions. Ces données du contexte sont insérés dans le schéma *entre* le fond du précédent schéma (le contexte démographique) et le cœur de ce schéma, qualifiable de « chaîne des arbitrages ».

Ce *contexte* intermédiaire peut être décrit à partir de deux grands points de vue.

D'un côté (haut du tableau) ces arbitrages sont pris au sein de systèmes d'organisation qui ont leurs rôles, leurs logiques et leurs contraintes. Diverses préconisations peuvent émaner d'*instances de pouvoir* fonctionnant avec ou sans débat suivant la nature du rapport social qui lie entre eux les personnes membres.

D'un autre côté (bas du tableau) les personnes qui arbitrent sont inégales entre elles vis à vis d'un certain nombre de *ressources* qui font partie des facteurs influençant leurs choix.

- Ces *instances de pouvoir* (haut du tableau) repartissent rôles et statuts individuels. La configuration d'ensemble des rapports sociaux entre leurs membres évolue plus ou moins vite. Nous distinguerons :
 - Les multiples *institutions territoriales* ont des ressources, des compétences, des systèmes électifs, qui font des arbitrages qui pèseront sur ceux des autres acteurs.
 - L'*entreprise* est également un lieu stratégique de décision de localisation, d'organisation, d'affectation des rôles

- Enfin *la vie privée* couvre un vaste pan de la vie sociale et n'échappe pas à une structuration de son univers relationnel, avec ses codes, ses règles, ses « habitus ». La famille y occupe un rôle capital mais insérée de plus en plus dans des réseaux sociaux (de sociabilité) complexes et mouvants.
- D'autre part (bas du tableau) les arbitrages sont inspirés par des données plus globales que nous pouvons considérer comme des « *ressources* » des personnes ou des organismes et qui pourront fonder des *aptitudes* diverses dans la façon de réaliser les arbitrages .
 - Les « *valeurs* » intégrées au fonctionnement social qui structurent et fondent certaines préférences (les priorités ou les goûts) dans les choix individuels ou collectifs. Ces valeurs changent, sont plus ou moins partagées (en particulier entre les groupes sociaux), mais assez lentement car comme tout ce qui a un caractère culturel il s'agira d'un système dont une des finalités est de fournir aux individus ou aux organismes une aptitude à « digérer le changement ».
 - Les « *ressources proprement dites* » qui sont certes *financières* mais aussi *temporelles* (la disponibilité dans l'usage du temps).
 - Une autre forme de ressource ou aptitude concerne les *capacités physiques et intellectuelles* qui peuvent expliquer les préférences exercées à titre individuel.

I.2 Quelle typologie des interactions sociales adopter ?.

Le changement d'approche ici proposé nécessitera de produire de nouvelles catégories, en plus de celles qui existent déjà (et qui caractérisent les personnes, les moyens de déplacement, le niveau de service de l'offre en déplacement, etc...). La nouvelle catégorie à construire en priorité concerne la *nature des interactions sociales* (qui viennent se substituer à la notion de motif²⁰ de déplacement dont nous avons critiqué la dissymétrie qu'elle introduisait dans l'interaction sociale nouée grâce à la mobilité) auquel correspondra celle des types *lieux de la coprésence* (qui ne seront rien d'autre que les formes d'occupation du sol mais revisitées en fonction des interactions sociales qu'elles accueillent, tolèrent ou excluent). On peut espérer ainsi rendre plus intelligibles les stratégies d'acteurs (pour optimiser leur intérêt compte tenu du pouvoir qu'ils détiennent), tant pour se localiser que pour se déplacer. Nous pourrions mieux comprendre là où la logique des acteurs *se rencontrent* ou non, ou comment surtout elles *interagissent* l'une sur l'autre.

²⁰ Nous donnons ici pour mémoire la liste des motifs origine ou destination des déplacements utilisés dans les enquêtes du Certu. 01 domicile, 11 Travail sur le lieu d'emploi déclaré, 12 Travail sur un autre lieu, 21 Nourrice, crèche, garde d'enfants, 22 Ecole maternelle et primaire, 23 Collège, 24 Lycée, 25 Université et grandes écoles, 31 Multi-motifs en centre commercial, 32 Achats en grands magasin, supermarché et hypermarché, 33 Achat en petit et moyen commerce, 34 Achats en marché couvert et de plein vent, 41 Santé, 42 Démarches, 43 Recherche d'emploi, 51 Loisirs, activités sportives, culturelles, associatives, 52 Promenade, « lèche-vitrines », 53 Restauration hors domicile, 54 Visite à des parents ou amis, 61 Accompagner quelqu'un, 62 Aller chercher quelqu'un, 71 Dépose d'une personne à un mode de transport, 72 Reprise d'une personne à un mode de transport, 81 Tournée professionnelle, 91 Autres motifs. Cette liste résulte d'une longue pratique sur le terrain. Il est intéressant de voir qu'elle privilégie finalement surtout un certain nombre de lieux de la coprésence. La géographie du territoire commence à prendre le dessus pour prétendre à une reconstitution suffisamment juste des flux. Par contre cette liste mélanges des catégories différentes en particulier pour ce qui va nous intéresser plus loin : avoir la même panoplie de moyens dans la façon de s'adapter à une contrainte quelconque vis à vis de la réalisation de la mobilité associée à l'interaction.

La typologie des activités de la vie quotidienne que nous proposons s'inspire de celle proposée par Vincent Kaufmann ²¹

Typologie des activités de la vie quotidienne

	Activité rémunérée	Activité non-rémunérée
TEMPS CONTRAINT	Sphère du travail	Sphère domestique
TEMPS « LIBRE »	Sphère de l'engagement	Sphère du temps libre

La sphère du *travail* est constituée de l'ensemble des activités financièrement rémunérées et des activités annexes déployées dans le cadre du travail (repas avec des collègues, participation à un congrès, etc...). Le travail est obligé : gagner sa vie constitue aujourd'hui une contrainte. La sphère du travail structure la vie quotidienne des ménages et procure un statut, illustrant ainsi la centralité du contrôle des ressources dans l'ordre social. Dans nos sociétés elle répond prioritairement à la logique de l'idéologie capitaliste : *la productivité* et *l'acquisition de statut*. Le coût investi dans la mobilité pour aller au travail sera moins fonction de la satisfaction trouvée au travail (ou même de sa durée) que de la difficulté de trouver le logement désiré dans le cadre du marché du logement dans le bassin d'emploi dont fait partie le lieu de son travail. Quand ce marché n'est pas trop contraint le temps de mobilité est en moyenne 10% du temps de travail. Les Franciliens n'ont pas ce privilège.

La sphère de l'*engagement* est constituée des activités « publiques ». Il s'agit aussi bien des activités politiques que des responsabilités associatives. Elles sont symboliquement rémunérées par la reconnaissance sociale et le pouvoir décisionnel qu'elles impliquent, mais elles restent non obligées et se différencient (en terme de gratification) des activités de loisirs. La sphère de l'engagement suit une logique double de *don* et du *pouvoir*.

La sphère *domestique* renvoie à la cellule familiale. Elle peut être définie comme l'ensemble des activités nécessaires à la survie biologique d'une famille (par exemple préparer le repas) ou obligées par des normes sociales (par exemple faire le ménage). Il s'agit donc aussi bien des tâches liées au fonctionnement du ménage, qu'à son approvisionnement, à la « maintenance » de ses membres et à leur socialisation. Outre de nombreuses activités déployées dans le logement qui n'occasionnent pas de mobilité quotidienne, (le ménage, la cuisine, etc...) et se déroulent dans le logement, la sphère domestique comprend des activités consommatrices de déplacement :

²¹ Dans le numéro 48 de « 2001 plus » revue de la DRAST, consacré au thème de la « mobilité et vie quotidienne ».

les achats du ménage, les démarches indispensables à son fonctionnement, l'accompagnement d'enfants, le maintien de la santé, etc... Avant tout, cette sphère répond à une logique du *devoir*.

La sphère *du temps libre* recouvre des activités très diverses. Elles se caractérisent par le fait qu'elles ne sont pas obligées et orientées vers l'épanouissement de soi. On peut distinguer plusieurs types : les loisirs récréatifs, culturels, sportifs, et les visites de ou à des amis.

Pour l'ensemble des interactions sociales hors travail (les trois dernières sphères) on constate que le temps de la mobilité est en moyenne le quart du temps de l'activité (de l'interaction sociale) quelque soit la taille de la métropole et le système de déplacements. Il s'agit d'interactions beaucoup moins longues (sauf pour la formation) que pour le travail et c'est ce qui explique que les personnes acceptent de se déplacer 25% du temps de l'interaction et non 10% comme pour le travail. Ces 25% traduisent le fait que les polarités (centralités) qui regroupent commerces, équipements et services s'adaptent à la répartition du peuplement et à la facilité de se déplacer comme les usagers s'adaptent à la répartition des centralités. Ces pôles secondaires seront plus ou moins nombreux et plus ou moins diversifiés mais leur forme même résultera de la proportionnalité acceptable par les usagers autant que de la productivité nécessaire à l'existence de polarités/centralités en concurrence. A une condition cependant : il faut qu'elle reste une interaction « urbaine » (et non « interurbaine », c'est à dire qu'elle n'aille pas se faire hors du bassin d'emploi à la laquelle la personne appartient). Si elle est interurbaine elle n'aura plus la même fréquence. C'est la fréquence qui définit l'urbain.

Ces sphères constituent des « univers relationnels » plus étanches dans le mode de vie citadin que rural (qui tendent à se rejoindre et peut être plus là ou ville et campagne s'interpénètrent). Suivant le sexe et la position dans le cycle de vie (scolaire, actif, retraité) les comportements sont fort différents, avant les différences liées au milieu social, aux revenus, à la région etc... même si tous ces facteurs influent également²².

Un contenu plus détaillé de chaque sphère est proposé plus loin (page 2). Les interactions sociales seront les activités pratiquées (même par une personne seule, ce qui hors domicile est rare²³). Le coût de la mobilité ne sera pas seulement utile à connaître pour reconstituer le partage modal, il influera, *en fonction du temps disponible*, les multiples arbitrages qui permettront d'ajuster la fréquence des activités les moins obligées. *Le rapport entre le coût de la mobilité nécessaire à la pratique de l'interaction sociale et le degré d'obligation ou d'investissement mis dans la pratique de l'activité devront rester dans un rapport plausible sinon la personne s'organisera différemment pour économiser sa mobilité en révisant la façon de pratiquer son activité*. Nous opérons de tels ajustement de façon quasiment automatique toute la journée ou de façon plus réfléchi lors de certains choix moins fréquents mais plus conséquents sur notre emploi

²² Les enquêtes de l'INSEE sur le temps des Français nous donne une description fine de ces comportements qu'aucune enquête de déplacements ne nous fournira jamais. Manque néanmoins, dans cette enquête, les activités de ceux qui n'ont pas dormi la veille ou le lendemain du jour d'enquête dans le domicile habituel (les touristes) et les occupations fines pendant le temps du travail qui ne se fait pas obligatoirement au lieu de travail habituel. Une difficulté est que quand la promenade se fait en voiture elle n'est plus une activité mais un déplacement. Cette difficulté obère les comparaisons internationales (celles où le redressement statistique est impossible) car la prise en compte de la promenade comme déplacement ou comme activité varie selon les pays.

²³ Dans les enquêtes l'activité hors domicile pratiquée seule est désignée par l'appellation de « promenade » même si elle comporte majoritairement des moments d'immobilité...

du temps (logement, travail, école, participation à une association, etc..). Nous disons que nous n'avons pas le temps de faire telle ou telle chose quand en fait nous avons seulement établi une priorité dans l'exercice de plusieurs activités, possibles ou nécessaires, donc fait un *arbitrage*. Les arrangements sont multiples. Il est possible de modifier, suivant le cas, le lieu ou le moment de l'interaction sociale visée, ou décider de communiquer sans coprésence, etc... *Les interactions sociales doivent être d'abord étudiées par rapport à cette latitude interactive (des personnes concernées par l'interaction) d'organisation*. Cela permet de redonner à tous les membres de l'interaction, tant dans la sphère privée que professionnelle, une contribution à l'ajustement opéré et de cette façon de « désacraliser » la demande de mobilité, de ne plus la considérer comme un bloc homogène de besoins *incompressibles*, mais bien le fruit de négociations permanentes entre une multiplicité d'acteurs. Mais beaucoup de chose reste à faire pour donner une forme quantifiée à une telle approche de la mobilité.

Dans le tableau suivant apparaît (d'après l'enquête emploi du temps des Français en 1998 de l'INSEE) les interactions sociales urbaines réalisées hors domicile (et en dehors de l'école ou du travail) avec la fréquence de leur réalisation et la durée de cette réalisation.

Activités pratiquées hors domicile : proportion journalière de pratiquants et durée journalière moyenne de la pratique pour les seuls pratiquants.

	Activités marchandes	Activités non marchandes liées à la vie sociale	Activités non marchandes liées à la vie récréative
Activités plutôt courantes	<ul style="list-style-type: none"> • Achats et démarches :41% et 77' • Repas pris hors domicile et hors travail :24% et 105' 	<ul style="list-style-type: none"> • Visite aux parents et amis :15% et 107' 	<ul style="list-style-type: none"> • Promenade :19% et 107'
Activités plus rares	<ul style="list-style-type: none"> • Soins esthétiques et médicaux :7% et 61' • Spectacles :4% et 138' • Autres sorties :5% et 150' 	<ul style="list-style-type: none"> • Visite aux malades :8% et 116' • Pratique religieuse :2% et 80' • Pratique associative :4% et 130' 	<ul style="list-style-type: none"> • Activité sportive :8% et 106' • Chasse et Pêche :1% et 268'

Les deux tableaux suivants montrent comment ces interactions sont plus ou moins pratiquées suivant les caractéristiques des personnes ou du ménage. On constate que le genre de la personne et le fait qu'elle travaille ou non, a plus d'importance que la composition familiale ou le revenu du ménages sur le temps hors travail ou école, passé hors domicile. Les disparités dans les pratiques des activités selon les caractéristiques des personnes se compensent, ce qui explique que le temps d'interactions urbaines passées hors du domicile (et non liées au travail ou à l'école) soit toujours environ 40% du temps disponible (après travail, école, activités domestiques passées à la maison). Contrairement à une opinion répandue l'opposition entre mobile / immobile ne dépend donc ni du revenu, ni de la composition familiale. Elle dépend plus de l'état de santé physique ou psychologique de la personne. Mais en revanche le *contenu* des interactions sociales

différenter (ainsi que le mode de déplacement et la localisation des activités par rapport au domicile) suivant la richesse en temps et/ou en argent des individus.

Spécialisation des activités selon le sexe et l'activité

	Plus de pratiquants HOMMES	Homme ou Femme	Plus de pratiquants FEMMES
Plus de pratiquants ACTIFS	<ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>Repas hors dom</i> (24%) ➤ Pêche et Chasse (1%) 		
Actifs ou Inactifs		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Trajets hors travail (53%) ➤ Visites parents amis (15%) ➤ <i>Spectacles</i> (4%) 	
Plus de pratiquants INACTIFS	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Autres sorties (5%) ➤ <i>Sport</i> (8%) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Associations (4%) ➤ Religion (2%) ➤ Promenade (19%) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Achats (41%) ➤ Visites malades (8%) ➤ Soins du corps (7%)

Dans le tableau précédent apparaissent en *italique* les activités les plus fréquentes quand les revenus ou les diplômes sont plus élevés et si la personne est seule. En **gras** apparaissent les activités plus fréquemment réalisées par les personnes plus âgées, aux plus bas revenus²⁴ et sans enfants. La relation de sens opposé entre ces pratiques d'activités et les revenus explique l'indifférence globale au revenu de la proportion de temps de trajet hors travail par rapport au temps disponible passé hors domicile.

Variation des taux de pratiquants des activités hors domicile.

ACTIVITE	Taux de pratiquants	TP Homme actif	TP Homme Inactif	TP Femme Actif	TP Femme Inactif	Composition familiale	Revenus	Diplôme	Catégorie sociale	Age	Jour
Repas hors travail	24%	32%	22%	25%	18%	Seuls	Hauts	Hauts	Cadre	Jeunes	W End
Achats et démarches	41%	30%	33%	37%	47%	Sans Enfant	Bas		Inactif adulte	Agés	Same-di
Soins du corps	7%	3%	8%	6%	10%	Sans Enfant	Bas	Bas		Agés	Semaine
Visites malades	8%	5%	9%	6%	10%	Sans Enfant	Bas		Inactif adulte	Agés	W End
Visites parents et amis	15%	13%	16%	13%	14%		Bas	Bas	Csp basses	Jeunes	W End
Spectacles	4%	4%	4%	4%	3%	Seuls	Hauts	Hauts	Cadre	Jeunes	W End
Autres Sorties	5%	4%	8%	3%	5%		Bas		Etudiants	Jeunes	W End

²⁴ Avec une réserve pour la promenade qui n'apparaît ici en gras que du fait que certaines personnes à haut revenu ont répertorié ce temps en temps de trajet.

Activité Religieuse	2%	1%	3%	1%	4%	Sans Enfant	Bas			Agés	W End
Activité Associat.	4%	4%	6%	4%	4%					Agés	
Activité Sportive	8%	9%	13%	6%	6%		Hauts	Hauts	Cadre	Jeunes	W End
Promenade	19%	13%	28%	12%	22%	Sans Enfant	Bas	Bas	Inactif adulte	Agés	W End
Pêche et chasse	1%	1%	0%	0%	0%						W End
Trajets Hors travail	53%	50%	54%	56%	52%	Seuls		Hauts	Cadre	Jeunes	W End

Dans les six dernières colonnes du tableau est indiqué pour quelle variable culmine le taux de pratiquant. L'absence d'indication signifie un taux de pratiquant non différencié pour ce paramètre

NOMENCLATURE DES INTERACTIONS SOCIALES ET ADAPTABILITE DES PRATIQUES

NATURE DE L'INTERACTION SOCIALE	Possibilité de modifier le LIEU	...de modifier le MOMENT	Regroupement ...des LIEUX	fréquent ...des MOMENTS
SPHERE DU TRAVAIL REMUNERE				
<i>Travail au lieu habituel (dont repas)</i>	NON	NON	NON	NON
Activité professionnelle hors du lieu habituel de travail :				
<i>Achats de biens</i>	OUI	OUI	?	?
Démarches administratives	NON	OUI	?	?
<i>Livraisons vers ménages</i>	NON	OUI (se négocie)	OUI	OUI
<i>Livraisons vers entreprises</i>	NON	OUI(se négocie)	VARIABLE	OUI
<i>Echanges de services internes au groupe ou à l'institution (entre les fonctions production ou aval ou amont à la production)</i>	VARIABLE	VARIABLE	VARIABLE	VARIABLE
<i>Echanges de services avec entreprise ou institutions extérieures (pour quelles fonctions ?)</i>	VARIABLE	VARIABLE	VARIABLE	VARIABLE
Repas professionnel hors lieu de travail	OUI en général	NON	Souvent	NON
SPHERE DE L'ENGAGEMENT				
Activités politiques	NON	NON	?	?
Activités associatives	NON	NON	?	?
Activités civiques et religieuses	NON	NON	?	?

SPHERE des activités DOMESTIQUES				
Accompagnement	NON	NON	?	OUI
Activité de Formation	NON	NON	NON	NON
Démarches administratives	NON en général	OUI	OUI	OUI
Recherche de travail	NON	NON ou se négocie	NON	NON
<i>Consultations médicales</i>	NON	OUI se négocie	OUI	NON
<i>Services liés aux soins du corps</i>	OUI	OUI se négocie	OUI	OUI
<i>Achats courants</i>	OUI	OUI	OUI	OUI
<i>Achats équipement maison</i>	OUI	OUI	OUI	OUI
<i>Achats équipement de la personne</i>	OUI	OUI	OUI	OUI
SPHERE DU TEMPS LIBRE				
Visites malades	NON	OUI se négocie	OUI	OUI
Visites parents amis	NON	OUI se négocie	OUI	OUI
<i>Repas à l'extérieur (hors professionnel)</i>	OUI	NON	NON	NON
<i>Achats culturels ou sportifs</i>	OUI	OUI	OUI	OUI
<i>Spectacles</i>	OUI	Partiellement	OUI	OUI
<i>Pratiques sportives (parfois marchandes)</i>	VARIABLE	OUI se négocie	NON	NON
Chasse et pêche	OUI	OUI	NON	ONO
Promenade	OUI	OUI	OUI	OUI

Le précédent tableau (intitulé nomenclature des interactions sociales) représente une synthèse entre la nomenclature des activités de l'enquête emploi du temps de l'INSEE et le regroupement en sphère d'activités proposé par Vincent Kaufmann. Nous avons donné dans deux colonnes une appréciation sur les interactions sociales qui pouvaient plus facilement que d'autres faire l'objet d'un arbitrage dans leur inscription temporelle ou spatiale et dans deux autres colonnes celles qui étaient réalisées plus fréquemment à l'occasion d'une autre interaction spatiale par regroupement dans l'espace (centralité) ou dans le temps (mobilité en boucle). Ce tableau n'épuise pas les possibilités d'adaptation des ménages ou des investisseurs dans leur choix de localisation mais il montre que les adaptations sont plus fréquentes et plus faciles quand l'interaction sociale s'inscrit dans une *relation marchande* donc quand les intérêts à la réalisation de l'interaction sociale sont mieux partagés ou en tout cas mieux reconnus. Ceci met bien en exergue le rôle central des polarités secondaires dans la réduction des mobilités.

La ville est un grand marché qui s'organise naturellement pour optimiser les rapports entre : la satisfaction de l'interaction / le coût de la mobilité/ le profit de l'investisseur. Cette optimisation se réalise bien pour la plus part des interactions sociales urbaines mais pas pour le travail habituel. La principale raison est que le marché de l'habitat peut être plus tendu dans une agglomération que dans une autre pour des raisons multiples²⁵. De même ce tableau décompose

²⁵ Cela est plus fréquent dans les plus grandes agglomérations mais cela pourrait se généraliser aux plus petites si les institutions communales craignent de se laisser envahir par une population non désirée tout en continuant à favoriser la localisation d'emplois. Cela devrait rapprocher les budgets temps pour aller au travail des petites et grandes agglomérations. A condition que les plus grandes ne fassent pas de même mais dans celles ci la marge de manœuvre

les interactions sociales réalisées pendant le temps du travail. C'est la connaissance de ces interactions qui permettra un jour de construire une véritable analyse des liens entre le mobilité et le processus de métropolisation. Mais pour cela il faudra disposer d'enquêtes de mobilité auprès des entreprises et pas seulement auprès des ménages.

des ménages en tolérance de budgets temps élevés est peut être déjà consommée ; il se peut bien dans ces conditions que la régulation se fasse par moins d'accédants à la propriété et plus d'emplois déconcentrés.