

Du droit à la mobilité à la cohésion sociale

Eric Le Breton, Département de sociologie Université Rennes 2

Colloque Europa, 30 novembre 2018 - Limoges

La Loi d'orientation des mobilités a été récemment présentée en conseil des ministres. Elle fait écho, à plus de trois décennies de distance, à la Loi d'orientation des transports intérieurs de décembre 1982 et pourrait fixer comme cette dernière l'a fait, un cadre large et ambitieux au traitement des enjeux importants qui surviennent dans le champ des mobilités.

Nous esquissons quelques remarques sur deux points : les liens entre la mobilité et la cohésion sociale, puis sur la mobilité comme un problème politique.

1. Quand, d'une manière générale, on parle de droit, on évoque quelque chose qui renvoie à la cohésion sociale. Ainsi, quand, en 1968, Henri Lefebvre publie son ouvrage *Le droit à la ville*, il signifie que les questions urbaines sont désormais importantes dans la cohésion sociale, que ce qui advient dans les villes a désormais un impact sur les fonctionnements sociaux d'ensemble. Cinquante ans plus tard, la cohésion sociale repose pour une bonne part sur la mobilité. Cela parce que les territoires de la vie quotidienne se fragmentent et se compliquent. Mais aussi parce que le travail se précarise : le taux de chômage moyen de 9% cache qu'il s'agit de 3% du côté des cadres et de 45% du côté des jeunes de moins de 26 ans de la géographie prioritaire.

Dans ce contexte, la mobilité est un droit social relativement nouveau – en effet, la question ne se posait pas en 1970 puisque la proximité existait encore.

Le droit à la mobilité est un droit fondamental et, plus exactement, un droit générique. Dans une société mobile comme la nôtre, nous devons considérer la mobilité comme le droit des droits. Nous avons tous un droit au logement, un droit à la santé, à la culture, à la formation... Encore faut-il que nous soyons en mesure d'aller jusqu'aux lieux de mise en œuvre de ces droits et, pour ça, il faut être mobile. Dans une société mobile, la mobilité est un droit premier.

Le droit à la mobilité est aussi un droit clinique car il est énoncé dans un contexte où l'on se rend compte que beaucoup de nos concitoyens n'ont pas accès à la mobilité. Entre 2 à 3 Français sur 10, soit une quinzaine de millions de personnes, n'ont, dans les faits, pas de droit à la mobilité, ou n'ont qu'un droit dégradé. C'est le cas d'une partie :

- des allocataires de minima sociaux et de leurs ayants-droit,
- des personnes âgées,
- des personnes en situation de handicap,
- des personnes issues de l'immigration,
- des personnes vivant sur les territoires de la géographie prioritaire,
- et d'une partie des habitants des territoires ruraux et des petites villes en difficulté...

Notion clinique, le droit à la mobilité est aussi une notion stimulante qui va peut-être créer de nouvelles marges d'action. Il va en falloir parce qu'en définitive, son enjeu global est de contrebalancer une dynamique, vieille de cinquante ans, qui a consisté à concentrer toutes les innovations de mobilité sur les cœurs d'agglomérations et sur les armatures métropolitaines : les couloirs du TGV, des autoroutes et des avions qui relient les métropoles. Sitôt qu'on franchit la première couronne, il n'y a plus rien d'autres que la voiture.

2. L'expression de droit à la mobilité intègre l'idée de droit et ce faisant, une valeur est énoncée qui nous positionne dans le domaine politique du projet de société. Quels sont, dans ce registre, les vrais enjeux du droit à la mobilité, appréhendé comme concept et non simplement comme projet de loi ?

Ces enjeux cruciaux s'inscrivent dans une idée de la mobilité comme un problème de société et non plus uniquement comme un problème technique, comme un problème de citoyens et plus seulement d'experts. Je voudrais évoquer quelques débats qui surgissent sur la scène publique et mettent en scène les problèmes de mobilité dans des termes absolument non techniques.

Celui de la mobilité inclusive, question qui occupait une place centrale dans la première version de la Lom, place aujourd'hui restreinte, mais au-delà, c'est la question du travail précaire et plus globalement encore, des transformations du travail : jusqu'où faut-il aller en matière de mobilité dans le travail ? Est-il normal que les salariés les plus précaires soient astreints aux mobilités les plus compliquées ? Doit-on envisager que les salariés passent de une ou deux heures de transport par jour à trois, quatre heures ? Pourquoi pas cinq ou six heures ?

Un autre débat est celui des *gated communities*, de ces espaces résidentiels qui se ferment derrière des murs, des caméras et des vigiles (un tiers des logements marseillais sont fermés derrière des murs), et dont les habitants disent : nous voulons que nos espaces de vie soient préservés de la mobilité ! Ils appréhendent la mobilité comme un risque.

Un autre débat est lancé par des lieux touristiques qui n'en peuvent plus d'être envahis. Venise compte 50 000 habitants pour 30 millions de visiteurs par an. La situation est, dans le principe, identique, en France, autour du forum des halles à Paris ou de la butte Montmartre, de Etretat (Seine-Maritime), du Mont Saint-Michel, de Gordes (Vaucluse) et de bien d'autres sites. Le message est le suivant : nous voulons bien de la mobilité à condition qu'elle soit régulée, maîtrisée...

Un dernier débat prend forme autour de la mobilité en cœur de ville et des conflits d'usage qui émergent quand des voies de circulation automobile sont fermées, quand des péages urbains et des vignettes Crit'air sont institués mais aussi dans le cadre des conflits qui surviennent dans la « galaxie » des livreurs, des VTC et des taxis. Qui a le droit de circuler dans les villes d'aujourd'hui, à quel titre et à quelles conditions ?

Mais des enjeux politiques et citoyens se dessinent dans le domaine de la mobilité virtuelle. Vingt millions de Français utilisent facebook et rencontrent des problèmes graves de divulgation de leurs données privées. Mais leurs relations avec l'entreprise ne sont médiatisées que par un droit complexe et, en cas de problème très grave, par des interventions du gouvernement. Ne peut-on imaginer des représentants politiques de ces utilisateurs comme il existe des député-es représentant les Français de l'étranger ?

Les problèmes qui se posent dans notre société mobile sont désormais politiques et citoyens : comment on fait société dans un monde mobile ? Le droit à la mobilité doit revêtir une définition conceptuelle la plus large et ne pas se limiter aux questions « classiques », entre autres, de financement des transports, de périmètres d'interventions et de multimodalité.