

VITESSE, MOBILITÉ ET INÉGALITÉS SOCIALES

Comment la maîtrise des différences de mobilité est-elle devenue un élément déterminant de la différenciation sociale ?

Avant le 19^e siècle, les populations riches ou pauvres se déplacent à des vitesses comparables. L'essor de la vitesse va hiérarchiser la société. D'une part, les populations qui ont un déplacement subi et peinent à se déplacer sont marginalisées. D'autre part, les populations aisées maîtrisent davantage leur mobilité pour accroître leurs privilèges. Le mouvement s'accompagne dans l'espace d'une urbanisation renforcée. La métropole apparaît comme la forme spatiale la plus aboutie pour renforcer ces différences.

❖ A l'origine, des mobilités assez semblables entre les classes :

Peu de hiérarchisation sociale en fonction des vitesses maîtrisées. Elle ne procédait pas d'une aptitude au déplacement, mais de la naissance, de la terre.

Certes, les puissants disposent d'animaux plus puissants, de voiliers un peu plus rapides, de conditions logistiques (on leur prépare leurs montures). La mobilité, c'est l'omniscience et elle rapproche le puissant du divin. L'aspiration à l'automobilité est plus ancienne que l'automobile. Le mouvement est associé au pouvoir. Dès l'Antiquité : le triomphateur est en char. Henri II entre à Rouen avec des chevaux travestis en Licorne (1550). Mise en scène de la mobilité pour montrer le côté surnaturel d'un être différent. Elle permet au puissant d'apparaître tel un dieu.

Mais, ce sont davantage des représentations oniriques, fruits de l'imaginaire. Avant le XIX^e siècle, les possibilités de se déplacer rapidement sont inexistantes. Déplacements homogènes entre classes. Les déplacements sont eux-mêmes aléatoires : importance des pannes, des droits d'octroi, nécessité de se ravitailler, de faire paître les bêtes...).

❖ L'essor des mobilités différenciées :

Les plus riches se saisissent des innovations. Premières croisières, premiers trajets ferroviaires. La vitesse des transports permet aux plus aisés de rejoindre leurs lieux de villégiature. Donc, début du tourisme. L'automobile marque le passage des transports collectifs aux mobilités individuelles : une élite se déplace alors où elle veut, lorsqu'elle le veut. Les classes les moins favorisées devront attendre les années 1960 pour être libre des choix de direction.

La maîtrise des distances-temps devient tout de suite élément de différenciation sociale. Les pauvres restent engoncés dans leur espace local et sont incapables de bénéficier de l'essor d'une civilisation d'échange. Les plus riches sont capables d'activer des échanges renforcés. La vitesse accroît la fréquence et le périmètre des interventions. Elle facilite la mise en complémentarité des espaces lointains et cela favorise l'enrichissement des classes aisées. Exemple : disparition des disettes en France quand les négociants activent les complémentarités productives pour faire correspondre sur un périmètre élargi l'offre et la demande. Les négociants bénéficient du libre-échange que les transports permettent. Cela s'accompagne d'une valorisation conceptuelle des vitesses. Ce qui exerce une fascination sur les classes moins favorisées. Aller vite permet d'être au centre (à l'image du tramway qui rejette les piétons sur le bas-côté).

Essor d'une civilisation de la vitesse : musiques s'accélèrent, vêtements plus légers... La ponctualité devient même une nouvelle forme de politesse. Apologie du temps court et du temps présent. Flash infos. Equipements ménagers (rasoir-électrique, four micro-onde). Diminution des heures de sommeil.

❖ De la vitesse à la maîtrise des mobilités :

Alors que la société n'a jamais eu autant de temps libre, cette société vit dans le culte de l'urgence. La rapidité est vue comme signe de performance.

Pourtant, les déplacements se font à des vitesses inférieures au temps des diligences. En fait, la proportionnalité entre l'espace et le temps est rompue. Exemple : une heure pour faire 300 km en TGV, puis une heure pour faire quelques kilomètres dans des embouteillages. La vitesse n'a donc pas supprimé la lenteur. Cela révèle des pratiques hétérogènes : vite au loin, lentement au près. Parfois, pour aller vite à un endroit, il faut partir en sens inverse pour trouver une correspondance plus efficace (exemple : le RER). Conséquence : complexité croissante qui fait de la maîtrise des mobilités un critère déterminant des inégalités sociales.

Cette maîtrise passe aussi par celle des mobilités numériques : immobile devant son écran, un chef d'entreprise peut provoquer le déplacement d'un tiers pour le servir ou pour coordonner les déplacements des fonctions subalternes. C'est la maîtrise logistique. Déplacement à distance : e-commerce, e-administration, avec des capacités renforcées d'intervention sur des espaces lointains. Les mobilités numériques génèrent des mobilités physiques nouvelles ou parfois les réduisent (vidéoconférences, achats en ligne). Les classes les plus aisées paient le déplacement des autres pour privilégier

l'essentiel et mieux contrôler leur temps de vie (temps des loisirs : règne de la lenteur). Le nouveau capital est donc le temps. La lutte pour la mobilité devient un enjeu social.

❖ Les classes mobiles et la société du capital-temps :

Quatre classes mobiles :

Une élite ayant une mobilité et une fixité choisies (personnes efficaces quand elles se reposent et efficaces quand elles se déplacent). Présente dans les très grandes métropoles avec une forte proximité lieu de travail-lieu de résidence (Neuilly-sur-Seine et la Défense, le 7^e arrondissement et les ministères). Ainsi, la localisation centrale est essentielle : elle permet d'être au milieu des masses et ce sont les autres qui font un effort de déplacement pour venir vous voir. Métropoles : lieux de confrontation entre une élite huppée et des pauvres coincés dans leur problème et leurs embouteillages.

Les personnes pour qui le déplacement est un labeur et l'isolement voire la solitude la norme. Pays du Sud (Afrique Orientale : populations très soumises aux milieux naturels pour avoir accès au bois de chauffe, à l'eau, à la nourriture). Pour des raisons d'accès ou de coût, les plus défavorisés ne pratiquent pas les grands hubs métropolitains, et dans les zones rurales, ils n'ont pas du tout accès aux commerces et aux services de santé.

Les classes à mobilité choisie et fixité subie. Exemple : des navetteurs quotidiens en TGV Le Mans-Paris et qui se déplacent peu le weekend, saturés des mobilités quotidiennes).

Les classes à mobilité subie et fixité choisie : des personnes pour qui la mobilité internationale ou nationale n'est pas un enjeu et qui restent confinées dans un univers local et répétitif.

Dans l'ensemble, plus la ville est puissante, plus la confrontation mobile est intense. En effet, ces territoires sont tour à tour, selon les localisations, zones de loisirs et lieux de ghettos, portes vers le monde et lieux de congestion, lieux de pouvoirs et espace de détresse. Dans les villes nord-américaines et dans les métropoles du Sud, les quartiers huppés jouxtent les ghettos (forte dualité sociale). La maîtrise de l'accès (aux déplacements, aux loisirs) est la clé de la lecture urbaine contemporaine. A Paris, mis en place d'un tamis social en fonction de l'éloignement du centre : exclusion renforcée des ouvriers et des employés en lointaine couronne (*Atlas des nouvelles fractures sociales en France*, 2006, Christophe Guily, Christophe Noye). Projetés dans des espaces où les transports en commun sont moins fréquents et peu rentables (d'où l'utilisation de la voiture à 80% dans la 3^e couronne). A l'opposé, dans toutes les capitales se généralise

les CBD joutées de quartiers riches reliés rapidement à un aéroport international. A Buenos Aires, présence d'autoroutes privées unissant la CDB aux *gated communities*. Dans les années 90, le plan Puerto Madero planifie l'exclusion : elle encourage dans ce quartier de Buenos Aires les opérations de spéculation immobilière pour la location privée, avec des logements de standing, des bureaux pour les FMN, des marinas privées près du port ce qui entraîne l'expulsion des résidents modestes de la villa 31.

La grande métropole se veut désormais compacte et assurer une meilleure mixité sociales (Grand Paris, Grand Londres). Or, cela peut paraître illusoire dans une certaine mesure car on ne peut pas associer l'élitisme foncier à la démocratie d'accès.

Bibliographie :

Christophe Guily, Christophe Noye, Atlas des nouvelles fractures sociales en France (2006)

Martine Flonneau, Vincent Guigueno, De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Etat des lieux, enjeux et perspectives de recherche (PU Rennes, 2009)