



HAL
open science

La justice de la mobilité comme objet politique

Caroline Gallez

► **To cite this version:**

Caroline Gallez. La justice de la mobilité comme objet politique. Échelles spatiales et temporelles de la mobilité, ISTE, pp.39-64, 2022, 9781789480641. halshs-03325900

HAL Id: halshs-03325900

<https://shs.hal.science/halshs-03325900v1>

Submitted on 25 Aug 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Chapitre

La justice de la mobilité comme objet politique

Caroline Gallez¹

¹ *Université Gustave Eiffel, Laboratoire Ville Mobilité Transport, Champs-sur-Marne, France*

Au printemps 2013, des centaines de milliers de personnes manifestent dans plusieurs villes brésiliennes pour dénoncer la hausse des tarifs du transport public dans un contexte d'augmentation des dépenses publiques consacrées à l'organisation de la coupe du monde de football. En octobre 2018, en France, le mouvement dit « des gilets jaunes » émerge en réaction à la hausse du prix des carburants liée à l'application d'une taxe sur le carbone et à la diminution du seuil de vitesse autorisée sur les réseaux routiers interurbains. Mi-octobre 2019, au Chili, un mouvement social d'une ampleur sans précédent depuis la fin de la dictature se déploie à la suite d'une augmentation de plus de trois pourcents des tickets de métro dans la capitale. Dans les trois cas, l'augmentation du coût des déplacements constitue l'élément déclencheur de la colère sociale. Les protestations dénoncent, entre autres choses, des mesures qui portent atteinte à la liberté de circuler et aggravent les difficultés quotidiennes dans l'accès aux ressources essentielles.

Dans un monde globalisé où les circulations de personnes, de marchandises, de capitaux, d'informations constituent l'un des socles des économies capitalistes, une pluralité d'associations, de collectifs, d'organisations, de personnes réclame le respect ou l'extension des droits à la mobilité. Alors que la mobilité est devenue une condition indispensable de participation à la vie sociale, les inégalités face à la mobilité restent en effet très marquées, mettant à mal l'idée d'un droit de circulation universel pourtant affirmé dans les déclarations et constitutions nationales et internationales. Ces inégalités s'expriment à différentes échelles spatiales, sous des formes diverses d'atteinte à la liberté de circulation, de déplacements forcés, de pratiques de mobilité

[Titre de l'ouvrage],

coordonné par [nom du coordonnateur]. © ISTE Editions [année de publication].

très contraintes ou d'accès différenciés à l'espace public ou aux modes de transport. Dans ce contexte, la justice de la mobilité fait l'objet de revendications croissantes, s'impose dans les agendas politiques, se diffuse dans le débat public.

Dans ce chapitre, nous proposons d'aborder la justice de la mobilité dans sa dimension politique, c'est-à-dire au regard des problématiques de pouvoir qu'elle révèle, aussi bien dans l'analyse des inégalités observées que dans les politiques ou dans les mouvements protestataires qui défendent des objectifs de justice de la mobilité. Pour ce faire, nous commençons par évoquer les principaux enjeux de la justice de la mobilité dans les sociétés occidentales contemporaines (1). Puis nous exposons les théories de la justice sociale les plus couramment appliquées à la mobilité (2). Dans un troisième temps, nous présentons les travaux de recherche majeurs appliqués à la justice de la mobilité et à ses implications politiques. Tout d'abord dans le domaine des transports et de la planification urbaine (3), puis dans le champ plus large des sciences sociales (4). En conclusion, nous revenons sur les controverses scientifiques et politiques autour des enjeux de la justice de la mobilité (5).

#.1. Inégalités et justice de la mobilité dans les sociétés occidentales contemporaines

Présentée comme une valeur montante dans les sociétés urbaines contemporaines (Bacqué et Fol 2007), associée au « nouvel esprit du capitalisme » (Boltanski et Chiapello 1999), assimilée à la flexibilité, vertu cardinale dans le monde du travail, la mobilité n'a pas toujours été valorisée de manière positive. Du Moyen-Âge jusqu'à la période moderne, l'enracinement et l'attachement communautaire constituent la condition sociale majoritaire. Le terme mobile renvoie à l'inconstance, les personnes mobiles suscitent la défiance, le vagabondage est puni comme un crime (Castel 1999 ; Roche 2003 ; Cresswell 2005). Il faut attendre l'essor du capitalisme moderne pour que les relations entre liberté, mobilité et citoyenneté se modifient en profondeur (Blomley 1992). Le droit des individus à circuler librement s'affirme durant la période révolutionnaire, en lien avec la citoyenneté, puis se renforce à la période des Lumières, avec l'avènement de la philosophie politique libérale. En 1948, la Déclaration des droits de l'homme établit que le droit de se déplacer est un droit universel, faisant partie intégrante de la citoyenneté.

Or l'émergence d'un droit de libre circulation, qui bénéficie à des groupes d'individus spécifiques (les citoyens) et à certains biens, va de pair avec la mise en place de dispositifs de contrôle qui limitent ou empêchent le mouvement des autres personnes ou marchandises. Ces dispositifs de mesure et de contrôle, comme le passeport ou les douanes, participent de la construction des communautés nationales

(Noiriel 1998 ; Denis 2006). Le développement de moyens de transport rapides et les évolutions technologiques qui accompagnent la révolution industrielle accélèrent le développement de la mobilité et contribuent à sa banalisation. La croissance des flux de personnes, de biens, d'information, de capitaux accompagne des transformations économiques et spatiales de fond, urbanisation généralisée, métropolisation et périurbanisation, globalisation des échanges économiques. Néanmoins, elle masque des écarts importants entre les individus et les groupes sociaux, à différentes échelles spatiales.

Au sein des espaces nationaux, les inégalités face à la mobilité deviennent une question majeure des politiques publiques à mesure que s'affirment les problèmes d'accès à l'emploi et aux aménités urbaines, à partir de la fin des années 1960. L'essor de la motorisation individuelle, plus tardif en Europe qu'aux États-Unis, accompagne une croissance urbaine extensive et des mouvements disjoints de périurbanisation des résidences et des emplois. Certaines populations sans accès à la voiture souffrent d'un manque d'accessibilité, souvent mal compensé par la mise à disposition de services de transports collectifs. Dans des espaces urbanisés marqués par de fortes inégalités sociales et raciales, comme aux États-Unis, ce problème est identifié comme l'une des causes majeures de pauvreté et de chômage (Sanchez 2008). L'enjeu social d'une amélioration des transports collectifs urbains s'affirme également en Europe dans les années 1960-1970 (Gallez et Motte 2018). Le développement de services de transports collectifs participe de la mise à disposition d'une offre « sociale » de transport pour les personnes qui n'ont pas accès à la voiture – les « usagers captifs » et se traduit, en France, par l'inscription d'un « droit au transport » dans la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982).

Les enjeux sociaux de l'accès à la mobilité se renforcent à partir des années 1990, avec la montée en puissance de la lutte contre l'exclusion, qui traduit une transformation de la question sociale (Fol et Gallez 2017). En Europe, les politiques de retour à l'emploi, qui visent une autonomisation et une responsabilisation des personnes en situation de précarité, remplacent progressivement l'approche redistributive de l'aide aux chômeurs créée après la deuxième guerre mondiale (Elbaum 1995). Dans ce contexte, l'accès à la mobilité est présenté comme un facteur essentiel d'employabilité des personnes (Fol 2009). Alors que la mobilité individuelle devient une norme sociale qui s'impose à l'ensemble de la population (Massot et Orfeuil 2005), les politiques publiques ciblent les personnes ou les groupes sociaux jugés comme étant en carence d'accès à la mobilité, aboutissant ainsi à un droit à la mobilité ciblé et conditionnel (Jamar et Lannoy 2011 ; Féré 2013).

A l'échelle internationale, l'augmentation des flux migratoires, liée à la mondialisation des échanges, aux conflits et aux catastrophes écologiques, place les

autorités publiques face aux injonctions contradictoires de l'économie néolibérale. Alors que le rôle des États modernes s'affaiblit au profit des acteurs économiques, les gouvernements nationaux font face à des demandes croissantes de maintien de la sécurité, de protectionnisme économique, de priorité nationale dans l'accès à l'emploi, qui s'opposent à la généralisation du droit à la mobilité comme à l'application de principes d'accueil et d'aide aux populations réfugiées. Les pressions exercées contre les ONG portant secours aux naufragés en mer méditerranée, la multiplication des barrières, des murs et des contrôles aux frontières, le développement des centres de rétention, l'évacuation des campements dans les espaces urbains sont autant d'exemples des mesures coercitives prises par les autorités publiques à l'encontre des personnes migrantes ou de leurs soutiens. Elles soulignent les limites du droit à la mobilité, pour le moment réservé aux ressortissants d'une trentaine de pays occidentaux, soit moins du quart de la population mondiale (Gay *et al.* 2011). Dans ce contexte, de nombreux collectifs, associations et ONG ont placé le droit à la mobilité ou le droit d'accéder aux ressources au cœur de leurs revendications (Sheller 2018). Les formes de ces revendications, qui s'appliquent aussi bien à l'élargissement de l'accès à la mobilité ou de la liberté de circulation qu'à la lutte contre des déplacements forcés ou des évacuations, révèlent le caractère ambivalent d'une mobilité réclamée comme un droit ou dénoncée comme une oppression.

La crise écologique, enfin, modifie profondément les échelles spatiales et temporelles auxquelles se définissent les enjeux d'une justice ou des injustices de mobilité. Les impacts énergétiques et environnementaux des transports et déplacements de personnes et de marchandises sont majeurs. Aujourd'hui, on estime que le transport représente environ un quart des émissions de gaz à effet de serre mondiales (AEE 2018). Or cette contribution environnementale est très inégalement répartie, le poids des groupes sociaux les plus favorisés, qui empruntent davantage l'avion, pour des déplacements professionnels ou de loisirs, y étant nettement majoritaire (Büchs et Schnepf 2013 ; Nicolas, Verry, Longuar 2012). Par ailleurs, les populations les moins dotées sur le plan économique sont aussi les plus exposées aux impacts environnementaux des transports (pollution de l'air, bruit), en raison de la localisation résidentielle à proximité des grandes infrastructures ou de leur activité professionnelle. Les travailleurs précaires, parfois très mobiles (Jouffe 2007), sont également ceux qui présentent les fragilités les plus fortes en cas d'augmentation du coût de la mobilité, comme en attestent une pluralité de mouvements sociaux récents.

Tous ces enjeux ont fait l'objet d'une attention croissante de la part des chercheurs en sciences sociales, en particulier au cours des dix dernières années. Ces travaux se réfèrent, de manière plus ou moins explicite, à des conceptions théoriques différentes de la justice sociale.

#.2. Justice sociale et mobilité, approches théoriques

La justice sociale renvoie à une approche normative visant à établir le caractère juste ou injuste des inégalités sociales, au regard de principes tels que l'égalité ou l'équité. Il existe différentes conceptions de la justice dans le champ de la philosophie politique (Savidan *et al.* 2018 ; Kymlicka 1999). Le principe de justice, c'est-à-dire la manière dont le caractère juste ou injuste des inégalités observées est défini, constitue un premier élément différenciateur. Une théorie agrégative vise à maximiser la quantité totale ou moyenne d'une ressource dans la société alors qu'une théorie distributive défend l'idée d'une distribution juste de cette ressource. Entre les deux, plusieurs principes distributifs ont été définis, qui s'éloignent plus ou moins de la stricte égalité ; ces principes se réfèrent à la notion d'équité, c'est-à-dire d'une répartition des ressources qui, bien que non égalitaire, est considérée comme juste. Un deuxième élément différenciateur est celui de l'objet ou des objets visé(s) par la justice sociale, autrement dit de la ou des ressource(s) que l'on souhaite maximiser, égaliser ou distribuer. Quant aux échelles temporelles, spatiales et sociales auxquelles se définit la justice sociale, elles prennent une part croissante dans les débats théoriques et politiques, comme en témoignent les notions de justice intergénérationnelle, de justice globale ou encore d'éthique animale.

Plusieurs théories de la justice servent de références récurrentes aux réflexions appliquées à la mobilité (Pereira *et al.* 2017).

Associé aux travaux de l'économiste John Stuart, Mill lui-même inspirée de la philosophie morale de Bentham, l'*utilitarisme* repose sur le principe de la maximisation du bien-être collectif, défini comme la somme des utilités des individus composant la société. Parce que la répartition de l'utilité entre les individus qui constituent la société est inconnue, la théorie utilitariste estime que toute politique qui vise à améliorer le bien-être de certains individus sans détériorer la situation des autres est légitime.

La *théorie de la justice de John Rawls* (1971) est une approche distributive de la justice qui s'oppose à la théorie utilitariste. Elle repose sur la notion de « biens sociaux primaires » (*primary social goods*) qui permettent aux hommes d'accomplir leurs projets (droits et libertés fondamentales, liberté de mouvement et le libre choix de sa profession, accès à des positions d'autorité, revenu et autres ressources, bases sociales du respect de soi). Cette approche prône un double principe : une distribution égalitaire des droits et libertés fondamentales, dans la proportion la plus importante possible ; un accès aux positions d'autorité distribué selon un principe d'égalité des chances (les individus peuvent décider ou non d'occuper ces positions) et une répartition des autres biens premiers favorable aux plus démunis.

Avec la *théorie des capacités*, l'économiste Amartya Sen (2009) et la philosophe Martha Nussbaum (2011) suggèrent de s'intéresser aux inégalités de pouvoir plutôt qu'aux inégalités de ressources des individus. Cette théorie part d'une critique de l'approche rawlsienne, qui ne permet pas d'appréhender les différences d'aptitude des personnes à convertir les biens premiers pour servir leurs objectifs. Sen propose d'évaluer la qualité de la vie à partir de ce que les individus sont vraiment en mesure de réaliser, à des *états* (*beings*) et des *actions* (*doings*) qu'il désigne sous le terme de fonctionnements (*functionings*). La *capabilité*, qui représente la liberté de fonctionner de l'individu, est définie comme l'ensemble des fonctionnements potentiels que l'individu peut réaliser.

La question de la mobilité soulève plusieurs problèmes spécifiques, dont celui de la prise en compte de la dimension spatiale, qui est absente de la plupart des théories de la justice. Plusieurs auteurs ont tenté de combler ce manque, essentiellement parmi les géographes. Edward Soja (2010), notamment, a proposé une approche de la *justice spatiale* qui interroge l'équité dans la répartition des ressources urbaines, y compris en termes d'accès aux transports. Cette réflexion, qui ne porte pas spécifiquement sur les enjeux de mobilité, se situe dans le prolongement des travaux de Henri Lefebvre sur la production de l'espace et le droit à la ville (1968). Soja s'intéresse à la manière dont les inégalités d'accès à l'espace ou de répartition spatiale des ressources traduisent et ressortent de rapports de pouvoir entre les classes sociales. Prônant une conception distributive de la justice, où toutes formes d'inégalités pourraient être appréhendées de manière transversale à partir de leur inscription spatiale, il avance l'idée selon laquelle une répartition plus équitable de l'accès aux ressources urbaines constitue le fondement de la justice sociale.

L'état de l'art de la littérature internationale montre que les réflexions autour des questions d'éthique et de justice face à la mobilité sont à la fois en forte progression et relativement récentes. Non que les questions d'inégalités d'accès à la mobilité ou de pratiques de mobilité n'aient fait l'objet de travaux et débats anciens, en particulier dans le domaine des transports (Fol 2009 ; Ohnmacht *et al.* 2009). Cependant, ces travaux sont longtemps restés circonscrits aux domaines spécialisés et aux disciplines qui se sont intéressées aux mouvements effectifs des populations, en particulier aux déplacements urbains et aux migrations à différentes échelles spatiales. À partir des années 1980-1990, la remise en cause de la lutte contre les inégalités sociales et l'augmentation forte du chômage s'accompagnent de renouvellements théoriques autour de l'équité et des facteurs d'exclusion sociale. C'est dans ce contexte que la production scientifique sur les enjeux d'équité ou de justice des transports et de la mobilité sont réactivées.

Nous distinguerons les travaux qui circonscrivent la réflexion au domaine des transports (Litman 2002 ; Martens 2016 ; Pereira *et al.* 2017) de ceux qui placent le débat au cœur des approches élargies de la mobilité dans les sciences sociales (Sheller 2018 ; Cook et Butz 2018), qui relèvent de conceptions différentes de la mobilité elle-même.

#.3. Inégalités et équité dans le domaine des transports et de la planification urbaine

À l'échelle des espaces urbanisés, les inégalités de mobilité, d'accès aux modes de transport ou aux aménités urbaines ont fait l'objet d'une abondante littérature depuis la fin des années 1960, en particulier à partir des réflexions sur l'hypothèse du « spatial mismatch » développée par John Kain (Kain 1968 ; Wachs et Kumagai 1973). Plus récente, la prise en compte des enjeux d'équité dans l'évaluation des projets ou des politiques de transport, ou dans l'accès aux aménités urbaines n'a cessé de se renforcer au cours des dix dernières années (Martens et Golub 2012 ; Martens 2016 ; Di Ciommo *et al.* 2017).

#.3.1. Intégrer l'équité dans l'évaluation des politiques de transport

Un nombre important de travaux relatifs aux effets redistributifs des politiques de transports se sont focalisés sur les méthodes d'évaluation socio-économique (Thomopoulos *et al.* 2009 ; Grant-Muller *et al.* 2001). En matière d'évaluation ex-ante des infrastructures de transport, la méthode du « bilan coûts-avantages » est, aujourd'hui encore, la plus utilisée dans les pays occidentaux. Or cette approche s'appuie sur une conception utilitariste de la justice qui vise la maximisation du « surplus global » des usagers, limitant de fait la prise en compte de l'équité sociale et territoriale. En premier lieu, la méthode formule l'hypothèse d'une distribution optimale des revenus, c'est-à-dire à une indifférence de la décision publique à l'égard de la manière dont les individus bénéficient des avantages ou supportent les coûts de la future infrastructure (Bonnafous et Masson 2003). Cette première limite est amplifiée par l'hypothèse des taux de rendement croissants, selon laquelle la rentabilité dépend d'une infrastructure dépend de son usage : plus l'infrastructure est utilisée, plus la somme des gains de temps attendus est élevée¹, plus la rentabilité estimée est importante. L'objectif de rentabilité oriente les choix vers la satisfaction des « demandes » les plus importantes : les infrastructures prioritaires sont celles qui concentrent les trafics les plus importants et les individus prioritaires dans l'utilisation

¹ Les bénéfices d'une infrastructure sont généralement estimés à partir des gains de temps, transformés en grandeur monétaire à partir de l'application d'une « valeur du temps ».

des infrastructures sont ceux dont la « valeur du temps » est la plus élevée. Comme le soulignent Bonnafous et Masson (2003), cette approche s'oppose au principe d'équité territoriale qui guide la vision traditionnelle de la politique d'aménagement du territoire.

Les questions relatives aux effets redistributifs des politiques de transports ont également été traitées sous l'angle de la tarification de l'usage des infrastructures, en particulier à propos de la mise en œuvre de péages urbains (Banister 1993 ; Di Ciommo et Lucas 2014). Comme le rappellent Vanoutrive et Zijlstra (2018), il existe une grande variabilité dans les principes de tarification proposés par les économistes, chacune ayant été abondamment débattue du point de vue des impacts sociaux, notamment à travers la notion d'acceptabilité sociale (Viegas 2001) et des effets progressifs ou régressifs des tarifications (Levinson 2010). Certains auteurs avancent l'idée selon laquelle l'acceptabilité de la tarification pourrait être améliorée, et les effets négatifs corrigés, par une affectation des recettes du péage par exemple pour le financement des transports publics (Eliasson 2014). Bien que sujette à débats, cette utilisation des financements en faveur de modes alternatifs à la voiture particulière s'inscrit dans une tendance qui cherche à concilier les objectifs environnementaux tout en sauvegardant les principes de croissance et d'efficacité économique.

#.3.2. Passer des inégalités de mobilité aux inégalités d'accès aux aménités

Les inégalités dans les déplacements individuels ont par ailleurs fait l'objet de nombreux travaux empiriques, soulignant en particulier le poids du revenu : les ménages pauvres se déplacent moins et moins loin (Pucher et Renne 2003 ; Orfeuil 2004 ; Renne et Bennett 2014). Ces disparités s'expliquent en partie par des différences de taux de motorisation et d'accès au permis de conduire (Orfeuil 2010). Elles renvoient aussi à des différences d'offre de transports collectifs : certains quartiers ou certains types de territoires (périurbains, territoires ruraux) sont moins bien desservis par les transports collectifs (Kaufmann *et al.* 2007). Ces disparités sont mises en cause, notamment, dans les difficultés à accéder à l'emploi. Toutefois, les inégalités dans les pratiques de mobilité restent difficiles à interpréter, au sens où elles ne reproduisent pas systématiquement une hiérarchie sociale (Le Breton 2005, 2006). Les personnes précaires peuvent être très mobiles, tout en étant contraintes dans des déplacements quotidiens dont elles ne choisissent ni le mode de transport, ni les horaires et qui pèsent lourdement dans leur budget (Jouffe 2007). Au quotidien, une mobilité élevée n'est pas nécessairement le signe d'une situation sociale aisée (Wenglenski 2013). De ce fait, la réduction des inégalités de mobilité est difficilement formulable en termes de justice sociale.

Le recours à la notion d'accessibilité permet de contourner partiellement ces limites et des ambiguïtés. Le constat de départ est que le transport n'est pas une fin en soi, mais un moyen de satisfaire un besoin, celui d'accéder à des lieux où l'on peut réaliser différentes activités sociales (Levine, Grengs, Merlin 2019). Dans le domaine des transports, l'accessibilité est le plus souvent réduite à la « facilité d'accéder aux lieux », négligeant la dimension très présente dans l'acception des aménagistes de la densité de répartition des aménités (Hansen 1959). Or cette acception, qui assimile l'amélioration de la performance des réseaux de transport à un gain d'accessibilité, est problématique du point de vue de la prise en compte de l'équité spatiale et sociale : elle ne tient compte ni des impacts rétroactifs de l'amélioration des conditions de déplacement sur l'organisation spatiale des espaces urbanisés, notamment en termes d'urbanisation diffuse (Handy 2002), ni des inégalités entre les individus en matière d'appropriation des potentiels de vitesse ainsi créés (Fol et Gallez 2014).

Les critiques d'une approche focalisée sur les performances des réseaux n'ont pourtant pas manqué, y compris de la part de certains spécialistes des transports, qui contestent la pertinence des gains de temps comme bénéfices majeurs des infrastructures (Ben-Akiva et Lerman 1985 ; Metz 2008). C'est de ces réflexions qu'ont émergé des approches alternatives visant à évaluer les bénéfices d'une infrastructure à partir des gains d'accessibilité qu'elle procure (Koenig 1974, 1980). Ces mesures d'accessibilité « fondées sur l'utilité » permettent notamment de se distancier vis-à-vis de l'hypothèse des taux de rendement croissants. Il est en effet possible de choisir des fonctions d'utilité permettant de simuler un d'autant plus élevé que l'accessibilité de départ est faible, et d'orienter ainsi les décideurs vers des projets qui accordent la priorité à des territoires moins bien desservis ou à des populations souffrant d'une faible accessibilité (Martens 2006 ; Nahmias-Biran *et al.* 2017).

Un très grand nombre de travaux empiriques, dont certains hors du domaine des transports, ont appliqué la notion et les indicateurs d'accessibilité à l'analyse des inégalités d'accès aux aménités urbaines. Ils ont mis en évidence des différences importantes en termes d'accès à l'emploi, aux services, aux équipements ou aux commerces, des personnes vivant dans les quartiers les plus pauvres ou celles qui disposent de revenus limités (Fol 2009 ; Fol et Gallez 2014). L'accès différencié des personnes aux modes de transport, notamment à la voiture, est appréhendé à la fois comme un indice des inégalités entre les groupes sociaux et comme un indice des inégalités de performance de ces modes pour assurer l'accès aux opportunités. Les inégalités tiennent à la fois à l'organisation spatiale des aménités, aux niveaux d'équipement en véhicules ou d'offre de services de transports, qui varient selon l'environnement des lieux de résidence, de travail ou d'activités, mais aussi aux caractéristiques individuelles, qui différencient, dans un environnement urbain et matériel donné, l'accès effectif des personnes aux transports. Golub et Martens (2014)

définissent par exemple un indicateur de « pauvreté d'accès » en comparant l'accessibilité en voiture à l'accessibilité en transports en commun et en testant les impacts pour différents groupes de populations (selon le revenu) de plusieurs scénarios d'investissement visant à réduire cet écart. La plupart des auteurs s'accordent sur le fait que l'accessibilité aux transports constitue une condition nécessaire, mais non suffisante pour garantir la liberté de choix des personnes et promouvoir l'égalité des chances en termes d'accès à l'emploi, aux soins, aux services (Church, Frost et Sullivan 2000 ; Welch 2013). Sandrine Wenglenski (2004) montre notamment que les inégalités entre les cadres et les employés franciliens dans l'accès à l'emploi découle à la fois des différences d'accès à la voiture, mais aussi des écarts de répartition spatiale des emplois correspondant à ces catégories sociales ; du fait d'une plus forte concentration dans les zones denses les mieux desservies par les réseaux de transport, les emplois des cadres étant plus accessibles. Le poids effectif des facteurs structurels tels que la distance ou l'accès aux modes de transport reste sujet à débat (Fol 2009 ; Korsu et Wenglenski 2009). A propos de la thèse du *spatial mismatch* (Gobillon *et al.* 2007 ; Kain 1992), plusieurs auteurs insistent sur le poids décisif des caractéristiques individuelles, notamment lorsque les personnes sont racialisées, dans l'accès effectif aux emplois (Ellwood 1986 ; Preston et Rajé 2007).

#.3.3. Évaluer l'équité d'accès aux aménités

Au-delà de la mesure des inégalités, la question de l'équité d'accès a été formulée à la fois du point de vue de l'évaluation des politiques de transport et vis-à-vis de l'accès individuel aux opportunités (Martens, Golub et Robinson 2012 ; Van Wee et Geurs 2011). De nombreuses réflexions méthodologiques ont été menées, qui portent à la fois sur l'échelle de mesure des inégalités (renvoyant à des notions d'équité sociale ou territoriale), les principes théoriques d'équité et leur traduction en termes d'indicateurs ou de critères opérationnels.

Divers types d'indicateurs ou de variables sont utilisés, qui renvoient à des notions d'équité différentes (Litman 2002). Les auteurs s'accordent sur la nécessité de croiser des approches spatiales et individuelles, *a minima* en désagrégeant les indicateurs d'accessibilité par catégorie sociale (Neutens *et al.* 2010 ; Di Ciommo, Shiftan 2017). Se pose alors la question de la variable retenue pour différencier les groupes sociaux (le revenu ou les besoins individuels), qui renvoie elle-même au principe de justice sous-jacent. Plusieurs indicateurs ont été proposés pour mesurer le caractère juste ou injuste de la distribution de l'accessibilité et estimer l'impact des politiques de transport dans la réduction des inégalités : l'écart entre les mieux dotés et les moins bien dotés (Martens 2012), les indices de Gini (Lucas *et al.* 2016) ou encore les coefficients de corrélation (Adli et Donovan 2018).

Deux principes de distribution de l'accessibilité sont couramment utilisés pour évaluer l'équité des politiques publiques : l'égalité stricte ou le respect d'un seuil d'accessibilité jugé « suffisant » à certains biens ou services essentiels, comme l'emploi, l'éducation, la santé, les commerces de base (Pereira *et al.* 2017). Or la nature des biens et services essentiels, de même que le niveau d'accessibilité à garantir, font l'objet de débats qui engagent des jugements normatifs, sur l'importance relative donnée à tel bien plutôt qu'à un autre (Martens, Golub et Robinson 2012). Alors que certains auteurs s'accordent à penser, d'après Rawls, qu'une politique de transport est équitable dès lors qu'elle distribue les services et les investissements dans les transports de manière à réduire l'inégalité des chances et donne la priorité aux groupes sociaux les plus défavorisés (Pereira *et al.* 2017), d'autres insistent sur la nécessité de développer une assise théorique plus adaptée (Nahmias-Biran *et al.* 2017). Dans la perspective de la théorie des cercles de justice de Walzer (1983)², certains auteurs avancent l'idée selon laquelle l'accessibilité est un bien social spécifique dont la distribution doit être distinguée de celle d'autres biens et ressources, notamment des revenus (Martens 2012 ; Martens, Golub et Levinson 2012). Cette approche fait néanmoins l'objet de critiques : outre le fait qu'elle ne fournisse pas de principe clair concernant la distribution de l'accessibilité, le risque est que cette signification soit liée aux intérêts des groupes dominants. D'autres auteurs attirent l'attention sur le risque de paternalisme associé à la définition d'un seuil suffisant d'accès aux transports pour les catégories défavorisées : pour Vanoutrive et Cooper (2019), il s'agit d'une assignation de ces catégories à accepter un service minimal, de moindre qualité par rapport à l'accès des personnes mieux dotées. La contestation exprimée à l'encontre de cette méthode par la définition d'un seuil minimal d'accès au détriment d'une approche universelle sous-tend, en particulier, les revendications exprimées par les collectifs qui défendent les droits des personnes handicapées en faveur d'une mise en accessibilité généralisée des réseaux de transport et plus généralement des services et des équipements publics.

La théorie des capacités de Sen (1985) et de Nussbaum (2011) a été utilisée dans la définition de niveaux d'accessibilité différenciés selon les individus ou les groupes sociaux. L'accessibilité est considérée comme une ressource nécessaire à la réalisation d'une série de fonctionnements propres à chaque individu. Selon l'approche des

2 Selon Walzer (1983), l'équité de la distribution des biens produits dans une société dépend des systèmes de valeurs associés à ces biens. La distribution d'un bien qui possède une signification sociale particulière, différente des biens de consommation courante (par exemple l'éducation) doit être déterminée en fonction d'un principe qui lui est propre (par exemple assurer l'égalité d'accès à l'éducation pour garantir l'égalité des chances). Le deuxième critère de justice avancé par Walzer est celui de l'autonomie des sphères de justice les unes par rapport aux autres, permettant d'éviter le cumul des inégalités ou des positions dominantes de certains individus ou groupes sociaux.

capabilités qui met l'accent sur la différence entre la distribution des ressources et l'aptitude à mobiliser les ressources pour réaliser des projets, l'équité d'accès aux ressources doit prendre en compte les possibilités de différents individus ou groupes sociaux de traduire des ressources (accessibilité objective) dans des capacités (accessibilité réelle). En conséquence, l'équité doit être définie à partir de seuils minimaux d'accessibilité (qui garantissent des capacités minimales), en tenant compte des caractéristiques des groupes sociaux et des caractéristiques du système de transport et du mode d'occupation des sols. Plusieurs auteurs insistent, dans cette optique, sur la nécessité de prendre en compte des personnes concernées dans la définition de ces besoins et de ces seuils, engageant la question de la « justice procédurale » et de la participation concrète des individus aux processus de décision (Levinson 2009 ; Beyazit 2011).

Appliquée aux problématiques de transports et d'accès aux aménités urbaines, l'équité fait l'objet de propositions méthodologiques et travaux empiriques qui renvoient à des conceptions philosophiques et politiques différentes de la justice. Alors que ces travaux tiennent généralement pour acquis le rôle de la mobilité en tant que condition d'accès aux ressources, questionnant les conditions d'extension du droit à la mobilité ou de réduction des inégalités face à la mobilité, les réflexions menées dans le champ des sciences sociales élargissent la perspective en questionnant le rôle de la mobilité dans les interactions et dans les dynamiques sociales et en interrogeant les facteurs de production ou de reproduction des inégalités, à des échelles diverses.

#.4. Justice de la mobilité : les apports des sciences sociales

L'attention nouvelle portée à la mobilité spatiale, à partir des années 1990, ne s'est pas accompagnée d'emblée d'un intérêt majeur pour les enjeux de justice sociale (Cresswell 2006). Critiquant l'assimilation entre mobilité et changement social, plusieurs auteurs soulignent toutefois les paradoxes et les fortes inégalités entre les personnes et les groupes sociaux que masque la vision trompeuse d'un « monde en mouvement » (Massey 1991 ; Bauman 2000 ; Cresswell 2001 ; Kaufmann 2005). Les questions d'inégalités et de justice, dans cette perspective, concernent autant la mobilité que l'immobilité, et touchent à la fois les représentations, les valeurs et les régulations associées à la production sociale de la mobilité.

#.4.1. Ambiguïtés de la mobilité

Souvent confondue avec les flux, les circulations ou les déplacements effectifs, assimilée aux valeurs positives qui lui sont parfois associées, la mobilité constitue un objet ambivalent au regard des questions d'égalité ou de justice sociale.

Pour de nombreux sociologues, la mobilité renvoie avant tout à la *mobilité sociale* (Sorokin, 2009), renvoyant aux changements de statuts, notamment professionnels, au sein de l'espace social (Gallez et Kaufmann 2009). L'intérêt nouveau manifesté pour la mobilité spatiale comporte le risque d'assimiler la banalisation et la *réversibilisation* des mobilités³ à un processus de fluidification sociale, à une démocratisation qui serait signe d'égalitarisme (Kaufmann 2005, p. 125). C'est pour éviter la confusion entre déplacement et mobilité que Kaufmann définit le concept de *motilité*, comme « la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage », c'est-à-dire à s'approprier un potentiel de mobilité (Kaufmann 2002).

L'intérêt de ne pas réduire la mobilité à ses pratiques effectives et d'analyser les potentiels qu'elle offre a été conceptualisée de différentes manières, à travers les notions de « virtualité appropriable » (Rémy, 2000), de « capital spatial » (Lévy, 2000) ou de « capital en réseau » (Urry, 2007). Dans ces approches, la mobilité est considérée comme une forme de « ressource » ou de « capital », concepts classiquement utilisés dans des travaux d'inspirations diverses sur la mobilité sociale (Boudon, 1973 ; Bourdieu 1979 ; Coleman J., 1988). Pour Urry (2007), si les inégalités sociales découlent en partie de l'inégale répartition du capital en réseau, ce capital n'est pas directement proportionnel au capital économique : ainsi les migrants pauvres comptent parmi les individus qui maintiennent le plus grand nombre de relations à distance. Il admet l'ambivalence d'un capital qui ne peut être considéré uniquement sous l'angle des ressources qu'il procure : alors que le capital en réseau augmente à mesure s'accroissent l'échelle et la portée des circulations dans une société, le rôle de la mobilité dans les modes de vie devient incontournable et la probabilité que cette mobilité soit contrainte ou forcée devient plus importante.

L'utilisation du terme de capital pour la mobilité a suscité différentes critiques. Certains auteurs remettent en cause la valorisation positive associée au potentiel de mobilité et soulignent les limites d'une appréhension limitée aux mobilités urbaines ou à l'organisation des modes de vie, au détriment d'une approche plus globale, intégrant les migrations internationales ou questionnant l'impact des structures politiques ou économiques sur l'aptitude des individus à s'approprier ces potentiels (Glick Schiller et Salazar, 2013 ; Leivestad 2016). Par exemple, tout en arguant du fait que les migrants pauvres peuvent être dotés d'un capital en réseau important, Urry

³ Le terme de *réversibilisation* renvoie au processus selon lequel les mobilités spatiales les plus réversibles, c'est-à-dire celles qui renvoient aux expériences sociales dont l'impact est le moins définitif tendent à se substituer à des mobilités qui traduisent dans expériences sociales plus marquantes ou plus durables (cf. Kaufmann 2005, p. 123).

ne questionne pas l'impact de leur forte dépendance à l'égard de la mobilité (Larsen et Jacobsen 2009).

D'autres auteurs appellent à questionner la notion même de « besoin » de mobilité. La focalisation sur la mobilité comme besoin essentiel des individus, qui sous-tend la proclamation d'un droit à la mobilité, appelle à s'interroger sur les multiples formes de mobilisation des personnes tout au long du parcours de vie (Jamar et Lannoy, 2011). Selon Jamar et Lannoy (2011, p. 67-68), « le caractère à la fois polymorphe et massif de ces mobilisations programmées⁴ nous fait comprendre que la mobilité comme 'besoin' est avant tout définie par les logiques économiques et politiques dominantes, qui se déclinent à différentes échelles (globales, continentales, régionales, métropolitaines) ». Bacqué et Fol (2007, p. 92) soulignent le risque de dérive du discours académique, politique et médiatique dominant, qui opère « un glissement du droit à la mobilité à l'injonction à être mobile », interdisant de s'interroger tant sur les ressources de l'immobilité que sur les coûts de la mobilité. Plusieurs auteurs montrent que la normalisation de la mobilité conduit à encourager et valoriser certains mouvements considérés comme « normaux » en excluant d'autres mouvements jugés « déviants », non acceptables ou incapables de s'adapter (Langan 2001 ; Jamar et Lannoy, 2011 ; Kotef, 2015 ; Sheller, 2018). Tous ces travaux incitent à considérer la mobilité sous l'angle des modalités de sa production.

#.4.2. Régimes de mobilité et différenciation des droits à la mobilité

Le droit est un des « sites » majeurs de production de la mobilité, donnant à voir l'écart entre le discours sur le droit à la mobilité et les conditions de sa mise en œuvre concrète (Cresswell 2006). Lorsqu'il est affirmé comme une liberté fondamentale de tout être humain, le droit de libre circulation s'affranchit de tout contexte social et spatial. Or, la mise en œuvre d'un droit social à la mobilité implique la définition et l'application de dispositifs techniques, d'outils réglementaires, juridiques, tarifaires, de catégories, de frontières, qui autorisent ou facilitent les déplacements de certaines personnes ou de certains groupes sociaux et empêchent, limitent, contrôlent ceux des autres. Pour Cresswell (2006), le principe d'universalité du droit à la mobilité se heurte à la dimension spatiale des pratiques de mobilité.

4 « Dont voici quelques exemples : politiques d'activation professionnelle, formation « tout au long de la vie », mobilité étudiante, flexibilisation des statuts et des emplois, déplacements organisés de main d'œuvre, appels à la consommation d'espace par la publicité automobile et touristique, développement de nouveaux pôles d'attractivité, etc. » (Jamar et Lannoy 2011, pp. 69-70).

Quoique fréquemment qu'associée à l'idée de liberté, la mobilité n'est jamais une aptitude universelle : chaque être humain naît incapable de se mouvoir de manière autonome, puis grandit et évolue dans un environnement social et matériel qui modèle sa mobilité (Langan 2001). Les recherches sur le handicap montrent que l'aptitude à se mouvoir, bien qu'étant une caractéristique partiellement incorporée (au sens où elle est relative au corps), ne peut être réduite ni essentialisée à cette dimension physique. L'aptitude à la mobilité et les déplacements effectifs des personnes sont en effet fortement contraints par les attitudes et les pratiques socioculturelles, ainsi que par la conception de l'environnement bâti (Imrie 2000). Pour Chouinard (2001, p. 187), les personnes handicapées sont souvent reléguées à des espaces de « citoyenneté fantôme », où « le droit tel qu'il est présenté dans les discours et le droit tel qu'il est vécu sont fondamentalement en désaccord »⁵.

Cette production différenciée du droit à la mobilité en fonction du statut ou de la condition des personnes a été étudiée du point de vue de ses liens avec la citoyenneté. En s'appuyant sur les arrêts de la cour suprême américaine des États-Unis, Cresswell (2006) montre que la libre circulation est affirmée comme un principe intangible des citoyens, alors même que ce droit n'est pas inscrit dans la constitution. La production d'un citoyen nord-américain mobile, autonome, qui, par ses mouvements a contribué à fonder la nation, va implicitement de pair avec la production de non-citoyens, dont la mobilité est strictement contrôlée, voire empêchée, comme celle des immigrants chinois (non citoyens) qui ont contribué, au XIX^e siècle, à la construction des lignes de chemin de fer transcontinentales⁶. Autrement dit, c'est la logique de l'altérité qui prévaut dans le fondement du droit à la mobilité plutôt que celle de l'exclusion, soulignant le principe de segmentation de l'application d'un droit soi-disant universel à la mobilité. Le même processus forme le sujet libéral et le citoyen à travers le droit à la mobilité et produit, selon une logique de différenciation, celui qui souffre d'exclusion, d'enfermement, d'emprisonnement et de violence (Kotef 2015).

Plusieurs auteurs ont recours à la notion de « régime de mobilité » pour analyser les relations de pouvoir, la normalisation et la régulation qui caractérisent le gouvernement des mouvements et la production de la mobilité. En référence à la notion de régime politique, Kesselring et Vogl (2013) définissent le régime de mobilité comme « un ensemble spécifique de principes, de normes et de règles qui régissent, de manière fondamentale, la circulation des personnes, des artefacts, des

5 Spaces of “shadow citizenship” are formed where the “law as discursively represented and law as lived are fundamentally at odds” (Chouinard, 2001, 187).

6 La loi de 1882 d'exclusion des Chinois interdit le voyage des immigrants chinois non citoyens aux États-Unis.

capitaux, des données, etc. dans un contexte d'action donné »⁷. Ces régimes mettent en jeu différentes échelles spatiales et organisationnelles et leur fonctionnement repose sur le maintien d'inégalités permettant à certaines personnes de bénéficier de droits et de conditions concrètes favorables, alors que d'autres sont empêchées, contrôlées, limitées dans leur aptitude à se mouvoir. Pour Kesselring (2014), les régimes de mobilité sont politiques, au sens où ils constituent des instruments de structuration des contextes d'interactions sociales.

L'impact des régimes de mobilité en termes de réduction des inégalités sociales peut être positif, lorsqu'ils renforcent l'accès à la mobilité pour un nombre croissant de personnes, ou négatif, pour les personnes exclues de l'accès à la mobilité (Kesselring 2014). Ils peuvent contribuer au renforcement de l'égalité des chances mais aussi constituer un facteur d'aggravation de l'exclusion sociale. Ainsi, la globalisation est souvent abordée sous l'angle de la généralisation des flux transnationaux, alors qu'elle correspond également et simultanément à une forte augmentation des contrôles et des restrictions des mouvements. Selon Shamir (2005), le régime de mobilité caractéristique de la globalisation s'appuie sur le paradigme de la suspicion à l'égard de certains groupes associés à des menaces ou à des risques (terrorisme, immigration, criminalité). En opposition au mouvement d'extension des droits de l'homme et de ses impacts sur les droits individuels, ce régime de mobilité limite et empêche l'accès à certains droits par une régulation de l'espace social.

#.4.3. La justice de la mobilité face à l'urgence écologique et aux inégalités sociales

Le contexte d'urgence écologique, d'augmentation des flux migratoires et d'accroissement des inégalités sociales accentue les paradoxes et les ambivalences du discours sur le droit à la mobilité.

Au sein des espaces nationaux, la norme de mobilité, que Jean-Pierre Orfeuill définit comme le « niveau de pratiques de mobilité que la société considère comme 'normale' et susceptible d'être demandée aux individus », a fortement augmenté (Orfeuill et Ripoll 2015, p. 36). En intégrant dans leur stratégie les capacités de mobilité croissante de la population, les acteurs publics et privés ont en effet favorisé une dispersion croissante des aménités dans l'espace géographique. La réorganisation des positions sociales au sein des espaces urbanisés qui en découle est marquée par

⁷ "Mobilities regimes hence represent specific sets of principles, norms, and rules that regulate, in a fundamental way, the movement of individuals, artifacts, capital, data, etc. in a given context of action" (Kesselring et Vogl, 2013, 20).

de fortes inégalités dans l'accès au logement, à l'emploi et aux ressources (Lévy 2009). Pour les personnes les moins dotées sur le plan économique, la mobilité constitue une variable d'ajustement aux contraintes sur les marchés de l'emploi et du logement. En contraignant certaines personnes à des mobilités longues, coûteuses en termes financiers ou en termes de temps, ce processus de spatialisation des sociétés urbaines soulève des problèmes de durabilité, tant sur le plan social que spatial.

Nous avons émis l'hypothèse que les politiques publiques de transport, d'aménagement du territoire et de logement qui participent de ces transformations sociales et spatiales contribuent à engendrer, maintenir ou aggraver des formes de *dépendance à la mobilité* (Gallez 2015 ; 2018). Cette dépendance peut être mesurée par le préjudice subi par les personnes peu mobiles, qui souffrent d'un manque d'accès aux ressources ou aux services essentiels de proximité, ou par les personnes dont les pratiques de mobilité, au quotidien, sont fortement contraintes. Or, ces enjeux de dépendance ne sont que partiellement intégrés au discours de la « mobilité inclusive », qui ne prend en considération que le manque de mobilité de certains groupes sociaux, sans intégrer le risque qu'une augmentation des coûts de la mobilité quotidienne fait peser sur l'accès aux ressources d'un grand nombre de personnes aux revenus modestes (Gallez et Motte 2017). Par ailleurs, les mesures de régulation de la mobilité, qui se focalisent sur la durabilité à l'échelle des espaces urbanisés, laissent de côté les enjeux de réduction de la mobilité des groupes sociaux les plus dotés en ressources financières, qui contribuent par ailleurs le plus fortement au bilan carbone. Pour Gössling et Cohen (2014), l'échec des politiques de transports à faire face aux enjeux climatiques s'explique par la persistance de sujets tabous autour de la réduction de la demande de mobilité, en particulier sur les déplacements internationaux de voyageurs, qui concernent majoritairement les catégories de population les plus aisées.

Pour Mimi Sheller (2018), la justice de la mobilité se différencie à la fois de la justice des transports et de la justice spatiale. La première, en se cantonnant aux espaces urbanisés, tend à isoler la production des inégalités d'un contexte politique, social, historique plus large, à la fois en termes d'échelles spatiales et de temps. Quant à l'approche de la justice spatiale théorisée par Edward Soja (2010), elle met en évidence les disparités spatiales d'accès aux ressources et d'occupation des territoires, mais ne donne pas d'appréhension claire des inégalités de mobilité qui les génèrent. Ainsi, la question des inégalités face à la mobilité et la justice de la mobilité ne se réduisent pas à un problème d'inégalités en termes d'accès au système de transport, à des aspects techniques ou matériels, ni à une approche de l'accessibilité limitée à la facilité du mouvement. Elles englobent de manière beaucoup plus générale la manière dont la mobilité est produite socialement et dont la régulation institutionnelle de la mobilité génère des formes d'inégalités et d'injustice peu visibles lorsque le point de vue se limite à une approche fonctionnelle d'organisation des déplacements ou de

l'accès aux aménités urbaines (Sheller 2018). Mimi Sheller souligne que les pratiques de mobilité et les régulations institutionnelles qui les concernent découlent de rapports sexués et genrés à l'espace, liés aux histoires coloniales, à l'exploitation capitaliste, à l'appropriation des terres. Pour elle, les « débats relatifs à l'urbanisme durable, à la justice des transports et à l'accessibilité urbaine doivent être replacés dans la perspective plus globale des régimes transnationaux de mobilité, incluant les questions de colonialisme, de frontières, de tourisme et de migrations »⁸. Implicitement, cette perspective implique de reconnaître que la mobilité peut ne pas être toujours une forme de liberté, mais qu'elle peut aussi être une coercition (Sager 2006).

Ces critiques renvoient à des conceptions différentes de la théorie de la justice et de la manière de prendre en compte la dimension spatiale dans ces réflexions. En s'appuyant sur la théorie de la reconnaissance de Young (1990) et sur l'approche relationnelle de l'espace de Massey (1991, 2005), Sheller (2018) suggère de dépasser la notion de justice distributive, qu'elle considère comme nécessaire mais non suffisante. Elle appelle à une approche délibérative de la justice, qui permet de reconnaître la légitimité des minorités ou des groupes sociaux discriminés à participer à la définition des droits. Dans cette proposition, elle inclut à la fois les questions de justice ou d'injustice environnementale, le droit des personnes migrantes, les conséquences de la catastrophe écologique sur les migrations. De même, une justice réparatrice peut être nécessaire, au regard des dommages causés à l'environnement. Pour Ehrhardt-Martinez et Schor (2015), les groupes sociaux les plus favorisés, qui contribuent le plus aux émissions de gaz à effet de serre, devraient admettre leurs responsabilités pour les préjudices subis par ceux qui ont peu contribué au réchauffement climatique.

#.5. Inégalités et équité dans le domaine des transports et de la planification urbaine

La justice de la mobilité apparaît comme une notion complexe et ambiguë, renvoyant aux paradoxes et ambivalences de la mobilité, en tant qu'aptitude à se déplacer dans l'espace ou à changer de statut. Loin de se réduire à une pratique sociale neutre, la mobilité est produite socialement à travers des ensembles de représentations, de normes et de règles qui autorisent, valorisent, favorisent certaines mobilités et en interdisent, discréditent, limitent d'autres.

⁸ "I argue that debates over sustainable urbanism, transport justice and urban accessibility should be placed in the context of wider transnational mobility regimes, including questions of colonialism, borders, tourism, and migration." (Sheller 2018, 88).

La justice de la mobilité en tant que question politique est caractérisée par différentes difficultés et tensions.

Les tenants d'une approche distributive de la justice en appellent à une correction des inégalités à travers une distribution plus équitable des potentiels de mobilité. Le nécessaire diagnostic des inégalités peut tirer profit d'une approche par les potentiels de mobilité, qui permet d'évaluer les impacts sociaux des politiques de régulation de la mobilité et de questionner l'équité de la distribution de ces potentiels. Elle apparaît moins pertinente lorsqu'il s'agit d'estimer les inégalités d'appropriation de ces potentiels et de prendre en compte les aspects coercitifs exercés par les régimes de mobilité sur les mouvements effectifs des personnes, qui peuvent prendre des formes diverses : hypermobilités des actifs modestes, discriminations dans l'accès à l'espace public ou au cours des déplacements, évacuations, déplacements forcés. Ces constats invitent à articuler plus systématiquement une analyse des potentiels de mobilité et une approche par les pratiques et par les expériences effectives, dont la complémentarité apparaît nécessaire à l'évaluation des inégalités liées à la mobilité et à la mise en place de mesures permettant de les réduire.

Par ailleurs, au-delà de l'évidence des discours, le droit à la mobilité s'appuie, dans la pratique, sur une différenciation des personnes au regard de leur nationalité, de leur condition physique et, au-delà, des identités raciale, de genre et sociale qui leur sont assignées. Au-delà de l'approche redistributive, la prise en compte de ces inégalités passe par la reconnaissance des personnes ou des minorités qui subissent des discriminations et par la mise en œuvre de procédures permettant la légitimation et la participation de ces minorités ou groupes sociaux discriminés. S'appuyant sur la théorie de Nancy Fraser (2011) selon laquelle la justice sociale, afin de dépasser l'opposition entre justice distributive et justice fondée sur la reconnaissance des minorités, doit mettre en œuvre une parité de participation, Sheller (2018) met au cœur de la justice de la mobilité plusieurs principes, associant notamment équité de distribution des potentiels de mobilité, justice délibérative et justice réparatrice.

Enfin, la justice de la mobilité invite à réfléchir de manière globale aux échelles auxquelles se définissent les régulations institutionnelles, qui vont de l'échelle des individus à l'échelle planétaire. Pour Sheller (2018), l'approche de la justice de la mobilité doit être holistique, au sens où elle doit intégrer le caractère intersectionnel et transnational des inégalités face à la mobilité ou à l'immobilité. La crise environnementale, en rappelant les limites d'une expansion de la mobilité en tant que norme, implique une réflexion sur la sobriété des modes de vie et place la question de la justice sociale au cœur des moyens d'agir en faveur de la transition écologique et solidaire. Dans ce contexte, la pensée conjointe des enjeux de justice sociale et de régulation de la mobilité apparaît plus que jamais indispensable, invitant à poursuivre

les recherches théoriques, méthodologiques et empiriques appliquées à la mesure des inégalités face à l'(im)mobilité.

Bibliographie

- Bacqué, M.-H., Fol, S., 2007, L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction. *Revue Suisse de Sociologie*, 33(1), 89-104.
- Banister, D. (1993). Equity and Acceptability Questions in Internalising the Social Costs of Transport. *OECD/ECMT Seminar 'Internalising the Social Costs of Transport'*, Paris.
- Bauman, Z. (2000). *Liquid modernity*. Blackwell, Cambridge/Oxford/Malden.
- Blomley, N.K (1992). The business of mobility: geography, liberalism, and the charter of rights. *The Canadian Geographer*, 36(3), 236-253.
- Beyazit, E. (2011). Evaluating social justice in transport: lessons to be learned from the capability approach. *Transport Reviews*, 31(1), p. 117-134.
- Boltanski, L., Chiapello, E. (1999). *Le nouvel esprit du capitalisme*. Gallimard, Paris.
- Boudon R., 1973, L'inégalité des chances. La mobilité sociale dans les sociétés industrielles. Colin, Paris.
- Bourdieu P. (1979). *La distinction. Critique sociale du jugement*. Éditions de Minuit, Paris.
- Büchs, M., Schnepf, S. (2013). Who emit most? Associations between socio-economic factors and UK households' home energy, transport, indirect and total CO2 emissions. *Ecological Economics*, 90, p. 114-123.
- Castel, R. (1999). *Les métamorphoses de la question sociale. Une chronique du salariat*. Gallimard, Paris.
- Chouinard, V. (2001). Legal peripheries: Struggles over disabled Canadians' places in law, society and space. *The Canadian Geographer*, 45, 187-192.
- Church, A., Frost, M., Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy*, 7, 195-205.
- Coleman J. S., 1988, Social capital in the creation of human capital, *American Journal of Sociology*, 94, 95-121.
- Cook, N., Butz, D. (dir.) (2019). *Mobilities, Mobility Justice and Social Justice*. Routledge, Abingdon/New York.
- Cresswell, T. (2006). The Right to Mobility: The Production of Mobility in the Courtroom. *Antipodes*, 38(4), 735-754.

- Cresswell, T. (2005). Justice sociale et droit à la mobilité. Dans *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés contemporaines*, Allemand, S., Ascher, F., Lévy, J. (dir.). Belin, Paris, 145-153.
- Cresswell, T. (2001). *The production of mobilities*. *New formations*, 43, 3-25.
- Denis, V. (2006). The invention of mobility and the history of the State. *French Historical Studies*, 29(3), 359-377.
- Di Ciommo, F., Shiftan, Y. (2017). Transport equity analysis. *Transport Reviews*, 37(2), 139-151.
- Di Ciommo, F., Lucas, K. (2014). Evaluating the equity effects of road-pricing in the European urban context. *Applied Geography*, 54, 74-82.
- Elbaum, M. (1995). Justice sociale, inégalités, exclusion. *Revue de l'OFCE*, 53, 197-247.
- Ellwood, D.T. (1986). The Spatial Mismatch Hypothesis: Are There Teenage Jobs Missing in the Ghetto ? Dans *The Black Youth Unemployment Crisis*, Chicago, Freeman, R.B., Holzer, H.J. (dir.). University of Chicago Press, Chicago.
- Ehrhardt-Martinez, K., Schor, J. (2015). Consumption and climate change. Dans *Climate change and society: sociological perspectives*, Dunlap, R., Brulle, R. (dir.). Oxford University Press, New York, 93-126.
- Féré, C. (2013). Vers un droit au transport ciblé et un droit à la mobilité conditionnel. L'évolution de la prise en compte des inégalités de mobilité dans les politiques urbaines. *Flux*, 91(1), 11-20.
- Fol, S. (2009). *La mobilité des pauvres. Pratiques d'habitants et politiques publiques*. Belin, Paris.
- Fol, S., Gallez, C. (2014). Social inequalities in urban access: better ways of assessing transport improvements. Dans *Getting There/Being There: Financing Enhanced Urban Access in the 21st Century City*, Sclar, E., Lönnroth, M., Wolmar, C. (dir.). Routledge, New York, 46-86.
- Fol S., Gallez C. (2017). Évaluer les inégalités sociales d'accès aux ressources. Intérêt d'une approche fondée sur l'accessibilité. [En ligne] *Riurba* 2017/4, Disponible à l'adresse : <http://riurba.net/Revue/evaluer-les-inegalites-sociales-dacces-aux-ressources-interet-dune-approche-fondee-sur-laccessibilite>. [consulté le 6 janvier 2020].
- Fraser, N. (2011). *Qu'est-ce que la justice sociale ? Reconnaissance et redistribution*. La Découverte, Paris.

- Gallez, C. (2015). *La mobilité quotidienne en politique. Des manières de voir et d'agir*. Thèse d'habilitation à diriger des recherches en aménagement de l'espace et urbanisme, Université Paris-Est.
- Gallez, C. (2018). Dépendance à la mobilité et politiques urbaines. Réflexion sur les enjeux sociaux de la mobilité face à l'urgence climatique. *Swiss Mobility Conference*, Lausanne, Suisse, 19-20 novembre 2018.
- Gallez, C., Motte-Baumvol, B. (2017). Inclusive mobility or inclusive accessibility? A European perspective. *Cuadernos Europeos de Deusto*, 56, 79-104.
- Gallez, C., Kaufmann, V. (2009). Aux racines de la mobilité en sciences sociales : contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité quotidienne ». Dans *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Guigueno, V., Flonneau, M. (dir.). PUR, Rennes, p. 41-55.
- Gay, C., Kaufmann, V., Landriève, S., Vincent-Geslin, S. (2011). Quel droit à la mobilité ? Dans *Mobile Immobile. Quels choix, quels droits pour 2030/Choices and rights for 2030*, Gay, C., Kaufmann, V., Landriève, S., Vincent-Geslin, S. (dir.). L'Aube - Forum Vies Mobiles, La Tour d'Aigue.
- Glick Schiller, N., Salazar, N.B. (2013). Regimes of mobility across the globe. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 39(2), 183-200.
- Gobillon, L., Selod, H., Zenou, Y. (2007). The mechanisms of spatial mismatch. *Urban Studies*, 44(12), 2401-2427.
- Golub, A., Martens, K. (2014). Using principles of justice to assess the modal equity of regional transportation plans. *Journal of Transport Geography*, 41, p. 10-20.
- Gössling, S., Cohen, S. (2014). Why sustainable transport policies will fail: EU climate policy in the light of transport taboos. *Journal of Transport Geography*, 39, 192-207.
- Handy, S. (2002). Accessibility- vs. Mobility-enhancing strategies for addressing automobile dependence in the US, Paper presented at the *European Conference of Ministers of Transport (ECMT)*, Paris, May 2002.
- Hansen, W.G. (1959). How accessibility shapes land use. *Journal of American Institute of Planners*, 25(1), 73-76.
- Harvey, D. (1992). Social justice, Postmodernism and the City. *International Journal of Urban and Regional Research*, 16, 4, 588-601.
- Imrie, R. (2000). Disability and discourses of mobility and movement. *Environment and Planning A* 32, 1641-1656

- Jamar, D., Lannoy, P. (2011). Idéaux et troubles d'un droit à la mobilité (ou comment faire de la mobilité un territoire politique), Dans *Mobile/Immobile. Quels choix, quels droits pour 2030*, Gay, C., Kaufmann, V., Landriève, S., Vincent-Gueslin, S. (dir.). L'Aube, La Tour d'Aigue, 63-73.
- Jouffe Y., 2007, *Précaires mais mobiles. Tactiques de mobilité des travailleurs précaires flexibles et nouveaux services de mobilité*, Thèse de Doctorat, École Nationale des Ponts et Chaussées.
- Kain, J.F. (1992). The spatial mismatch hypothesis: three decades later. *Housing Policy Debate*, 3 (2), 371-460.
- Kain, J.F. (1968). Housing segregation, negro employment and metropolitan decentralization, *Quarterly Journal of Economics*, 82, 175-197.
- Kaufmann, V. (2002). *Rethinking Mobility: Contemporary Sociology*. Ashgate, Aldershot.
- Kaufmann, V. (2005). Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides ? *Cahiers internationaux de sociologie*, 118(1), 119-135.
- Kaufmann, V., Pflieger, G., Jemelin, C., Barbey, J. (2007). Inégalités sociales d'accès : quels impacts des politiques locales de transport ? *EspacesTemps.net* [En ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.espacestems.net/articles/inegalites-sociales-acces/> [Consulté le 25 novembre 2019].
- Kesselring, S. (2014). Mobility, power and the emerging new mobilities regimes. *Sociologica*, 2014/1. [En ligne]. Disponible à l'adresse: <https://www.rivisteweb.it/doi/10.2383/77047>. [Consulté le 7 janvier 2020].
- Kesselring, S., Vogl, G. (2013). The new mobilities regimes. Dans *New Mobilities Regimes in Art and Social Sciences*, Witzgall S., Vogl G., Kesselring S. (dir.). Ashgate, Farnham, 17-36.
- Koenig, J.G. (1974). Théorie économique de l'accessibilité urbaine. *Revue Économique*, 25(2), 275-297.
- Koenig, J.G. (1980). Indicators of urban accessibility: theory and applications. *Transportation*, 9, 145-172.
- Korsu, E., Wenglenski, S. (2009). Jobs accessibility, residential segregation and risk of long-term unemployment in the Paris Region. *Urban Studies*, 47(11), 2279-2324.
- Kotef, H. (2015). *Movement and the ordering of freedom: On liberal governances of mobility*. Duke University Press, Durham, London.
- Kymlicka, W. (1999). *Les théories de la justice : une introduction*. La Découverte, Paris.

- Langan C. (2001) Mobility disability. *Public Culture*, 13(3), 459-484.
- Larsen, J., Jacobsen, M.H. (2009). Metaphors of Mobility. Inequality on the Move, Dans *Mobilities and Inequalities*, Ohnmacht, T., Maksim H., Bergman, M.M. (dir.). Ashgate, Farnham/Burlington, 75-96.
- Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*. Anthropos, Paris.
- Leivestad H.H. (2016). Motility. Dans *Keywords of mobility. Critical engagements*, Salazar N.B., Jayaram K. (dir.). Berghahn, New York/Oxford, p. 133-151.
- Levine, J., Grengs, J., Merlin, L. (2019). *From mobility to accessibility: transforming urban transportation and land-use planning*. Cornell University Press, Ithaca/London.
- Levinson, D. (2010). Equity effects on road pricing: a review. *Transport Reviews*, 30(1), 33-57.
- Lévy, J.-P. (2009). Mobilités urbaines : des pratiques sociales aux évolutions territoriales. Dans *Les mondes de la mobilité*, Dureau, F., Hily, M.-A. (dir.). Presses universitaires de Rennes, Rennes, 107-136.
- Lévy, J. (2000). Les nouveaux espaces de la mobilité, Dans *Les territoires de la mobilité*, Bonnet, M., Desjeux D. (dir.). Presses Universitaires de France, Paris, p. 155-170.
- Litman, T. (2002). Evaluating transportation equity, *World Transport Policy and Practice*, 8(2), 50-65.
- Lucas, K., van Wee, B., Maat, K. (2016). A method to evaluate equitable accessibility: combining ethical theories and accessibility-based approaches. *Transportation*, 43(3), p. 473-490.
- Martens, K. (2016). *Transport Justice. Designing fair transportation systems*. Routledge, New York/London.
- Martens, K (2006). Basing transport planning on principles of social justice. *Berkeley Planning Journal*, 19(1), 1-17.
- Martens, K., Golub, A., Robinson, G. (2012). A justice-theoretic approach to the distribution of transportation benefits: Implications for transportation planning practice in the United States, *Transportation Research A*, 46, 684-695.
- Nahmias-Biran, B., Martens, K., Shiftan, Y. (2017) Integrating equity in transportation projects assessment: A philosophical exploration and its practical implications. *Transport Reviews*, 37(2), 192-210.
- Noiriel, G. (1998). Surveiller les déplacements ou identifier les personnes ? Contribution à l'histoire du passeport en France de la 1^{ère} à la 3^{ème} République. *Genèses. Sciences sociales et histoire*, 30, p. 77-100.
- Massey, D. (2005) *For Space*. London: Sage.

- Massey, D. (1991) A global sense of place. *Marxism Today*, June 1991, p. 24-29.
- Massot, M.-H., Orfeuill, J.-P. (2005). La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale. *Cahiers internationaux de sociologie*, 118, 81-100.
- Metz, D. (2008). The myth of travel time saving, *Transport Reviews*, 28(3), 321-336.
- Nicolas J.-P., Verry D., Longuar (2012). Évolutions récentes des émissions de CO₂ liées à la mobilité des Français : analyser les dynamiques à l'œuvre grâce aux enquêtes nationales Transports de 1994 et 2008. *Économie et Statistique*, 457-458, p. 161-183.
- Ohnmacht, T., Maksim, H., Bergman, M.M. (2009). *Mobilities and inequality*. Ashgate, Aldershot.
- Orfeuill, J.-P., Ripoll, F. (2015) *Accès et mobilités : les nouvelles inégalités*. Infolio, Gollion.
- Neutens, T., Schwanen, T., Witlox, F., de Maeyer, P. (2010). Equity in urban service delivery : a comparison of different equity measures. *Environment and Planning A*, 42, 1613-1635.
- Nussbaum, M.C. (2011). *Creating capabilities: The human development approach*. Cambridge, MA: Belknap Press of Harvard.
- Pereira, R. H.M., Schwanen, T., Banister, D. (2017). Distributive justice and equity in transportation, *Transport Reviews*, 37(2), 170-191.
- Rawls, J. (1971). *A Theory of Justice*. Harvard University Press, Cambridge.
- Roche D. (2003). *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*. Fayard, Paris.
- Sager, T. (2006). Freedom as mobility: implications of the distinction between actual and potential travelling. *Mobilities*, 1(3), 465-488.
- Sen, A. (2009). *The idea of Justice*. Allen Lane, London.
- Sen, A., 1985, *Commodities and capabilities*. Amsterdam, North Holland.
- Sanchez T. (2008) Poverty, policy, and public transportation, *Transportation Research A*, 42, p. 833-841.
- Savidan, P. (dir.) (2018). *Dictionnaire des inégalités et de la justice sociale*. Presses universitaires de France, Paris.
- Shamir, R. (2005). Without borders? Notes on globalization as a mobility regime. *Sociological Theory*, 23(2), 197-217.
- Sheller, M. (2018). *Mobility Justice: The politics of movement in an age of extremes*. Verso, London/Brooklyn.

- Soja, E.W. (2010). *Seeking spatial justice*. University of Minnesota Press, Minneapolis.
- Thomopoulos, N., Grant-Muller, S. Tight, M.R. (2009). Incorporating equity considerations in transport infrastructure evaluation: current practice and a proposed methodology. *Evaluation and Program Planning*, 32(4), 351-359.
- Urry, J. (2007) *Mobilities*. Polity Press, Cambridge.
- Vanoutrive, T., Cooper E. (2019). How just is transportation justice theory? The issues of paternalism and production. *Transportation Research A*, 122, 112-119.
- Vanoutrive, T. Zijlstra, T. (2018). Who has the right to travel during peak hours? On congestion pricing and 'desirable' travelers. *Transport Policy*, 63, 98-107.
- Van Wee, B., Geurs, K. (2011). Discussing equity and social exclusion in accessibility evaluations. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 11(4), 350-367.
- Viegas, J.M. (2001). Making urban road pricing acceptable and effective: searching for quality and equity in urban mobility. *Transport Policy*, 8(4), 289-294.
- Wachs, M., Kumagai, T.G. (1973). Physical accessibility as a social indicator. *Socio-Economic Planning Sciences*, 7, 437-456.
- Walzer, M. (1983). *Spheres of justice: A defense of pluralism and equality*. Basic Books, New York, NY.
- Wenglenski, S. (2004) Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France, *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, 4, 539-550.
- Wenglenski, S. (2013). Is daily mobility good or bad? *Global Conference on Mobility Futures*, Lancaster, England, 4-6th September.
- Young, I. M. (1990). *Justice and the Politics of Difference*. Princeton University Press, Princeton.