



HAL
open science

Préface. Le désordre politique de la mobilité

Philippe Zittoun

► **To cite this version:**

Philippe Zittoun. Préface. Le désordre politique de la mobilité. Mathieu Flonneau; Maxime Huré; Arnaud Passalacqua. Métropoles mobiles: défis institutionnels et politiques de la mobilité dans les métropoles françaises, Presses universitaires de Rennes, pp.7-12, 2021, 978-2-7535-8148-7. halshs-03842129

HAL Id: halshs-03842129

<https://shs.hal.science/halshs-03842129>

Submitted on 7 Nov 2022

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.

Préface

Le désordre politique de la mobilité

Philippe ZITTOUN

L'ouvrage collectif que j'ai l'honneur de préfacer propose d'aborder une question devenue classique pour les sciences sociales, la mobilité, mais par un prisme qui reste encore très largement en friche, sa dimension politique. Il nous propose ainsi un voyage original dans une société où la mobilité est devenue un enjeu de pouvoir et où cette pratique sociale qu'est le déplacement des individus se retrouve à l'agenda politique. En ce sens, il a le mérite de nous inviter à découvrir des contrées inexplorées et complexes où la politique façonne la mobilité tout autant que la mobilité fabrique de la politique.

Il faut dire que, si la problématique des mobilités est venue bousculer plusieurs disciplines des sciences sociales tels que l'aménagement, l'urbanisme ou la sociologie¹ en obligeant les chercheurs à s'interroger davantage sur les dynamiques et les mouvements qui traversent la société, les territoires ou encore les relations sociales que sur des objets et des structures considérés comme immobiles, elle est restée relativement peu abordée dans le champ de la science politique et, cause ou conséquence, sa dimension politique a été en friche y compris dans les autres disciplines qui s'y sont intéressées. Les mobilités sont ainsi le plus souvent considérées essentiellement comme un phénomène social autonome qui permet de rendre compte de la multiplicité des déplacements que conduisent les individus dans un territoire donné mais qui ne suscite à aucun moment un questionnement sur sa dimension politique².

-
1. BASSAND Michel et KAUFMANN Vincent, « Mobilité spatiale et processus de métropolisation : Quelles interactions? », in *Les Territoires de la mobilité*, Presses universitaires de France, 2000, p. 127-140; URRY John, *Sociologie des mobilités : une nouvelle frontière pour la sociologie?*, Paris, Armand Colin, 2005; FLONNEAU Mathieu et GUIGUENO Vincent, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009.
 2. Parmi les quelques exceptions, notons GALLEZ Caroline *et al.*, *L'action publique face à la mobilité*, Paris, L'Harmattan, 2010; FLONNEAU Mathieu, LABORIE Léonard et PASSALACQUA Arnaud, *Les transports de la démocratie : approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014.

Pourtant, comme le montre parfaitement cet ouvrage, la dimension politique de la mobilité est bien réelle et beaucoup plus présente que ces travaux avaient pu l'imaginer. Elle l'est d'abord par l'importance des politiques publiques qui bâtissent des routes, développent des transports publics, dessinent des chemins pour les piétons ou pour les vélos, organisent et structurent les espaces. Elle l'est aussi par les villes qu'elles contribuent à façonner, les activités qu'elles participent à distribuer spatialement ou encore les services qu'elles localisent. Elle l'est également en devenant pour les responsables politiques un enjeu de légitimation de leur autorité sur un territoire et de différenciation. Autrement dit, lorsque l'on commence à observer la mobilité différemment, sa dimension politique s'impose à nous comme une évidence.

Dès lors, pourquoi cette dimension a-t-elle mis autant de temps pour émerger ou pourquoi émerge-t-elle seulement maintenant ? On peut bien évidemment mettre en avant les angles morts que produisent la division académique des disciplines et le faible investissement de la science politique sur le sujet mais cette explication, bien que probablement pertinente, semble largement insuffisante. Nous voudrions plutôt mettre en avant ce qui ressort de la lecture de cet ouvrage, le rôle majeur du phénomène politique de métropolisation dans ce processus de visibilisation des enjeux politiques de la mobilité. Avec les débats qui entourent l'institutionnalisation des métropoles, les mobilités sont devenues en effet un instrument à la fois de légitimation de ces nouveaux territoires et de luttes politiques de plus en plus majeur. Il devient ce pourquoi et ce par quoi les acteurs politiques entrent dans l'arène publique.

Il faut dire que si les débats politiques autour de la mobilité ont marqué les années 1960 et 1970 autour des questions de métros ou de rocade, ils semblent avoir quitté l'agenda politique pendant plusieurs décennies au profit d'une technicisation et d'une institutionnalisation des questions autour des politiques de transport. Il faut attendre les années 1990 et la concomitance entre l'émergence d'une problématique de pollution dans les villes et celle d'un nouvel instrument hybride, le tramway³, pour voir cette question faire son retour comme sujet de débat politique. Mais, comme le montre l'ouvrage, c'est incontestablement la politisation des métropoles⁴ qui a ancré définitivement la mobilité dans le paysage politique et a permis de mettre ainsi en évidence deux processus distincts et contradictoires de politisation que nous donnent à voir les différentes contributions de cet

3. GARDON Sébastien, *Quarante ans de tramways en France*, Lyon, Éditions Libel, 2018 ; ZITOUN Philippe, « Entre définition et propagation des énoncés de solution », *Revue française de science politique*, vol. 63, n° 3, 2013, p. 625-646.

4. LEFÈVRE Christian, *Gouverner les métropoles*, Paris, LGDJ, 2009 ; FABUREL Guillaume, *Les métropoles barbares : démondialiser la ville, désurbaniser la terre*, Paris, Le Passager Clandestin, 2018.

ouvrage : la politisation⁵ des mobilités d'une part comme un moyen de critiquer et de remettre en cause les politiques publiques en place et les institutions qui les portent et d'autre part comme un outil pour remettre de l'ordre dans les déplacements anarchiques et légitimer à la fois de nouvelles politiques publiques et les nouvelles institutions politiques qui les portent que sont les métropoles.

Pour comprendre ce double processus de politisation, il faut d'abord revenir dans les années 1990 alors que la question des mobilités s'invite à l'agenda politique sous la forme d'un problème public⁶. On voit en effet les acteurs se saisir de cette question comme un moyen de souligner les insuffisances d'une politique des transports au regard des pratiques de déplacement réelles ou souhaitables. Ils mobilisent ainsi le terme « mobilité » pour définir des pratiques et des demandes sociales auxquelles ne répond pas l'offre que façonnent les politiques de « transport ». Ce nouvel étiquetage des pratiques et le travail définitionnel qui l'accompagne deviennent ainsi le moyen de souligner l'incapacité des politiques de transport à satisfaire la demande existante et ainsi de remettre en cause leur capacité à résoudre les problèmes. Comme le montrent ainsi plusieurs contributions de l'ouvrage, les dispositifs qui rendent visibles les mobilités sont d'abord des facteurs de mises en tension des politiques publiques existantes.

Alors que les politiques de transports se sont essentiellement construites en divisant les espaces pour mieux ordonner les usages, qu'elles ont dessiné des routes, des trottoirs ou des chemins souterrains pour les métros et assigné des rôles de « piétons », d'« automobilistes » ou d'« usagers » aux individus pour mieux en maîtriser les comportements, la mise en évidence des « mobilités » a permis de souligner tous les débordements qui ne se laissent pas enfermer dans ces ordonnancements. C'est un phénomène que les urbanistes connaissent bien, les chemins qu'ils dessinent ne sont pas toujours les chemins qu'empruntent les individus. La mise en évidence de ces pratiques forme ainsi une mise à l'épreuve de cet ordre dessiné par les politiques publiques et qui tente de s'imposer à elles. Pour évoquer ce décalage entre le monde pensé, organisé et structuré et la réalité des pratiques qui ne s'inscrit jamais complètement dans ce monde, Luc Boltanski évoque l'irruption énigmatique du « monde » fait d'événements inattendus et incompréhensibles au sein d'une « réalité » construite autour d'événements attendus et reliés entre eux par des chaînes causales identifiées⁷.

5. CRAFT Jonathan et HOWLETT Michael, « The Dual Dynamics of Policy Advisory Systems: The Impact of Externalization and Politicization on Policy Advice », *Policy and Society*, vol. 32, n° 3, 2013, p. 187-197.

6. NEVEU Erik, *Sociologie politique des problèmes publics*, Paris, Armand Colin, 2015 ; CEFAI Daniel, TERZI Cédric et COLLECTIF, *L'expérience des problèmes publics*, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2012 ; ZAHARIADIS Nikolaos, *Handbook of Public Policy Agenda Setting*, Londres, Edward Elgar Publishing, 2016.

7. BOLTANSKI LUC, *Énigmes et complots. Une enquête à propos d'enquêtes*, Paris, Gallimard, 2012.

Dans le cas qui nous intéresse, ces dernières années sont d'autant plus fascinantes qu'elles ont vu l'émergence de nouvelles formes hybrides de mobilité⁸ qui est venue très largement remettre en cause cet ordonnancement politique de l'espace. On peut par exemple penser à la façon dont la trottinette électrique est venue créer du désordre en remettant en question la répartition structurée des rues destinées aux piétons où les trottinettes trouvaient leur place et des trottoirs destinés aux véhicules motorisés et rapides. De la même façon, le covoiturage est venu contester la séparation simple entre transport collectif et transport individuel. Plus ancien, mais qui renvoie à des remises en question relativement similaires, le tramway est venu perturber la division entre l'espace des véhicules privés que pouvaient emprunter les bus à condition de s'y conformer et l'espace totalement dédié aux transports en commun qu'était le métro souterrain.

Mais cette irruption du « monde » ne se limite pas à la description des « demandes » ou des « attentes » insatisfaites, elle inclut également la mise en évidence d'une causalité autour de l'absence d'institution pertinente pour y répondre. Le concept de mobilité est, en effet, souvent utilisé pour rendre compte d'un décalage entre un territoire « vécu » ou « réel » et les frontières institutionnelles des autorités publiques qu'elles débordent et dont elles remettent en cause leur légitimité⁹. Dans de nombreuses villes dont les situations sont exposées dans l'ouvrage, la politisation des mobilités permet ainsi aux acteurs de remettre en cause les découpages institutionnels incapables par leur politique de transport de répondre à ces attentes. Façonné et utilisé au départ par les experts et les chercheurs comme pour justifier de la spécificité et de la légitimité de leur savoir, cet argument du décalage entre le « transport » géré par les institutions et la « mobilité » qui déborde leurs frontières devient ainsi le moyen de critiquer le et la politique incapable de s'adapter aux « vécus » des habitants.

Saisi par des acteurs souhaitant remettre en cause les découpages institutionnels, cet argument du décalage est passé d'un instrument critique de mise à distance de l'arène politique à un moyen de lutte dans cette même arène¹⁰. Il suffit d'observer les débats au sein du parlement sur les périmètres des politiques de mobilité pour saisir l'importance politique de l'enjeu. Dans les processus historiques de construction des métropoles, on observe ainsi à la fois des conflits entre les institutions dont les périmètres d'action sont limités à leur frontière et des critiques politiques qui mettent en évidence l'absence de concordance entre ces frontières et la « réalité » des pratiques. Les pratiques

8. LATOUR Bruno, *Aramis ou l'amour des techniques*, Paris, La Découverte, 1992; DEMONGEOT Benoît, *Discuter, politiser, imposer une solution d'action publique : l'exemple du tramway*, thèse de science politique, université de Grenoble, 2011.

9. FAURE Alain, « Territoires/Territorialisation », in BOUSSAGUET Laurie, JACQUOT Sophie et RAVINET Pauline, *Dictionnaire des politiques publiques*, Paris, Presses de Sciences Po, 2014, p. 623-630.

10. CEFÄI Daniel, « Publics, problèmes publics, arènes publiques... », *Questions de Communication*, n° 2, 2016, p. 25-64.

servent ainsi de support aux critiques de l'autorité publique, de sa capacité à répondre aux besoins des individus. C'est d'ailleurs sur ces critiques que se sont souvent appuyés les autorités de transport pour légitimer une extension de leur territoire au-delà des frontières institutionnelles. La production d'une définition d'un territoire qui échappe aux périmètres institutionnels peut donc là encore être comprise comme un travail politique de mise en désordre de la société et de contestation des autorités qui la gouvernent.

Mais la mobilité n'est pas restée qu'un instrument critique du pouvoir. Elle est aussi devenue un instrument du pouvoir pour légitimer les nouvelles comme les anciennes politiques publiques et leur nouveau propriétaire que sont les métropoles. Il suffit pour s'en rendre compte de rappeler l'intégration du concept de « mobilité » dans les politiques publiques. La loi de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) votée en 2014¹¹ illustre parfaitement ce double processus d'appropriation et de légitimation. Dans son discours devant le Sénat, la Ministre en charge du projet de loi, Marylise Lebranchu, met ainsi en évidence « le besoin de mobilité¹² » des Français auxquels le gouvernement souhaite répondre par cette loi et la constitution des métropoles, mais aussi la nouvelle dénomination des Autorités organisatrices des transports (AOT) qui deviennent des Autorités organisatrices des mobilités (AOM). Autrement dit, la « mobilité » comme problème et critique du pouvoir s'est transformée en « mobilité » comme solution et instrument de légitimation des nouvelles métropoles. Comme le montrent les différentes contributions consacrées à ces nouvelles métropoles les acteurs se sont ressaisis du concept et ont engagé ainsi un travail de redéfinition de la mobilité qui n'est plus l'expression du décalage entre territoire vécu et territoire institutionnelle¹³ mais celle de la légitimation de nouveaux territoires institutionnels, de nouvelles politiques publiques et de nouvelles frontières.

Ce travail d'appropriation de la mobilité comme instrument de légitimation du pouvoir conduit à modifier les termes du débat au sein de l'arène politique. Elle permet de remettre en cause la frontière entre « transport » et « mobilité » qui avait enfermé le premier concept dans le camp des solutions et le second dans celui des problèmes. Cette remise en cause est d'autant plus facilitée que ce concept de « mobilité », contrairement à des étiquettes¹⁴ comme celles de « chômage » ou de « pollution », n'est pas par définition discriminant et peut circuler facilement d'un type d'énoncé critique à un type d'énoncé de légitimation, obligeant dès lors les porteurs d'un énoncé critique

11. Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014.

12. [<https://www.senat.fr/seances/s201305/s20130530/s20130530001.html#section57>].

13. NDONG ÉTROIT Maimouna, « La construction narrative du territoire métropolitain à travers les politiques de transports urbains : les cas de Lyon et Marseille », *CIST2016 - En quête de territoire(s) ?*, Collège international des sciences du territoire (CIST), Grenoble, mars 2016, p. 327-332, [<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01353621>], hal-01353621.

14. BECKER Howard S., *Outsiders*, New York, S & S International, 1997.

à redéfinir les termes de la discussion et à engager une lutte définitionnelle autour du concept de mobilité. Telle une lutte politique sans fin, les gouvernements tentent ainsi de circonscrire, de maîtriser et de domestiquer¹⁵ ces mobilités facteurs de troubles et de désordre. Elles tentent d'en maîtriser l'aléa et le danger qu'elles représentent pour leur propre légitimation.

On aurait toutefois tort de considérer qu'il s'agit là d'une simple lutte définitionnelle qui n'a d'impact que l'illusion sémantique qu'elle génère. Si les acteurs se battent pour conquérir des mots et des énoncés qui leur permettent de réduire les critiques remettant en cause leur légitimité dans l'arène politique, ils ne peuvent le faire sans l'accompagner d'actions qui viennent résonner comme une preuve de leur bonne foi, c'est-à-dire de la validité de leur énoncé. La question n'est alors pas de savoir si les politiques publiques résolvent les problèmes qui s'imposent à l'agenda médiatique mais de comprendre que l'enjeu se situe d'abord dans la définition même du problème. Pour résoudre les problèmes souvent insolubles qui viennent perturber l'ordre du jour politique, les acteurs redéfinissent d'abord le problème pour le rendre traitable et chaînable aux solutions qu'ils ont à leur disposition. L'institutionnalisation des métropoles comme solution qui s'est ainsi chaînée au problème de la mobilité tout en le redéfinissant s'installent désormais dans le paysage politique et contribue à déplacer les enjeux et les débats sur ces questions.

En mettant en évidence les deux faces de la politisation des mobilités, cet ouvrage vient ainsi nous rappeler la complexité de l'activité politique elle-même qui oscille entre le travail critique de déstabilisation et de mise en désordre qu'ont d'abord généré les mobilités et le travail de fabrique des politiques publiques et des institutions qui tentent de rétablir de l'ordre avec de nouvelles politiques de mobilité. Jacques Rancière considère qu'il existe ainsi deux formes politiques, la première qu'il nomme « police » et qui façonne les rues et définit qui et comment on doit s'y comporter et la deuxième qu'il nomme « politique » et qui désignent les activités politiques qui détournent l'ordre des choses et transforment la rue en lieu de manifestation et de contestation de l'ordre établi¹⁶. L'activité politique se trouve ainsi d'une part dans ce travail de contestation et de mise en désordre mais qui paradoxalement se nourrit de l'ordre qu'il critique et d'autre part dans ce travail de fabrique des politiques publiques et des remises en ordre qu'elle rend possible et qui se nourrit des contestations pour se légitimer¹⁷. En prouvant tout l'intérêt d'étudier la politisation des mobilités, cet ouvrage ouvre de nouvelles perspectives qui, espérons-le, encourageront bien d'autres travaux à prolonger le débat.

15. ZITTOUN Philippe, « The Domestication of a "Wild" Problem: Taming Policy Agenda Setting », in ZAHARIADIS Nikolaos, *Handbook of Public Policy Agenda Setting*, 2016, p. 254-261.

16. RANCIÈRE Jacques et ROBERT Jean-Michel, *Aux bords du politique*, Paris, Gallimard, 1998.

17. ZITTOUN Philippe, *La fabrique politique des politiques publiques : une approche pragmatique de l'action publique*, Paris, Presses de Sciences Po, 2013.