

La mobilité quotidienne en politique Des manières de voir et d'agir

Mémoire d'habilitation à diriger des recherches

Caroline GALLEZ, LVMT-IFSTTAR, mars 2015

Depuis les années 1990, la régulation des mobilités quotidiennes fait l'objet de controverses scientifiques et politiques nombreuses, qui attestent de la redéfinition d'un problème d'action publique et de la mise à l'épreuve d'un secteur, celui des transports, caractérisé par la domination d'approches techniques et fonctionnelles. Le nouveau regard porté à la mobilité dans les sciences sociales alimente une critique des approches traditionnelles du mouvement, en particulier celles de la socio-économie des transports. Dans le champ politique, la remise en cause de l'ancien paradigme dominant de la planification des transports, fondé sur le principe de prévision et de satisfaction de la demande de déplacement, s'accompagne de nouvelles orientations qui préconisent une gestion, voire une diminution, de la demande de déplacements. Pour autant, les controverses autour des objectifs et des moyens de cette régulation témoignent de la difficile émergence d'un nouveau paradigme politique.

Le projet de cette thèse d'habilitation est de démontrer l'intérêt d'une approche croisée des manières de voir et d'agir sur la mobilité quotidienne qui part du politique. Le politique est entendu dans une double perspective d'action collective en vue d'atteindre des objectifs partagés, mais aussi de contestation d'un ordre établi, que cette contestation s'adresse aux normes ou aux savoirs institués sur lesquels cet ordre s'appuie. Partant du constat de « crise » à la fois conceptuelle et politique de la régulation des mobilités quotidiennes, nous avons cherché à en approfondir les causes et les manifestations et à analyser le processus de transformation sociale associé.

L'angle d'analyse privilégié est celui des croisements entre connaissance et action. D'un côté, nous nous sommes intéressés à la façon dont les outils de la connaissance de la mobilité quotidienne (catégories d'analyse, indicateurs, modèles) rendaient compte de manières d'agir, c'est-à-dire de formuler des problèmes et de choisir des moyens pour les résoudre. D'un autre côté, nous avons analysé la manière dont les politiques locales, qui visent à résoudre (partiellement et provisoirement) un problème de mobilité quotidienne caractéristique d'un territoire et d'une période donnés, bousculent les doctrines instituées, s'accommodent de savoirs partiels, créent de nouvelles manières de voir et d'agir et, ce faisant, contribuent au renouvellement du paradigme de la mobilité.

Ces analyses, qui s'appuient sur un état de l'art de la littérature internationale et sur plusieurs travaux de recherche réalisés principalement en France et sur quelques terrains étrangers, aboutissent à deux constats principaux : d'une part, celui d'une forte résistance du paradigme de l'offre de transport, au-delà des changements liés au processus de territorialisation de l'action publique ; d'autre part, une difficulté à interroger et à prendre en compte les impacts sociaux des politiques visant à l'amélioration des conditions de déplacement. Ces constats nous conduisent à énoncer une proposition, celle d'un changement de paradigme politique qui s'appuierait sur la notion d'accessibilité afin de poser de manière plus transversale la question des inégalités d'accès aux ressources urbaines.