

Texte de la 603^e conférence de l'Université de tous les savoirs donnée le 7 janvier 2006
Eric le Breton : « Mobilité et inégalités sociales »

Introduction

Nous vivons aujourd'hui dans une société dispersée. Les individus ne sont plus cantonnés à un et un seul territoire mais ils multiplient les ancrages dans des territoires différents, qui peuvent être éloignés les uns des autres. Ainsi, nous habitons dans un endroit, éventuellement dans deux endroits à la fois – la bi-résidentialité devient significative. Nous travaillons dans un troisième lieu ou, là encore, dans plusieurs lieux à la fois. Nos lieux de vacances peuvent changer tous les ans, voire plusieurs fois par an, et ces activités nous mènent parfois à l'autre bout de la terre. De plus, avec Internet et le téléphone, la télévision et le cinéma, nous entretenons des liens, parfois denses et importants dans notre identité, avec des personnes géographiquement très éloignées de nous.

Ce type de configuration, marginale il y a trois ou quatre décennies, est aujourd'hui devenue banale. Qu'elle soit vécue sur le mode de la contrainte ou de la liberté, la mobilité est une norme de la société contemporaine.

Quel est l'impact de cette nouvelle norme sur l'organisation sociale ? Les groupes sociaux dominants d'une société mobile sont les mêmes que dans une société moins mobile ? Les groupes sociaux dominés sont les mêmes dans une société dispersée et dans une société moins dispersée ? La mise en mobilité de la société réorganise-t-elle la hiérarchie sociale ? Ou bien vient-elle simplement renforcer la hiérarchie sociale préexistante ?

Nous explorerons ces questions en trois temps. Nous signalerons d'abord que l'examen de ces questions s'inscrit dans un renouvellement récent de l'étude des mobilités. Puis nous examinerons, pour les relativiser, quelques dimensions de l'hypothèse sur les rapports entre la mobilité et la hiérarchie sociale. Enfin, nous éclairerons *pourquoi* certaines populations sont très mobiles et d'autres moins mobiles.

1. La mobilité, un analyseur des sociétés contemporaines

La recherche en matière de transport est extrêmement productive depuis cinquante ans. Dans la France des Trente glorieuses, il s'est agi d'équiper le territoire d'autoroutes et de réseau ferré, de gares et d'aéroports, puis, à partir des années 1970, de réimplanter le transport collectif dans les agglomérations.

Dans ce contexte, des travaux innombrables ont été conduits en relation forte avec les objectifs des aménageurs qui devaient dessiner des réseaux, calibrer les

voiries et gérer les flux. Ces recherches visaient à identifier les « besoins »¹ des populations pour que les choix d'aménagement soient les plus judicieux possibles : d'où les personnes viennent-elles ? Où vont-elles ? Quelles sont les heures de pointe et les heures creuses ? Toutes ces informations permettaient de dimensionner l'offre de transports de manière aussi pertinente que possible.

Nous réunissons ces travaux dans une catégorie de la socio-économie des transports. Cette dénomination de socio-économie des transports est *stricto sensu* celle d'un programme de 1973 du ministère de l'Équipement mais au-delà, elle recouvre une manière tout à fait particulière de problématiser l'étude des mobilités. Pour définir cette approche, retenons quatre points.

Premièrement, le regard du chercheur ou de l'opérateur est focalisé sur le transport à proprement parler, c'est-à-dire sur les déplacements physiques des personnes entre un point A et un point B.

Deuxièmement, la socio-économie du transport consiste en une attention quasiment exclusive, aux grands équipements et aux infrastructures du transport et à leur environnement technique.

Troisième point, cette approche privilégie une appréhension statistique des individus : un individu égale un individu. L'approche statistique est intéressante parce qu'elle permet de mesurer, d'évaluer et de programmer. Elle laisse toutefois de côté les caractéristiques sociales, professionnelles, culturelles des individus. Ainsi on peut comptabiliser, par exemple, le nombre de voitures dont disposent les catégories aisées et les catégories très modestes. Ce décompte ne suffit pas à comprendre quel est le statut de la voiture dans ces deux milieux sociaux, lesquels usages diffèrent nettement.

Enfin, la socio-économie du transport se préoccupe essentiellement de ce que Bernard Gérardin le « transport employeur »², les navettes entre le domicile et le travail. Cette question est importante mais elle laisse dans l'ombre d'autres aspects tout aussi importants tels que les déplacements vers les lieux de loisir et de vacances, ou la manière dont les déplacements sont organisés au sein des familles.

Depuis quelques années, cette approche initiale est profondément renouvelée, les chercheurs mettant en évidence que la mobilité dépasse largement le transport.

La mutation en cours, portée par l'ensemble des sciences sociales et humaines, peut être résumée en peu de mots. La question traitée n'est plus « quelles sont les pratiques de déplacement des individus ? » mais « comment les individus construisent leurs identités à travers les rapports qu'ils entretiennent à différents territoires ? »

L'idée sous-jacente à ce nouveau regard est que la mobilité n'est pas une dimension sectorielle et autonome de la vie sociale mais, au contraire, une

¹ Qui peut déterminer avec sûreté quels sont les « besoins » de l'autre ? Aménageurs et critiques de l'aménagement se sont durement affrontés autour de cette question dans les années 1960 et 1970.

² Gérardin B., *Le transport employeur*, Economica, 1981.

dimension transversale, présente dans *toutes* les pratiques sociales, sans aucune exception, de la plus individuelle à la collective.

Ainsi, des travaux montrent aujourd'hui qu'il existe des interrelations entre la mise en mobilité de notre société et les fonctionnements familiaux, les modèles éducatifs, les manières de vivre sa vie de couple, l'accès des adolescents à l'autonomie, les modes d'organisation du travail, les manières de faire ses courses, etc.³.

Tous les domaines de la vie sociale sont impactés par la dispersion et, en retour, ils impactent la mobilité. Dès lors qu'une famille a pris l'habitude de la double résidence, ses membres deviennent consommateurs et demandeurs de services de mobilité dont le développement va renchérir la dispersion sociale.

Si la mobilité est un analyseur des sociétés contemporaines, il devient possible d'examiner ses rapports avec la hiérarchisation sociale.

2. Mobilité et hiérarchie sociale – l'hypothèse et quelques-unes de ses limites

Une hypothèse partagée est que l'on pourrait hiérarchiser les groupes sociaux en fonction de leurs capacités à la mobilité. Dans cette perspective, certains chercheurs parlent de « classes mobiles »⁴, qui sont en fait des « classes sociales » transposées dans le monde la mobilité. D'autres parlent de « capital de mobilité »⁵ ou de la mobilité comme un capital dont disposeraient les individus au même titre qu'ils disposent d'un capital économique, d'un capital social et d'un capital culturel, au sens de Pierre Bourdieu.

Comment s'organise alors - en tendance - cette hiérarchie sociale ? Les individus situés en haut de la hiérarchie sociale auraient des identités territoriales choisies, changeantes et complexes. Ces individus construiraient leurs identités dans une sorte de kaléidoscope territorial, mixant des engagements sociaux dans leur quartier de résidence, mais aussi dans plusieurs autres quartiers de leur agglomération, et simultanément d'autres engagements tout aussi significatifs dans d'autres régions et dans d'autres pays. Ils pourraient « jongler » sans difficulté avec toutes ces inscriptions territoriales, passant d'un territoire à l'autre, les associant, les combinant, du fait de leur accès immédiat à tous les dispositifs de délocalisation : la voiture, le train, l'avion, le téléphone, Internet...

³ Deux publications collectives rendent compte de cette approche extensive de la mobilité : Allemand S., Ascher F. et Lévy J. (dir.), *Les Sens du mouvement*, Belin, 2004 ; Bonnet M. et Aubertel P. (dir.), *La ville aux limites de la mobilité*, PUF, 2006.

⁴ Ollivro J., « Les classes mobiles », in *L'Information géographique*, n° 3, 2005, pp. 28-44.

⁵ C'est le cas notamment de John Urry, *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie ?* Armand Colin, 2005.

En bas de la hiérarchie sociale, les individus sont coincés sur des territoires étroits, de l'ordre de quelques kilomètres autour du domicile, dont ils ne peuvent pas sortir au fil des semaines, des mois et des années. Ces personnes ont un accès restreint et compliqué aux systèmes de délocalisation ; elles n'ont pas de voiture, ne prennent jamais le train ni l'avion, n'ont pas de téléphone portable, ne se sont jamais servi d'Internet.

Voilà le principe d'une hiérarchie sociale où la position des individus et leurs capacités de mobilité montent ensemble ou descendent ensemble. Ce type de classement est juste, mais pour partie simplement.

« Simplement », parce que si l'on dispose à présent d'études nombreuses sur les rapports aux territoires des populations vulnérables, aboutissant globalement aux mêmes résultats⁶, il n'existe que fort peu d'études sur les rapports aux territoires des catégories sociales favorisées – les concernant, on est encore dans l'hypothèse.

De plus, le classement où la position sociale et la capacité de mobilité bougent ensemble comporte des anomalies.

Par exemple, les personnes issues de l'immigration parcourent de longues distances, reviennent régulièrement dans leurs pays d'origine, entretiennent des relations denses et fréquentes avec leurs pays d'origine grâce au téléphone, à Internet, à la télévision câblée ou par l'intermédiaire de compatriotes qui font les allers-retours. Voilà des personnes qui sont classées plutôt en bas de la hiérarchie sociale alors qu'elles ont des identités territoriales complexes, établies sur des espaces distants les uns des autres.

Des anomalies de classement apparaissent aussi quand on ne se contente pas de cartographier les territoires pratiqués par tel ou tel groupe social mais que l'on prend en compte les vécus subjectifs de la mobilité. Les cadres d'entreprises sont intéressants sur ce plan. Ils sont à priori les figures emblématiques, les héros de la société mobile. Ils ont un statut social élevé et consacrent énormément de temps, de moyens, de compétences à la mobilité.

Mais quand on s'intéresse à la manière dont ces personnes vivent intimement ce monde de la mobilité, la figure du héros disparaît totalement. Les cadres n'aiment pas cette mobilité. Elle leur est imposée par le travail, par la hiérarchie ; elle est fatigante parce que les trajets sont longs et qu'il faut porter des choses lourdes : la valise, l'ordinateur ; elle est inconfortable parce qu'il y a du décalage horaire, des différences de climat, d'ambiance ; elle est angoissante parce qu'il faut courir sans cesse pour ne pas rater les correspondances, les rendez-vous...

⁶ Voir notamment Orfeuill J.- P., *Transports, pauvretés, exclusions*, Ed. de l'Aube, 2004. Wenglenski S., *Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Ile-de-France*, thèse d'urbanisme, université de Paris XII, 2003 ; Le Breton E., *Bouger pour s'en sortir, Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Armand Colin, 2005.

De plus, bien souvent, ces cadres vont à l'autre bout du monde pour travailler avec des membres du même groupe industriel ou de services. Leur mobilité lointaine les conduit à aller dans une usine qui est organisée exactement de la même manière qu'en France, et dont ils ne sortiront pas faute de temps. Ils font ainsi des milliers de kilomètres pour un dépaysement qui est proche de zéro. Enfin, quand ils reviennent chez eux, c'est pour poser les valises et surtout, surtout... ne plus bouger.

Ce vécu de la mobilité amène à penser qu'elle n'est pas forcément un atout social. C'est en effet un drôle de capital que celui dont on est prêt à se défaire...

Au global, nonobstant sa séduction et son apparente évidence, l'idée d'une covariation des positions sociales et des capacités de mobilité ne doit, en l'état actuel des connaissances, être considérée que comme une hypothèse de travail.

Dans la perspective de ce chantier, il est peu judicieux de parler de « classes mobiles » ou de « capital de mobilité ». Ces deux notions renvoient à une société qui n'est plus forcément la notre. Elles sont utiles pour analyser une société construite autour du travail et dans laquelle les groupes sociaux étaient relativement hiérarchisés les uns par rapport aux autres. Mais appliquées à la société mobile, ces deux idées peuvent conduire à des impasses.

D'abord parce qu'elles ne donnent pas forcément les moyens de comprendre les fonctionnements sociaux particuliers de la société mobile. Si l'on pense que la société mobile est véritablement un nouveau type de société, il faut dans ce cas élaborer les notions qui permettent de rendre compte de sa nouveauté et dans cette perspective, « classes mobile » et « capital de mobilité » sont des notions anachroniques.

Ces notions conduisent à un autre type d'impasse, consistant à laisser de côté des groupes sociaux qui n'existent pas en tant que tels dans une société du travail, mais qui existent bel et bien dans une société mobile et qui sont de plus significatifs de cette société : par exemple, les communautés d'internautes, les péri-urbains, les différentes catégories de migrants ou encore ce groupe des personnes d'un troisième âge extrêmement actif grand consommateur de tourisme au long cours, et bien d'autres...

Comprendre quels sont les modes de structuration propres à la société mobile est un chantier à peine ouvert

3. La mobilité au cœur de la différenciation sociale

Si l'on ne connaît pas encore les critères de classement d'une société mobile, il est clair que la mobilité participe de la différenciation sociale des individus.

Ceux qui s'intéressent à cette question abordent généralement la mobilité comme un potentiel d'accès aux ressources de la vie sociale, qu'il s'agisse de la

formation et du travail, des loisirs et de la sociabilité. La mobilité participe alors de l'inégalité sociale parce que certains, étant mobiles, ont accès à ces ressources de la vie sociale. D'autres, moins mobiles, n'y ont pas accès et se retrouvent déclassés.

Notre approche est différente et complémentaire. La question qui nous intéresse est la suivante : qu'est-ce qui explique que certains individus soient très mobiles et que d'autres le sont beaucoup moins ? Quels sont les facteurs qui facilitent ou empêchent la mobilité ?

Passons rapidement par le plus évident, par ce qui vient immédiatement à l'esprit – mais qui n'est pas faux pour autant ! Si certaines personnes sont plus mobiles que d'autres, c'est qu'elles ont davantage de moyens de déplacement. Certains individus ont assez d'argent pour payer le train et l'avion sans compter, disposent d'une, de deux ou de trois voitures. Les disparités sociales sont significatives sur ce point. Dans la France d'aujourd'hui, seuls 4 % des ménages les plus fortunés n'ont pas de voiture. Ce sont principalement des ménages habitant les grandes agglomérations pour qui il est du dernier chic *de ne plus avoir* de voiture. Les professions libérales notamment sont en train de se déséquiper. On trouve là une stratégie de distinction au sens de Pierre Bourdieu. A l'autre extrémité du spectre social, 56 % des ménages les plus modestes n'ont pas de voiture. Les inégalités sont également fortes en matière d'équipement informatique, téléphonique, de connexion Internet, etc. Les moyens techniques du déplacement expliquent donc les différentiels de mobilité.

Mais d'autres facteurs, moins connus, sont aussi déterminants de ces différentiels.

Les capacités psychomotrices

Avant la voiture, le métro ou le bus, le corps est le premier outil de la mobilité. Etre mobile suppose la maîtrise du corps : apprendre à marcher, avoir le sens de l'équilibre, être convenablement latéralisé, avoir une maîtrise psychomotrice fine pour pouvoir conduire. Savoir conduire est en effet un comportement expert qui implique d'avoir un œil dans le rétroviseur, un œil sur la route, de manipuler trois pédales, des manettes, le volant, de garder une attention flottante aux bruits du moteur, mais aussi à l'environnement sonore extérieur à la voiture...

Si certaines populations sont peu mobiles, c'est parce qu'elles ont des difficultés dans ce registre psychomoteur. C'est le cas des personnes handicapées, de personnes âgées mais aussi celui de personnes qui vivent des situations de précarité et de désocialisation qui amoindrissent leur maîtrise du corps parce qu'elles souffrent de petits handicaps, d'usure du corps les empêchant de marcher longtemps ou de rester debout longtemps, qui souffrent également de fatigues chroniques et de dépressions, de conduites addictives aux médicaments, à l'alcool ou aux drogues, de surcharges pondérales, etc.

Cette dimension du corps comme compétence est observable chez des personnes qui sont, elles, très mobiles.

Les cadres habitués à voyager loin *apprennent* à s'habiller pour le voyage, *apprennent* à choisir le format de bagage qui ne va pas trop les fatiguer, *apprennent* à s'adapter aussi confortablement que possible au siège de l'avion, *apprennent* à ménager à leur corps des moments de repos entre l'avion et le train, le train et la voiture... Ces personnes acquièrent des techniques du corps, et ces apprentissages leur permettent de voyager loin et souvent.

La maîtrise des techniques du corps est un facteur crucial de la mobilité.

La cognition de l'espace

Pour être mobile, il faut disposer d'une représentation des lieux où l'on va se déplacer. On ne peut se déplacer physiquement que dans un espace où l'on peut se déplacer mentalement, dont on peut construire des images mentales, où l'on identifie des trajets, où l'on dispose de repères.

La mobilité nécessite une appropriation préalable des territoires qu'elle renforce et améliore à travers un processus d'apprentissage. Une première représentation schématique d'un territoire permet un premier déplacement, lequel améliore l'appropriation de ce territoire, ce qui permet ensuite des déplacements plus complexes, etc.

Là encore, l'observation des populations en situation précaire met en évidence l'importance de ce registre. Prenons quelques exemples.

En premier lieu, l'exemple de personnes habitant dans de grandes agglomérations qui disposent de réseaux de métros très performants mais qu'elles n'utilisent *jamais*. Pourquoi ? Parce que le plan du réseau de transport leur est incompréhensible ; parce qu'elles ne parviennent pas à construire mentalement le lien entre le réseau de transport souterrain et la ville en surface ; mais aussi parce qu'elles ont le sentiment d'être perdues dans les environnements du transport et de la ville.

Les psychologues de l'environnement ont forgé la notion de « surcharge environnementale » qui décrit ce genre de situation⁷. Nous sommes parfois soumis à un bombardement d'informations. Quand nous arrivons un vendredi soir à la gare de Lyon, nous voilà dans un environnement qui nous envoie deux cents informations à la seconde, dans des registres très différents : les informations visuelles et sonores de la SNCF, les panneaux publicitaires, les devantures des magasins, les mouvements de foule, les comportements de nos voisins immédiats, etc.

Nous avons généralement la capacité de traiter, de sélectionner, d'oublier ces informations. Mais certaines personnes sont en surcharge environnementale. Elles

⁷ Voir notamment Moser G. et Weiss K. (dir.), *Espaces de vie*, Armand Colin, 2005.

se « déconnectent » alors, elles se replient sur elles-mêmes et restent chez elles ou dans leurs quartiers. La meilleure méthode, en effet, de ne pas se retrouver dans la situation angoissante d'une surcharge environnementale est d'être le moins mobile possible.

Ces difficultés dans la cognition de l'espace sont également observables chez des personnes issues de l'immigration. Dans leurs pays d'origine, ces personnes – des femmes en particulier - ont été socialisées à un type d'organisation territoriale, à une ambiance, à une physionomie particulière des villes.

Quand elles arrivent en France, elles se trouvent plongées dans un environnement qu'elles ne connaissent pas et qu'elles ne comprennent pas, ou du moins qu'elles ne comprennent pas tout de suite. Il peut se passer un temps d'adaptation de l'ordre de plusieurs mois avant que ne soit intégrée l'organisation particulière de l'espace. Mais en attendant que cet apprentissage soit effectué, voilà des personnes dont la capacité de mobilité sera réduite.

Un individu est donc d'autant plus mobile qu'il maîtrise les schémas d'organisation de l'espace et que la succession de ses expériences lui permet de construire des modèles toujours plus généraux : par exemple, il est « perdu » lors de sa première visite d'un aéroport, un peu moins la seconde fois. La troisième fois, il va commencer de modéliser son expérience de l'aéroport de Roissy et ce modèle va réduire les coûts et les temps d'apprentissage du fonctionnement d'un autre aéroport, à Londres ou à Rome.

Les personnes qui sont très mobiles sont celles qui ont opéré ce travail de modélisation.

La capacité à maîtriser mentalement l'organisation de l'espace est de plus en plus déterminante de la mobilité des personnes parce que les territoires dans lesquels nous vivons sont de plus en plus compliqués. Au fur et à mesure que les agglomérations s'étalent, les réseaux, les croisements, les rocade, les bretelles, les panneaux, les branchements, etc., se multiplient. L'espace se complique à tel point que des systèmes toujours plus nombreux viennent aider les individus à se repérer : les plans de ville, les agences de voyages, les guides, les GPS dans les voitures. Mais l'accès à ces dispositifs d'aide est lui-même discriminant et producteur d'inégalités sociales.

Signalons un dernier élément dans le registre de la cognition de l'espace. Notre représentation des territoires dépend aussi beaucoup des expériences que nous y avons vécues dans leur dimension affective, émotionnelle. Nous aimons ou nous détestons des quartiers, des villes parce que nous y avons vécu des moments heureux ou malheureux de notre vie. Notre capacité à appréhender et à s'appropriier ces espaces et, partant, à y être mobile, est fonction de ce registre émotionnel.

Regardons à nouveau du côté des populations vulnérables. Ces personnes ont souvent vécu des événements de vie traumatisants : l'abandon par les parents, des

décès, divorces, ruptures de tout type, des licenciements... Ces événements biographiques viennent colorer les territoires où ils sont advenus, leur donnent un sens, un climat particuliers. A partir de là, les territoires deviennent douloureux, ce sont des repoussoirs et ils sont évités. Des femmes sont incapables d'accepter un job dans une commune proche de chez elles mais où habite l'ex-conjoint qui les a battu. Des hommes refusent de traverser un quartier de leur ville où est installée l'entreprise dans laquelle ils ont travaillé vingt ans avant d'être brutalement licenciés.

La dimension affective du rapport aux territoires participe de la cognition de l'espace et oriente nos pratiques de mobilité.

La mise aux normes de soi

Contrairement à une idée spontanée, l'espace n'est pas ouvert, il n'est pas librement accessible ; l'espace n'est pas une table rase à la disposition de chacun. Il est au contraire surinvesti de dispositifs très nombreux qui encadrent la manière dont nous nous l'approprions et dont nous l'utilisons.

Etre mobile et entrer en rapport avec l'espace nous amène à nous confronter aux normes sociales qui y sont inscrites à travers différents systèmes et objets.

Accéder au réseau autoroutier suppose de disposer d'une voiture et d'avoir préalablement intégré plusieurs systèmes de normes dans les domaines économique : être en mesure de faire un crédit pour acheter sa voiture, dans le domaine des savoirs (lire, écrire, avoir le permis), dans le domaine du comportement routier : il y a un bon comportement routier et un mauvais comportement routier, mais aussi dans le domaine des normes de santé et des compétences du corps, etc.

L'accès à un réseau de transport collectif suppose de passer par plusieurs étapes obligatoires : comprendre comment le réseau est organisé, savoir se servir des distributeurs automatiques de titre, des valideurs. Une fois entré dans le réseau, l'usager a le droit d'être soit debout, soit assis, mais n'a plus le droit d'être allongé, et le dispositif technique des sièges individualisés l'en empêche. L'entrée sur un réseau de transport collectif impose de se mettre au format, aux normes de cet espace particulier. De la même manière, le piéton doit respecter des codes d'usage de l'espace : marcher sur le trottoir, traverser dans les clous et uniquement quand le « petit bonhomme » passant au vert lui en donne l'autorisation.

L'espace est un prescripteur de comportements extrêmement efficace.

Ces systèmes normatifs sont banalisés, fondus dans l'économie de la vie quotidienne. Il n'en demeure pas moins que leur transgression est sanctionnée, sévèrement pour les infractions aux normes routières et de manière plus informelle mais disqualifiante pour ceux qui s'allongent sur ce qui reste de bancs dans les stations du métro.

Les empêchements de mobilité qu'éprouvent certaines personnes sont liées à leurs décalages par rapport aux normes à respecter. IL peut s'agir de :

- difficultés dans le domaine des normes de savoir : ne pas savoir lire et ne pas pouvoir obtenir le permis de conduire, ou ne pas lire les informations qui nous aident à nous orienter ; ne pas comprendre les annonces sonores ;
- difficultés dans le domaine économique : les interdits bancaires n'ont pas souvent de carte bleue et ont rarement les moyens d'avoir et d'entretenir une voiture en bon état...
- difficultés dans le domaine réglementaire : pas de permis mais on conduit quand même, la voiture n'a pas de contrôle technique, pas d'assurance ; des immigrés n'ont pas de papiers, et ils limitent leur mobilité pour réduire les risques de se faire attraper...

A l'autre extrémité du spectre social, on rencontre des personnes mobiles qui sont équipées d'une large panoplie de sésames. Elles maîtrisent le français et éventuellement d'autres langues, ce qui ouvre l'espace praticable. Elles disposent des papiers, du permis de conduire, de la carte bleue, mais aussi la carte « Grand voyageur », de la carte « Fréquence plus », de la carte « Business » de chez Avis ou Hertz, etc. Ces sésames leur permettent de circuler mieux, plus vite, de manière plus détendue.

Cette dimension normative de l'espace départage ceux qui peuvent être mobiles parce qu'ils sont conformes, de ceux qui sont moins conformes et qui ont moins le droit à la mobilité.

Le système des objets de la mobilité.

Quel que soit le type de mobilité, notre rapport à l'espace est médiatisé par un système d'objets d'une extraordinaire diversité. Parmi ces objets, bien sûr, les plus « gros » : le train, l'avion, la voiture, le vélo. Mais aussi tout ce qui vient équiper, prolonger, protéger le corps en mouvement : les chaussures, les vêtements, les valises à roulettes, le règne des petits objets très portables : téléphone, ordinateur, lecteur de DVD portables, ustensiles de toilette miniatures... il existe aujourd'hui une industrie active et inventive dans ce domaine, notamment sur le plan du marketing.

Le système des objets de la mobilité intègre aussi tout ce qu'on pourrait dénommer les objets de frontière, c'est-à-dire les dispositifs qui permettent de passer d'un territoire à l'autre : les péages autoroutiers, les portiques de sécurité dans les aéroports, les systèmes de compostage des titres de transport... Et puis les trottoirs et escaliers mécaniques, les éléments du mobilier urbain, toutes les bornes de services en libre accès (bornes Internet ou bornes de services postaux) ; tout un ensemble de services à la personne, etc.

Mais encore tous les ustensiles domestiques : le four micro-ondes, le lecteur de DVD, le congélateur, la télévision. Ces objets ne sont pas spécialement dédiés à la mobilité mais ils participent de différentes manières à la mobilité des personnes.

Depuis longtemps, ceux qui s'intéressent à la mobilité sont attentifs aux gros objets, les infrastructures et les matériels roulants. Mais les petits objets sont aussi structurants du monde de la mobilité. Le sac à dos est aussi important que l'avion dans la compréhension de la communauté des routards ; le téléphone portable est aussi important que la voiture dans la compréhension de la communauté des *ravers*.

Ce système des objets est un discriminant social très efficace. J'ai rencontré un jeune homme désargenté qui n'avait pas les moyens de se payer un billet de RER pour sortir de sa cité. Il est venu à Paris à pied, ça lui a pris quelques heures de marche qui ont détruit sa paire de chaussures de mauvaise qualité. Dans des milieux sociaux plus favorisés, les personnes ont les moyens de s'acheter une paire de chaussures de bonne qualité et spécialement dédiées à la marche.

De manière moins anecdotique, l'accès au système des objets de la mobilité suppose d'avoir des capacités économiques. Il faut aussi disposer de compétences d'usages qui ne vont pas de soi : savoir utiliser le valideur d'un métro et passer la barrière de péage, savoir utiliser l'ordinateur et le distributeur de titres, etc.

Pour accéder à ce système des objets, il faut donc avoir des compétences techniques mais aussi et en même temps, des compétences sociales. Les objets techniques ne se « promènent » jamais seuls dans la ville. Pour les utiliser, il faut être capable de discuter avec les professionnels qui les font fonctionner. Dans le monde des mobilités, il y a toujours un moment où l'on a besoin de demander un renseignement, une aide, une prestation, une orientation, et cela suppose d'être capable de trouver le bon guichet, de se faire comprendre de la bonne personne.

Pour conclure les moyens du déplacement, les techniques du corps, la cognition de l'espace, la mise aux normes de soi et le système des objets de la mobilité sont (quelques unes) des dimensions constitutives de la mobilité.

La mobilité est souvent abordée à travers les seuls moyens de déplacement, dans un registre instrumental, comme une prothèse extérieure aux individus. On voit au contraire que la capacité de mobilité des individus renvoie à des facteurs profondément intériorisés par les individus, relevant de la socialisation, des appartenances sociales, des apprentissages les plus fondamentaux et des conditions sociales de ces apprentissages.

Chacun de ces registres est source de différenciations sociales fortes. Tous les individus n'ont pas le même type de cognition de l'espace, tous n'ont pas les mêmes usages des objets de la mobilité, tous n'ont pas le même état de santé.

Voilà pourquoi la mobilité est effectivement une source de différenciation sociale, susceptible de produire des effets d'autant plus marqués que notre société est de plus en plus dispersée.