

Séminaire « Apprendre la mobilité »,  
Villeurbanne, le jeudi 20 mars 2014

## **La mobilité entre apprentissage personnel et apprentissage embarqué**

Éric Le Breton,  
Maître de conférences en sociologie à l'université Rennes 2,  
Directeur scientifique du projet Ville Lisible.

Je vais essayer de déconstruire ce que veut dire « apprendre la mobilité ». En abordant deux questions : d'abord, quand on apprend la mobilité, qu'est-ce qu'on apprend ? Ensuite, qui apprend ? L'individu n'est pas le seul apprenant ; il est complété par des dispositifs qui apprennent pour lui.

1/ L'apprentissage de la mobilité est une question d'une grande complexité parce que les savoir-être et savoir-faire mobile sont innombrables.

Pour fixer un peu les choses, rappelons-nous qu'en 1950 en France, l'immense majorité de la population, urbaine comme rurale, vivait dans la proximité à son logement. Les dispositifs de mobilité tels que la radio, la télévision, le téléphone, la voiture, le train, l'avion étaient rares... En trente ans, entre 1950 et 1980, tous ces outils de la mobilité se sont massivement diffusés et les pratiques de mobilité se sont développées de façon extraordinaire. Et puis, à partir de 1980, s'engage la révolution de la mobilité virtuelle, celle d'Internet et du téléphone portable.

Si nous vivons aujourd'hui dans une société des mobilités qui n'existait pas en 1950, c'est que les français ont réalisé des apprentissages considérables : d'énormes atlas cartographiques sont entrés dans les têtes de tout un chacun ; *via* la télévision, nous avons appris à développer des relations fortes à des territoires et des personnes que l'on ne voit jamais ; nous avons appris à nouer de vraies histoires d'amour dans la mobilité virtuelle ; nous avons appris la vitesse et aussi à combiner des vitesses de déplacement différentes : je prends l'exemple classique de la personne qui marche lentement

dans les couloirs d'un TGV qui va très vite, tout en utilisant sur son smartphone qui transmet de l'information de manière presque instantanée...

Tout ce qui est parfaitement évident pour nous, était parfaitement inenvisageable il y a moins de cinquante ans. La mobilité a transformé radicalement tous les fonctionnements sociaux, parce que les individus ont été capables de faire des apprentissages dont la profondeur et la complexité restent à analyser.

On est là dans un changement de niveau anthropologique, c'est-à-dire qui engage la nature de l'Homme. C'est l'hypothèse qui est poursuivie par certains. Notamment la RATP, Alain Berthoz, neurophysiologiste au collège de France et d'autres structures qui ont lancé, il y a quelques années, un séminaire intitulé « Cognition et mobilité », dont l'objet est d'explorer de manière précise comment le cerveau fonctionne dans cette société des mobilités dans laquelle les relations aux vitesses, aux types d'espaces sont aussi complexes.

Aussi quand, avec les opérateurs de l'insertion sociale et professionnelle ou avec les opérateurs de la politique de la Ville, nous nous posons les questions de « comment aider des personnes à comprendre un plan de métro, à utiliser un distributeur automatique de titres ou bien à se repérer avec un GPS dans une rue ou une gare », nous ne posons pas des questions triviales mais au contraire des questions fondamentales ; et nous ouvrons un chantier encore neuf.

2/ Quand on dit apprendre la mobilité, l'image qui s'impose à moi est celle de l'ajustement plus ou moins facile entre un individu isolé et une collection d'objets techniques dont il doit maîtriser les usages : la voiture, le métro, le téléphone, l'ordinateur... L'idée d'un individu plongé dans un monde technique et doté de plus ou moins de compétences instrumentales.

C'est un peu plus compliqué.

Il faut prendre en compte trois éléments :

a/ Le premier c'est l'individu et l'ensemble de ses capacités cognitives, au sens large du mot, c'est-à-dire tout ce qui relève de la connaissance et des processus de production des connaissances.

L'apprentissage de la mobilité c'est alors l'intégration d'un système de « navigation » embarqué dans le cerveau, le développement d'une cognition de l'espace, la compréhension des cartes, des plans, de l'organisation compliquée des espaces de la ville... C'est aussi la capacité à mettre en oeuvre les automates nombreux du transport et de la ville : les barrières et les machines à payer des parkings, les automates des transports collectifs, jusqu'aux toilettes publiques qui sont automatisées... L'apprentissage de la mobilité renvoie donc à tout un ensemble de capacités techniques, instrumentales, opératoires de l'individu.

b/ Mais il y a d'autres éléments à prendre en compte.

Je voudrais évoquer le travail d'Anne- Catherine Wagner qui s'intéresse aux cadres internationaux, ceux que les grands groupes promènent de pays en pays pour qu'ils développent les activités. Elle s'intéresse à leurs enfants qui doivent suivre leurs parents d'un pays à l'autre, passer pas mal de temps dans les avions et les aéroports, s'adapter à de nouveaux contextes culturels, à des paysages urbains différents.

L'apprentissage de la mobilité par ses enfants est un problème crucial, au cœur des préoccupations des familles et des écoles. Qu'est-ce qu'on leur apprend ?

- des apprentissages linguistiques
- des techniques de la gestion affective de l'éloignement des amis, des parents, de la gestion des ruptures
- mais encore les compétences relationnelles et les codes culturels qui permettent d'entrer en relation avec des autres différents

Cette maîtrise des dimensions relationnelles et affectives de la mobilité fait l'objet d'un apprentissage précis individuel, qui ne marche pas toujours très bien, il y a des ratés... A tel point que des psychologues américains ont construit une catégorie particulière, celle des « nomades globalisés » qui leur permette de suivre les difficultés des enfants chamboulés par des déracinements multiples.

Une autre population est intéressante ici, celle des étudiants qui partent en voyage d'études à l'étranger, dans le cadre des programmes Erasmus par exemple. Elisabeth Murphy a identifié les compétences utiles au cours de ces mobilités. Elle retient, entre autres :

- les capacités à gérer le dépaysement à partir d'expériences de voyages préalables
- les capacités à créer des liens faibles, c'est-à-dire à trouver rapidement des ressources relationnelles qui n'intègrent pas forcément beaucoup mais qui encadrent et rassurent
- la capacité à s'immerger dans des contextes nouveaux : nouvelle alimentation, nouveaux rythmes, nouvelles civilités...

c/ Il y a un troisième domaine d'apprentissage de la mobilité. C'est le domaine de l'affect, de l'affectif, de l'émotion. Je prends un exemple dans le livre *L'Homme global* de Pico Iyer (2006 en France) Pico Iyer essaye de décrire la figure de la femme et de l'homme global, ceux qui passent d'un avion à l'autre, d'un pays à l'autre, qui vivent dans la mobilité et éprouvent des émotions singulières. Iyer décrit son propre ressenti quand il termine un long voyage en avion :

« Quand j'atterris, je suis littéralement survolté, à cran, avec des poussées d'adrénaline, mais le cerveau éteint et mes défenses à plat. J'écris à des gens que je connais à peine, des lettres où je donne libre cours à mes émotions, chaque film que je vois me bouleverse, comme si j'étais vraiment sous une emprise étrangère. » (87) ; la grande mobilité le plonge dans un état singulier.

Sans aller jusqu'à cette surcharge émotionnelle, nous savons que les émotions et les affects entrent en ligne de compte dans la mobilité : on a peur d'aller dans tel quartier, on a peur de sortir le soir, on n'ose pas s'aventurer dans le métro, ou au contraire, on prend sur soi et on réussit à s'éloigner de son domicile...

La société mobile nous confronte à des émotions et à des sensations particulières ; c'est un registre d'apprentissage qui est moins tangible que l'apprentissage du plan de métro mais tout aussi réel et très opérant.

L'individu en tant qu'individu apprend donc trois choses en matière de mobilité :

- Des capacités opératoires, la navigation par exemple...
- Des capacités procédurales, quand on apprend à apprendre, quand on apprend à s'adapter à des environnements différents, à rencontrer des gens différents...
- Des capacités de gestion des affects, des émotions

Les individus sont extrêmement différents sur ce plan.

Ils ne reçoivent pas les mêmes éducations, ne sont pas plongés dans les mêmes contextes culturels. Certains vivent dans des milieux socialement, culturellement étroits, les milieux du même. D'autres personnes sont socialement plus élevées et vivent dans des milieux extrêmement ouverts, diversifiés... Et puis certains individus ont la possibilité de multiplier les expériences, les mises à l'épreuve de leurs capacités. A partir de là, ils peuvent modéliser, renforcer leurs connaissances, etc.

3/ Mais quand on s'intéresse à l'apprentissage de la mobilité, il faut prendre en compte aussi ce que j'appelle les dispositifs embarqués ou la mobilité embarquée. L'idée est simple : il y a beaucoup d'apprentissages de la mobilité que l'individu ne fait pas directement, mais qu'il délègue à de nombreux dispositifs divers et variés. La mobilité embarquée c'est l'idée que des dispositifs prennent en charge, à notre place, une grande partie des apprentissages et des savoirs de la mobilité, tout simplement parce que nous sommes confrontés à des problèmes trop complexes pour que nous les traitions seuls.

Quelques exemples de dispositifs embarqués :

Le tourisme. Quand un français veut aller en Chine, il va voir une agence de voyage ou un *tour operator*, il regarde des sites Internet, il achète des guides de voyages et sur place il est pris en charge par des guides qui lui font visiter la ville. Si on enlève ces dispositifs, le tourisme est impossible.

Voilà pourquoi je dis « embarqué » : tous ces multiples dispositifs forment ensemble comme une sorte de machine qui nous prend en charge et grâce à laquelle on fait plein de chose dans la société mobile.

Autre domaine dans lequel la mobilité embarquée est hyper-développée : le monde du travail, l'entreprise et particulièrement les grandes entreprises qui envoient sans cesse des cadres à travers le monde. S'ils devaient se débrouiller tout seul, ces cadres n'iraient pas loin. Mais ils ont accès à l'agence de voyage de l'entreprise, au taxi qui les emmène à l'aéroport, au salon grand voyageur dans lequel ils trouvent des aides, des conseils, et une fois arrivés à destination, ils sont pris en charge par le taxi et le collègue local qui les attendent... Et puis, pièce maîtresse de la mobilité embarquée des cadres : l'assistante qu'ils peuvent joindre par téléphone à tout moment et qui est capable de résoudre pour eux tous leurs problèmes.

Dernier exemple, la mobilité des enfants qui fait l'objet d'un dispositif d'embarquement. Sandrine Depeau montre que pendant longtemps, les enfants se baladaient librement dans la ville ; ils pouvaient faire en autonomie leurs apprentissages. Aujourd'hui, les parents ont peur du risque routier, de l'insécurité diffuse de la ville ; l'apprentissage autonome de l'enfant est considérablement restreint et son accès à la ville est encadré par les parents ou des dispositifs du genre pédibus.

Et puis, dans la vie de tous les jours, nous utilisons tous des sites Internet, Google Street View, Google Map, Mappy, les sites et appli des TCL, le GPS, etc.

Dans certains cas, ces dispositifs apprennent pour nous, ils savent à notre place et nous permettent de concentrer notre attention sur autre chose, notamment les dimensions relationnelles, émotionnelles et affectives de nos déplacements. Dans d'autres cas, ces dispositifs « augmentent » l'individu et nous donnent 1 000 fois plus de capacités de stockage de l'information, 1 000 fois plus de capacités à traiter l'information, etc.

Nous vivons dans un monde mobile tellement compliqué que nous sommes obligés de déléguer énormément d'apprentissages à des

dispositifs techniques, humains (l'assistante ou le chauffeur de taxi), et organisationnel.

Bien sûr, certaines personnes ont accès à des dispositifs de mobilité embarquée très complets et performants. D'autres, à beaucoup moins, ou à presque rien. D'un côté, on a le cadre d'entreprise qui peut solliciter une palette d'apprentissages délégués très importante ; de l'autre, la dame qui cherche du travail et qui n'a pour seule aide que le coup de téléphone qu'elle donne à sa fille restée à la maison et qui va la guider à distance...

## **Conclusion**

C'est l'articulation entre apprentissage individuel et apprentissage embarqué qui permet de comprendre les pratiques des personnes. L'apprentissage de la mobilité, comme tous les apprentissages, est fortement contextualisé. Il dépend des capacités personnelles des individus, mais ces capacités sont aidées ou non par les dispositifs d'embarquement. A capacité égale, une jeune fille de l'université de masse peut difficilement partir faire un semestre d'étude à l'étranger parce qu'il y a peu de place ; alors que 100% des jeunes filles d'une école de commerce partent faire une année entière à l'étranger...

Aujourd'hui, il faut pouvoir jouer et innover sur les deux plans : le développement des capacités individuelles et la maîtrise de la mobilité embarquée. Il faut des capacités individuelles car c'est le cerveau de l'individu qui traite l'information, qui gère les affects et qui produit de l'expérience et de l'expérimentation. Mais notre vie quotidienne s'étend sur des territoires si complexes qu'on ne peut pas les maîtriser directement, uniquement par l'expérience personnelle. L'apprentissage embarqué permet d'aller un peu loin et de faire des expériences. L'apprentissage de la mobilité est partagé.