

Les dimensions pratiques de la mobilité

-DOCUMENT DE TRAVAIL EN COURS D'EVOLUTION-



Pour une ville lisible

Quelques principes de base pour un apprentissage de la mobilité

Remarques préalables

1. Les remarques qui suivent sont formulées dans la perspective de la création d'outils de formation à la mobilité. L'exploration des pratiques de mobilité des « insulaires » et leur formalisation ne sont pas au cœur du travail dès lors que l'on dispose sur ce sujet de travaux très nombreux et convergeant, notamment :

Chevallier M., *L'usage et l'accès à l'automobile : une liberté sous contraintes pour les personnes et ménages à faibles ressources*, rapport pour le ministère de l'Équipement, 2002.

Dupuy G. et al., *Les pauvres entre dépendance automobile et assignation territoriale ; comparaison France/Royaume Uni*, rapport pour le ministère de l'Équipement, 2001.

Fol S., *La mobilité des pauvres*, Belin, 2009.

Jouffe Y., *Précaires mais mobiles*, doctorat de sociologie, Ecole nationale des Ponts et chaussées, 2007

Le Breton E., *Bouger pour s'en sortir*, Armand Colin, 2005.

Orfeuil J.- P. (dir.), *Transports, mobilités, exclusions*, Ed. de l'Aube, 2004.

Rosales-Montano S. (dir.), *Différences et inégalités territoriales, quel lien avec la mobilité ?* Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2002.

L'objectif de ces pages est d'identifier les dimensions de la mobilité quotidienne qui peuvent être intégrées dans des démarches de formation.

La réalisation de cet objectif se nourrit de la connaissance des travaux mentionnés plus haut et de l'analyse des parcours commentés conduits dans l'agglomération lyonnaise. Ces parcours ont permis d'affiner *in situ* certaines appréhensions et de produire un matériau photographique qui sera utile dans les phases ultérieures du travail.

2. La ville est aménagée par certains groupes sociaux en fonction de leurs propres codes. La ville est « marquée » par telle et telle populations dominantes qui y imposent leurs réseaux de signes.

Ces normes ne sont pas impératives ni hégémoniques. La ville est un espace extrêmement plastique, qui est appropriable et transformable par des groupes sociaux nombreux. Mais les groupes sociaux dominés n'ont accès qu'à des espaces réduits. Les travailleurs non qualifiés et les femmes seules avec enfants, les migrants et les jeunes parviennent bien sûr à s'aménager des espaces de vie mais à une échelle infra-, inférieure à l'échelle minimale de l'intégration sociale. Une population de l'ordre d'un Français sur cinq est maintenue à l'échelle de territoires insuffisants.

Une ville est un espace où s'imbriquent plusieurs réseaux de signes et codes sociaux qui offrent à certains groupes un espace d'autonomie dominée, à d'autres un espace d'intégration et d'épanouissement social. La domination des premiers s'éclaire d'un déficit de moyens économiques, mais aussi de décalages culturels, d'une moindre maîtrise des savoirs légitimes, de capacités physiques diminuées, etc.

La formation à la mobilité s'inscrit dans la réduction de l'écart, non par la fourniture de moyens concrets mais par l'aide à la compréhension du contexte et en amenant les personnes à une analyse réflexive de leurs pratiques, difficultés et blocages.

3. Pour aborder comme nous voulons le faire la question de la mobilité pour l'insertion en termes de formation, il faut poser quelques principes préalables.

a) D'abord prendre en compte que le chantier est immense. La mobilité est un des modes d'appropriation de l'espace. Former à la mobilité est donc former à l'appropriation de l'espace – ce n'est pas rien ! Des générations de psychologues de l'environnement (Gabriel

Moser au premier chef), d'anthropologues, etc., se sont coltinées au problème. Il convient d'être très modeste.

b) Les dimensions constitutives de la mobilité en actes sont nombreuses et elles s'articulent les unes aux autres dans des combinaisons infinies. La conception d'outils de formation qui doivent être ergonomiques, compréhensibles, utilisables par tous, opère une sélection drastique dans le réel. C'est donc à nouveau un impératif de modestie qui s'impose à nous. Il faudrait, il faudra pour « faire le tour » de l'apprentissage de la mobilité un grand nombre d'outils différents ; nous allons quant à nous en proposer un ou deux...

c) Il faut avoir conscience d'un changement radical de perspective entre la description « scientifique » des pratiques et la proposition d'outils de formation. Dans le premier registre, les discours sont abstraits, macro-sociaux, généraux... Dans la seconde, il s'agit de se situer au plan de l'acteur, à partir des situations concrètes de la vie ordinaire abordés en termes positifs. Si les analyses savantes expriment le plus souvent la situation des « gens d'en bas » en terme de déficit, de manques, de freins, d'empêchement, de décalages, ce point de vue doit être abandonné dans la formation au profit d'une approche valorisant le bricolage, l'adaptation, le savoir-faire, la découverte...

Entrons à présent dans le détail des cinq registres dans lesquels un individu mobile manifeste des attentions et des réflexivités, des compétences et des savoirs. Pour le dire autrement, une mobilité, observée au plan de l'individu, implique simultanément cinq registres pratiques. Ce sont donc les cinq registres qui doivent être au cœur de l'apprentissage de la mobilité.

Les dimensions pratiques de la mobilité

1/ Les géographies subjectives

La ville n'est pas un espace plat, indivis, partout équivalent, identique. Du point de vue de l'individu en déplacement, la ville est au contraire une mosaïque d'espaces très différents les uns des autres.

L'espace est qualifié subjectivement par l'individu et cette qualification subjective éclaire les choix de déplacement. En chemin entre A et B, une personne peut faire un grand détour qui lui évite de traverser un quartier où elle se juge peu à sa place, etc.

Cette qualification subjective est fonction des individus. Elle renvoie à la diversité de leurs expériences et appartenances. Le territoire est par exemple qualifié par le genre ; dans certaines cultures, l'espace public est d'abord un espace d'hommes (cf. Coutras J., *Crise urbaine et espaces sexués*). Le territoire est aussi qualifié par la culture, par les capacités économiques : les personnes des parcours ont exprimé à de nombreuses reprises cette idée : elles ne vont pas dans tel quartier car s'y vendent des choses qu'elles ne peuvent pas acheter ; ou alors elles disent aimer le centre mais en être privées par les prix de loyers... La qualification des espaces relève aussi des expériences personnelles, entre autres ce que nous avons évoqué comme les territoires du deuil (Le Breton, *Bouger pour s'en sortir*) :

Les territoires du deuil désignent ceux que nos interlocuteurs pratiquaient avant de connaître les difficultés de leurs situations actuelles. La majeure partie des insulaires ont vécu des ruptures biographiques. C'est le cas des immigrés bien sûr qui ont quitté leur pays, leurs familles, leurs cultures. C'est le cas aussi de tous ceux qui ont vécu le licenciement, le chômage et, peu à peu, la disqualification. Les ruptures les plus communes sont d'ordre familial. L'abandon, la dispute durable des jeunes avec leurs parents, la séparation et le divorce occasionnent des départs, des fuites, des mises à la rue et des mobilités résidentielles souvent brutales et contraintes.

La mise au chômage, l'immigration sans retour, les disputes familiales et les divorces ont des implications majeures dans l'appréhension des territoires. Ces ruptures se traduisent par la perte de la maison et du quartier, de la ville ou du pays que l'on connaissait, où l'on avait des amis et des habitudes et où l'on ne revient pas puisque l'emploi est perdu, parce que l'on a peur de croiser le parent fâché ou l'ex-conjoint violent ; ou encore parce que l'argent manque et que, même si c'est près, c'est déjà trop loin.

Les territoires du deuil sont ces lieux qui ont compté dans la vie des personnes mais que les souvenirs douloureux, les expériences traumatisantes ou le manque d'argent interdisent de fréquenter.

On ne peut pas épuiser toutes les représentations et les subjectivations dont les territoires font l'objet mais, de manière structurale, on peut identifier quelques grandes catégories.

a) Les déserts. Ce sont les espaces d'une agglomération que la personne ne connaît pas, qui restent en dehors de sa cartographie personnelle, que la personne évite voire ignore totalement comme les zones blanches d'une carte. Le désert, c'est le degré zéro de l'appropriation d'un territoire, c'est la non connaissance de l'existence de telle portion de l'agglomération et de ce qu'elle contient. Parfois, presque toute l'agglomération est un désert ; à Lyon comme ailleurs, nous avons rencontré de nombreuses personnes dans ce cas.

Avant d'envisager le déplacement dans un désert, la personne doit accéder à la connaissance de ce territoire, l'intégrer à ses représentations de l'espace.

La question du désert renvoie donc à la représentation de l'espace dans sa totalité, dans son armature, dans sa cohérence, dans son accessibilité physique mais aussi « sociale » : tout est à tout le monde ; la « ville » est un espace public partout.

L'insulaire n'est pas un explorateur. On peut penser une séquence sur « *explorer* la ville ».

b) Les zones interdites : ce sont les territoires dans lesquels, pour diverses raisons, les personnes ne veulent pas entrer ; elles les connaissent plus ou moins, les localisent, connaissent leurs frontières. Ce sont des repoussoirs. Par exemple, les quartiers riches que l'on tangente mais où l'on entre jamais ou des zones où le piéton se fatigue vite : la Croix Rousse, jamais, c'est trop crevant. Les zones interdites, ce sont aussi celles dans lesquelles on n'a pas le droit d'aller du fait de censures ou d'autocensures : jeunes femmes à qui l'on interdit le centre-ville le soir ; femmes voilées s'interdisant un centre commercial moderne, etc.

Comme les déserts, les zones interdites peuvent recouvrir de larges pans de l'espace, y compris des espaces traversés quotidiennement : telle femme prend presque tous les jours un bus puis un tram sur un long trajet au milieu de quartiers qu'elle s'interdit explicitement de connaître et comme l'on sent dans son discours une peur, une rétention...

Il faut rendre accessibles les zones interdites. Cela suppose de lever les inhibitions, les tabous, de localiser les ressources, de montrer les

continuités et les accessibilités ; même si les interdictions sont liées pour une bonne part à la fatigue, au temps des transports collectifs.

Montrer qu'entre les ressources et la personne, il y a beaucoup de filtres : âge, genre, appartenance ethnique, déformation des distances, méconnaissances... En faire prendre conscience.

c) Des espaces socles ; les supports d'appréhension et de structuration de l'espace. C'est souvent à partir d'eux que les personnes organisent leurs représentations pratiques de la ville et c'est aussi à partir d'eux qu'elles découvrent la ville.

Les espaces socles sont potentiellement nombreux car les gens se dotent de leurs repères particuliers. Par exemple, une personne qui a longtemps été militaire, organise sa représentation de la ville à partir des casernes, quartiers généraux et, par extension, des structures d'Etat : préfecture, tribunal, etc. Pour d'autres, ce sont les lieux dans lesquels ils ont travaillé ; par exemple, pour une dame, ce sont les lieux dans lesquels elle a fait du service à la personne.

Mais deux espaces semblent partagés par beaucoup et structurent les représentations de la ville (outre bien sûr l'espace de résidence). D'abord, tout ou partie du réseau de transport collectif lourd (métro, tramway et gares). Dans le cas lyonnais, on trouve les gares de Perrache comme centre multimodal et de la Part-Dieu qui n'est pas multimodale mais qu'il faut traverser pour aller du métro à certains tramways. On est à Lyon dans une représentation à la « parisienne » où la ville est structurée par le réseau lourd, où les gens, quand ils ont un déplacement à faire, raisonnent d'abord par la station de métro : « c'est où, cet endroit où je dois aller ? Telle adresse ? Ah oui, c'est à Charpennes ! » C'est à partir de cette localisation que s'organise l'espace, les déplacements et le repérage de la personne.

Le réseau de transport collectif ou, le plus souvent, une partie du réseau, est souvent perçu comme un territoire en soi, indépendant de la ville sur laquelle il se pose. Des gens connaissent par exemple la ligne 60, la gare de Perrache, les lignes A et B du métro mais ne savent rien des espaces traversés, ne les connaissent pas et ne s'y aventurent jamais. L'espace insulaire est plein de tunnels.

Le second socle s'incarne dans les espaces commerçants : la rue de la République, le centre commercial de la Part-Dieu et tous les centres commerciaux de périphérie où les gens font des courses et se promènent. Ces espaces commerçants sont très appréciés. Ce sont des

espaces de liberté, de levée des censures et des auto-censures et des espaces d'appartenance « fusionnelle » à une collectivité. Les espaces commerciaux sont considérés comme faciles à repérer dans la ville, notamment parce qu'ils occupent des positions stratégiques, qu'ils sont bien desservis par les transports et en proximité du réseau automobile, parce qu'ils font l'objet d'une publicité importante qui les rend visibles et les légitime, parce que ce sont des espaces clos dans lesquels on peut se perdre sans trop s'inquiéter : tant qu'on ne sort pas du CC de la Part-Dieu, on n'est qu'à moitié perdu.

L'espace commerçant, qu'il s'agisse d'un centre commercial, d'une rue commerçante, est un espace de liberté – sauf quand c'est un espace interdit comme un espace commerçant chic – une personne fréquente beaucoup la rue de la Ré mais ne va *jamais* rue du président Herriot qui lui est parallèle à 50 mètres de distance. Autrement, l'espace commercial est un espace de la multitude, de l'anonymat, de l'invisibilité, relevant d'une seule norme : la capacité à acheter quelque chose – même si c'est une toute petite chose. Le fait que ce soit un espace de commerce le rend, en quelque sorte, extra-territorial.

d) Les oasis : tous les lieux, petits et grands, où, loin de chez soi, on peut trouver repos, assistance, accueil et ressource... Les oasis sont les lieux où les gens sont globalement à l'aise ; ils y ont des repères, des ressources de tous types ; ce sont les lieux, plus ou moins étendus, qui font l'objet d'une appropriation assez forte pour permettre une mobilité libre.

Par exemple, pour certains, l'oasis se résume au quartier de résidence et uniquement lui. Pour d'autres, comme Natacha, une vaste partie du centre de Lyon composée de la presque île, la Part-Dieu et ses alentours, les quais de Saône, etc. sont des endroits de confort, de plaisir et de sécurité. Pour d'autres encore, l'oasis est localisée, de manière assez vague, sur la Guillotière et ses commerces tenus par des migrants ; c'est là que la personne va manger, boire un café, discuter... Autre oasis possible, le centre commercial la Part-Dieu, un espace de levée des tabous, bien délimité, à l'écologie très particulière.

Ces géographies subjectives restent toutefois, pour cette population, relativement restreintes, limitées ; les insulaires pratiquent un territoire réduit. Les géographies subjectives construisent une

vision fragmentée, partielle, limitée, pleine de distorsion, de tunnels et de « trous » du territoire de vie.

En terme de formation, un objectif peut être de faire comprendre que l'agglomération est entière, cohérente, librement accessible partout...

2/ Les guides du déplacement

Nous regroupons dans ce second registre :

- ce que l'individu en déplacement utilise pour se guider, se repérer, éviter de se perdre
- et ce qui permet l'organisation mentale et pratique de l'espace.

Il ne s'agit pas ici de décrypter les processus cognitifs à l'œuvre sur ces deux plans. C'est d'une complexité hors de notre portée et cela ne contribue pas, de toute façon, à notre objet.

Plus modestement, notre objectif est de repérer dans ce registre quelques items généraux pouvant être intégrés en formation en jalons minimum.

Les guides du déplacement constituent un domaine particulièrement important dans le domaine des mobilités. Ils renvoient à la partie visible du déplacement, largement outillée par des opérateurs professionnels. Les réunions de préparation des parcours commentés en ont donné une fois de plus l'illustration : sollicités sur leurs pratiques de mobilité quotidienne, les personnes parlaient de suite et exclusivement des tracés de réseaux, de lignes, etc. Du reste, les quelques formations à la mobilité qui existent sont centrées sur l'apprentissage des guides institutionnels. Elles alternent le décryptage des cartes et les exercices pratiques sur le terrain.

Indiscutablement, c'est une porte d'entrée dans l'espace – pas la seule mais une porte importante : quand on arrive dans un endroit qu'on ne connaît pas, on va directement aux plans, aux cartes... Et si l'on ne parvient pas à les lire, la porte reste fermée – sauf pour ceux qui se débrouillent autrement.

Donc d'un côté, les guides institutionnels du déplacement et de l'autre, les guides braconnés ou informels. Sachant qu'il existe aussi

des formes intermédiaires : des guides institutionnels qui sont détournés et/ou font l'objet d'appropriations braconnées/informelles.

a) Les guides formels du déplacement. Comprendre les plans de ville, les plans de quartiers ; les échelles, les légendes ; les types d'axes ; les distances ; les orientations, les symboles ; la composition basique d'un plan : l'hôtel de ville, les bâtiments officiels, les espaces verts...

Il faut saisir les codes génériques minimum (CGM) de fonctionnement de ces représentations des espaces, notamment par la comparaison entre cartes et plans différents.

b) La maille des transports collectifs ; les plans de réseaux de transports collectifs : bus/métros/trams et TER.

L'ensemble des outils de guidage en déplacement dans les stations de métros, trains et tramways : flèches, panneaux, moniteurs, panneaux éclairés, plans de ligne, etc.

Là encore, les CGM,

Pour chaque type de carte, de plan,

Etre capable de faire le lien entre le plan de réseau et le plan de ville : pouvoir projeter sur un plan de ville le tracé d'une ligne ; réciproquement, être en mesure de localiser une rue sur un plan de réseau... Passer de l'un à l'autre pour composer un trajet ;

Les fiches horaires ; Les annonces des moniteurs : horaires, destinations, quais de départ : savoir lire, comprendre, calculer des durées de trajets

Les prix aller-retour ; les aides financières qui supposent de fournir des papiers, de rentrer dans des catégories administratives, de respecter des contraintes : tant de voyages, tels jours et pas tels autres...

Si on combine ces quatre éléments : les prix, les temps, les trajets du déplacement et l'espace des déplacements, on atteint une complexité certaine : le dispositif institutionnel des TC est une « porte d'entrée » particulièrement difficile.

Il y a :

- ceux qui ne comprennent rien et n'y ont pas accès du tout : les insulaires absolus

- ceux qui ont mis en place des bricolages et des routines de déplacement et s’y tiennent, sans pouvoir dévier beaucoup
- les experts qui ont des compétences génériques et maîtrisent bien la maille institutionnelle.

C’est au moment du diagnostic qu’il faut positionner les personnes.

c) La déictique partagée : les villes regorgent de signes indicateurs au sol et au mur des bâtiments, sur des poteaux et des potelets. Ils contribuent au guidage de plusieurs manières : en « meublant », en « occupant » l’espace et en servant de support à l’appropriation, à la construction de l’identité. Or un espace avec lequel on dispose de liens est un espace dans lequel l’angoisse, la censure et l’inhibition baisseront, ce qui permettra un déplacement plus décontracté, plus facile ; puis, ces informations structurent l’espace, donnent les directions, se répondent,

- Savoir lire les annonces, les moniteurs, les noms et n° de rues, les noms des magasins

- Etre capable de les situer dans un espace dont on a une appréhension globale [ie un espace qui n’est pas un immense désert...]

- Comprendre et hiérarchiser les réseaux de panneaux (les réseaux piétons, deux roues, la proximité, le vert du routier, le bleu de l’autoroutier) et les marquages au sol, le code de la route, les fléchages touristiques, les indications de lieux particuliers : Auchan, zone industrielle, etc.

Cette déictique partagée peut être utilisée ; elle peut aussi ne pas l’être, notamment par des gens en délicatesse avec la lecture mais aussi par n’importe qui, des gens qui fonctionnent autrement – comme ces cadres dans les aéroports qui ne lisent rien et se contentent de s’adresser au premier « uniforme » venu – ils compensent dans le registre de l’interaction un moindre effort dans le registre du guidage.

- Se doter de ses propres repères urbains : Mac Do, fleuve, grande voie routière, station de métro, géographie affective, signal architectural...

d) Le guidage délégué et les savoirs associés

- Savoir utiliser son téléphone et des applications
- Savoir utiliser un ordinateur et Internet ; sortir des plans, des guides, des fiches

Ces supports techniques peuvent être complexes et excluant mais sans doute moins qu'on l'imagine même s'ils supposent de savoir lire

Le site des transporteurs (TCL) via l'ordinateur ou via le téléphone ou par téléphone est pratiqué par beaucoup

D'autres personnes délèguent le guidage à des proches : enfants et voisins, amis et travailleurs sociaux

Les compétences sont alors de prendre des notes, préparer son itinéraire, se faire accompagner, faire avec d'autres des repérages, y compris parfois des trajets entiers préparatoires, s'interdire la moindre déviation, faire les trajets toujours aux mêmes heures pour ne pas être perturbé par la foule ou le vide...

e) le code de la route

Un guidage impératif par rapport aux autres, qui sont indicatifs

L'emprise massive d'un réseau sur l'espace qui le structure largement et qui s'exporte ; un guide hégémonique ; il structure les pratiques de l'espace, mêmes piétonnes : les feux rouges, l'emprise des chaussées et la petite place des trottoirs, les vitesses quand, par exemple, on traverse en courant un boulevard... Même un piéton doit comprendre comment fonctionne le monde routier qui empiète sur tous les autres

3/ Les sésames de la mobilité

Le monde de la mobilité impose ses normes aux individus : entrer sur un réseau de déplacement routier ou de transport en commun impose de respecter des normes précises. Entre l'individu et l'espace se dressent, en quelque sorte de multiples systèmes de contraintes. Plus globalement, la mobilité est en elle-même un système de normes sociales à travers l'hypervalorisation du déplacement et la stigmatisation de l'immobilité ; les outils de la mobilité sont des attributs positifs du statut : voiture, téléphone et ordinateur portables, etc.

Quoi qu'il en soit, l'espace urbain n'est pas un champ où chacun peut entrer à sa guise, librement. Il s'apparente bien plus à une

citadelle, dont on ne peut accéder aux étages, aux couloirs et aux pièces qu'en disposant des codes idoines. Ici, les étages bien gardés s'appellent réseau routier, réseau de transport en commun et espace public, parking, gare et place ; les codes ont pour noms permis de conduire, abonnement et papiers d'identité.

Les outils et les dispositifs qui autorisent et interdisent l'entrée sur les espaces sont largement institutionnels, même s'il faut être attentif à ceux qui ne sont pas de cet ordre.

a) Le permis de conduire ; un sésame particulièrement verrouillé d'accès à la mobilité individuelle valorisée ; 80% d'une classe d'âge obtient le bac, moins de la moitié des prétendants au PC le décroche. Tout est compliqué dans le permis de conduire : la durée de préparation, le caractère scolaire des savoirs (mais des savoirs scolaires qui doivent s'acquérir sans l'aide d'un enseignant ! que ce soit dans l'auto-école où les DVD tournent seuls ou chez soi, dans le face à face désespérant avec le livre du code), le coût, le mélange en cours de personnes de niveaux différents, la brutalité de l'examen du code avec l'attente... Si les auto-écoles sociales pallient nombre de ces problèmes, il reste qu'elles demandent aux candidats de s'engager sur des durées de préparation encore plus longue, avec une assiduité... La complexité est telle que certaines formations à la mobilité (à Nantes ou à Marseille) consacrent l'essentiel de leurs efforts à la présentation de ce qu'est la préparation au permis de conduire, la présentation du fonctionnement des auto-écoles : on prépare à la préparation !

Au-delà du permis, la voiture est un sésame ultra-puissant, opérant dans le registre culturel avec, par exemple, tous les hommes qui refusent d'autres modes de déplacement que la voiture.

Opérant dans le registre économique, avec ces femmes qui mesurent précisément l'usage de leur voiture : jamais dans le centre où il faut payer le stationnement, etc.

Opérant dans le registre de la nationalité, avec ces permis étrangers qui sont valables un an sur le sol français, le temps pour les ressortissants étrangers de passer le permis français ; ou ces jeunes qui doivent faire particulièrement attention à l'alcool, à la conduite, à l'état de la voiture parce qu'ils savent, qu'étant noirs ou arabes, ils se font contrôler plus souvent que les autres

Toutes ces histoires extraordinaires du monde de la voiture des pauvres qui sont pris entre les déterminations sociales des comportements et les subtilités réglementaires...

Et au-delà de tout, les représentations de la voiture comme la porte d'entrée du monde désirable, normal - à tel point que, là encore, des formations à la mobilité consacrent du temps à expliquer aux gens qu'ils peuvent faire autrement : rappeler aux gens que la voiture n'est qu'un outil de déplacement, que l'on peut faire autrement.

b) Le vélo ; un outil également compliqué par un ensemble de difficultés multiples : culturelles quand les hommes se l'interdisent absolument pour ne pas déchoir, quand le vélo est interdit aux femmes... mais aussi des difficultés économiques car il faut l'acheter et ne pas se le faire voler, difficultés corporelles quand le vélo n'est guère adapté aux distances de travailleurs pauvres, à quoi il faut ajouter le surpoids, les gens rouillés, les difficultés d'appréhension de la vitesse chez ceux qui n'ont pas de pratique de la voiture... Il semble pourtant, si l'on en croit les animateurs d'ateliers de vélo de Pignon sur rue, que les difficultés d'apprentissage ne sont pas plus marquées chez les personnes en insertion que chez d'autres.

Il reste que Le vélo est un sésame qui donne accès à un espace dominé, second.

c) La maîtrise de la langue en lecture, à l'écoute et à l'oral : un plafond de verre ; la non maîtrise de la langue recouvre l'environnement urbain d'un voile et le rend, pour une part, insaisissable. Les gens peuvent se déplacer mais en éprouvant une forte incertitude, une forte insécurité qui les accompagnent sur la totalité des déplacements : cette dame migrante qui ne veut pas prendre le train car elle ne saisit pas bien les horaires, les directions, elle n'est pas sûre de l'organisation de la gare (la lecture des quais...) ; en chemin, elle ne peut lire les annonces lumineuses, les noms de gare, etc. ; pas de lecture de plan, de consignes de distributeurs de titre, de bonne compréhension des annonces, de capacité à s'exprimer et à comprendre un personnel pour des renseignements....

Une difficulté que l'on peut faire comprendre avec la photo d'un plan de réseau japonais, d'un intérieur de gare arabe ou grec ou turc...

Des personnes sont complètement enclavées de ce fait ; d'autres réussissent à s'éloigner de chez elles, le plus souvent dans le cadre

d'hyper-routines qui restent insécurisantes car la moindre perturbation est angoissante : retard, pannes, grèves...

Alors, il y a :

- les ruses : « aidez-moi, j'ai perdu mes lunettes ! »
- l'accompagnement à distance ;
- la délégation de ce qu'on a à faire : ce père de famille âgé de 60 ans qui délègue ses courses, ses déplacements à sa fille et qui, en cas de besoin, se déplace avec elle.
- la préparation du voyage qui est mémorisé
- au fil du temps, la bonne connaissance d'un certain territoire

d) Les sésames « portables » : la carte bleue, les abonnements aux transports collectifs, aux parkings, les billets du transport collectif, les papiers d'identité (passeport, CNI, permis de conduire) qui sont liés à un ensemble d'octrois : les valideurs, les barrières, les portes des métros et des bus, des parkings...

e) Le corps, ses capacités et ses limitations : les résistances et les fragilités du corps ; l'épuisement de la mobilité contrainte chez cette dame d'une cinquantaine d'années qui travaille en restaurant à la Croix Rousse, qui quitte tardivement son travail et qui, à la fin du service, court au métro : fermé, au dernier bus : fermé... et n'a d'autre choix que de rentrer à pied chez elle : une heure et demie de marche dans la nuit qui l'épuise ; elle raconte son histoire avec un humour désespéré...

L'attente aux arrêts de bus, dans le froid, le vent, la pluie, mal assis ; la fatigue des distances à parcourir *tous les jours*

Pour ceux qui ne sont pas bien outillés, la mobilité est en soi un travail qui fatigue, un *second travail* avant et après la journée de travail... : une dame qui fait du nettoyage industriel et qui doit, à 23.30, à la fin d'une journée qui a commencé à 4.30, consacrer une heure et demie et trois ruptures de charge au retour vers chez elle.

Il faut s'économiser, trouver ailleurs les voies de l'économie : rationaliser les déplacements, ne faire que les plus importants, les essentiels ou du moins les obligatoires qui ne sont pas forcément les essentiels...

Et puis, comme chez les cadres mais sans argent : l'outillage du corps en déplacement : les chaussures, ne pas avoir froid, le bon sac qui ne casse pas le dos, etc.

f) Les interdits et autorisations culturels. Une question extrêmement complexe, qui renvoie à la diversité des cultures compliquée par les fonctionnements des ménages, des individus. Cela étant dit, on sait que les déterminations de genre jouent massivement dans le rapport aux espaces : femmes et hommes n'ont pas accès aux mêmes étendues (larges pour les hommes, réduites pour les femmes), aux mêmes moments (la nuit est « interdite » aux femmes), aux mêmes modes de transport (les femmes composent une bonne part de la clientèle des transports collectifs), d'accompagnement (un homme seul ; des femmes accompagnées ou à plusieurs). Les appartenances d'âge jouent aussi : une personne voit son espace d'autonomie s'accroître avec l'âge mais d'une manière qui change beaucoup au fil de l'histoire : il y a cinquante ans, un enfant de 10 ans avait un espace d'autonomie bien plus large que celui d'aujourd'hui.

Les cultures jouent aussi un rôle majeur sur ce plan dans la définition des droits et interdits de l'homme et de la femme, des jeunes et des moins jeunes.

g) Les prescriptions du travail social. Les personnes en insertion sont dans une position particulière puisque leur rapport à la mobilité est médiatisé. Certes, ces professionnels sont dans une relation d'aide mais cette relation a néanmoins ses normes et conditions qu'il faut respecter pour accéder à l'aide.

De nombreux rapports et textes, tels ceux que Cécile Féré à partir du dispositif lyonnais et de Gaëlle Carougeau à partir du cas marseillais, montrent « l'épaisseur » du filtre que constituent la culture et les fonctionnements des travailleurs sociaux.

Ainsi, les travailleurs sociaux sont majoritaires à ne pas imaginer les difficultés de mobilité de leurs « publics », à ne pas en comprendre la nature. La complexité d'un réseau de transport collectif n'est pas nécessairement prise en compte. A partir de là, ils n'en tiennent pas compte dans la conduite du parcours d'insertion des personnes. Par ailleurs, les travailleurs sociaux sont souvent persuadés que la voiture est le seul mode de déplacement pratique et ils négligent les possibilités de déplacement de ceux qui n'ont « que » le vélo, les transport collectif et la marche – soit une grande partie des personnes

en insertion parmi lesquelles sont surreprésentés les femmes et les jeunes.

Ensuite, les personnes sont confrontées aux des filtres quand il leur faut, pour accéder à une aide à la mobilité, fournir un ensemble de documents, savoir qu'elles peuvent accéder à telle aide à telle condition et à telle autre à d'autres conditions...

h) Enfin, l'argent et les capacités économiques sont des sésames de première importance. Si l'on raisonne en proportion des revenus des ménages, le prix du billet de transport collectif est considérable ; des personnes rencontrées qui, avec à peu près 500€ mensuels, dépassent juste les plafonds pour bénéficier de tarifs « très sociaux » sont dans des situations intenable. Certaines auto-écoles sociales demandent 10€ par leçon de conduite et préconisent deux leçons par semaine pour majorer les chances de réussite ; à 4 semaines par mois, cela suppose de pouvoir déboursier pour le seul permis de conduire 80€ - soit le reste à vivre, sur un RSA, le loyer et l'alimentation ôtés.

4/ Les civilités et les compétences du self

Cet intitulé renvoie aux capacités relationnelles des personnes. Comme toute activité, la mobilité, le déplacement sont des activités pleinement sociales : l'individu traverse des environnements sociaux, il est amené à entrer en relation avec d'autres...

L'espace urbain est investi par des normes qui ne sont pas les mêmes partout : les manières de se comporter ne sont pas identiques place de Clichy à 1h00 du matin et avenue Montaigne le samedi après-midi. Un même déplacement amène souvent une personne à traverser des univers urbains différents : grands ensembles périphériques modestes, espaces commerciaux de centre, places centrales à haute valeur symbolique, grand centre d'échange, etc.

La mobilité engage la personne dans des espaces aux civilités différentes qu'il lui faut comprendre à minima, ne serait-ce que pour être en mesure de les respecter, trouver de l'aide, de l'orientation.

Chacun de ces espaces est caractérisé par des civilités différentes. Le terme renvoie à ce qu'on pourrait dire la culture urbaine particulière d'un lieu, « l'ambiance » - tout cela est flou mais renvoie néanmoins à des choses extrêmement perceptible – et si tout le monde

ne perçoit pas la même chose, un certain nombre de codes signifient l'espace de façon partagée.

Ce registre des civilités est composé de plusieurs éléments, notamment : les représentations de l'Autre : quand on est pauvre, comment voit-on les riches ? Quand on est migrant, comment voit-on les non migrants ? Quand on vient de la périphérie (Rilleux ou la Courneuve, etc.), comment voit-on les habitants du centre ? Quelles sont, à partir de là, les représentations des distances ou proximités culturelles et sociales ; les expériences relationnelles préalables ; Comment les gens se représentent l'environnement dans lequel ils se déplacent ? Sur le mode d'opposition et de l'hostilité ? De la différence indifférente ? De la neutralité bienveillante ? De la proximité aidante ? A partir de là, les gens maîtrisent plus ou moins les registres d'interaction : les manières de s'exprimer, les capacités à comprendre l'autre, à se faire comprendre, à décoder le non verbal ; à partager des codes... Et ces maîtrises, ces savoir-faire interactionnels constituent autant de ressources et d'atouts pour le voyage.

Parmi ces savoir-faire, on peut évoquer, en utilisant des termes qui ne sont pas ceux de nos interlocuteurs mais les nôtres qui expriment leurs idées :

a) « Passer sous les fourches caudines » des personnels de médiation et de sécurité, des policiers municipaux et nationaux, des vigiles des centres commerciaux... Se déplacer met au contact de contrôles divers et variés – ceux évoqués plus haut ; qu'il faut savoir prendre, manipuler, car les contrôles ne sont pas toujours bienveillants pour les pauvres, qui sont toujours, par position, en décalage.

b) « Savoir demander son chemin » à un policier, à un personnel des transports, à un passant, à un commerçant... Nombre de personnes n'osent jamais demander leur chemin par peur de ne pas savoir « bien » demander, peur de ne pas comprendre, par manque de confiance dans les personnes qui pourraient éventuellement renseigner ; des gens préfèrent marcher longtemps plutôt que demander ; d'autres demandent « à distance », à la base arrière, par téléphone, ou par ordinateur...

c) « Obtenir le droit de passage » : obtenir une carte d'abonnement à tarif réduit, montrer sa carte à des contrôleurs, acheter un titre de

transport... Ces gestes et « compétences » simples, invisibles pour beaucoup, ont une épaisseur problématique pour bien d'autres personnes. Parfois parce qu'ils n'ont pas tout à fait assez d'argent, parce qu'ils ont peur de s'adresser à quelqu'un qui représente l'Institution, parce qu'ils ont des déficits de légitimité sociale, parce que la barrière de la langue existe, parce que montrer sa carte « sociale » est vraiment honteux ; on voit bien là le concret de l'entrée sur les réseaux, dans les magasins, dans l'espace public...

d) « Entrer et circuler en territoire étranger » : comment on identifie le territoire ? Comment on se comporte ? Le travail ou la formation ou d'autres démarches peuvent imposer un déplacement sur un territoire perçu comme riche, un territoire évité jusqu'alors : les abords du quartier de la Tête d'Or par exemple, ou divers quartiers parisiens. Là, les civilités sont particulières. Il faut être sûr de sa légitimité à être là car –dans les faits - la ville n'est pas égale et ouverte à tous.

e) « Savoir rester en contact avec sa base » et « Se faire accompagner à distance », par téléphone ou en retrouvant des gens connus sur le chemin, en se faisant accompagner... C'est une compétence de beaucoup des personnes pour qui le déplacement n'est pas solitaire. Au contraire, il mobilise des aides, des alliés, des ressources, des relations, essentiellement par le téléphone, les sms...

f) « Savoir créer les liens du voyage » : quand on est mobile, on s'éloigne de chez soi, on perd les liens forts avec les proches et on peut nouer des liens faibles avec des inconnus.

Dans les relations d'aide : quand on est perdu ; qu'on a besoin d'une confirmation ; on peut s'adresser à un policier, un commerçant, un passant, un professionnel d'un réseau de transport ; un « uniforme »/ un « passant ».

On peut soi-même être sollicité pour aider, guider, orienter

Dans des relations de rencontre : les « conversations de passage » : neutralité, courtoisie, impersonnalité, empathie ; le « jeu des façades » (E. Goffman).

En plus de ces compétences interactionnelles, il y a ce qu'on dira les compétences du self. Il s'agit des compétences personnelles, des capacités personnelles de l'individu en déplacement. Elles procèdent

d'un « mix » entre les « conditionnements » culturels, les expériences de l'acteur, des apprentissages...

Elles sont difficiles à saisir, encore plus à systématiser ; elles existent néanmoins, notamment :

a) L'enhardissement de soi : pour évoquer ces personnes qui prennent sur elles-mêmes pour oser franchir des limites ; ce moment de la mobilité où on se confronte à l'étranger et où l'on doit lâcher prise. La capacité à explorer, l'exploration : avoir éventuellement peur de l'inconnu mais s'y aventurer quand même : la mobilité, c'est en soi l'exploration, il faut s'y livrer ; faire des essais-erreurs ; savoir se perdre, se détourner des chemins habituels,

b) La réserve, l'indifférence de préservation de soi ; c'est une caractéristique intrinsèque de l'espace public que de mettre en proximité des inconnus, des situations qui peuvent être bizarres, amusantes, dérangeantes... C'est une compétence que la réserve qui est en même temps une garantie pour la personne elle-même : l'espace public est un espace de liberté parce que les autres sont indifférents (femmes voilées par exemple). L'attitude des gens dans le métro est typique de la réserve et de l'indifférence, l'un étant le corollaire de l'autre.

c) La mise à distance des tutelles ; par exemple dans le cas de ces jeunes femmes ou femmes qui apprennent à utiliser la mobilité comme un espace d'autonomie par rapport à la famille. Ces hommes qui parviennent à se déplacer parce qu'ils osent utiliser, loin de chez eux ! les transports en commun ; ces personnes qui roulent sans permis...

5/ Les modèles d'appréhension de l'espace

A nouveau, une question extrêmement complexe mais que l'on veut signaler car la prise en compte de ces éléments peut avoir un intérêt pédagogique et aider les gens à une analyse critique de leurs propres pratiques.

Les catégories proposées sont présentes dans les discours de nos interlocuteurs mais bien sûr, on les retrouve ailleurs.

On peut identifier au moins trois jeux d'opposition.

a) Une appréhension de la ville relevant plus du cinéma : c'est le cas de personnes qui, lorsqu'elles visualisent mentalement la ville, s'en font une représentation dans le mouvement, un peu à la manière d'un travelling survolant l'espace.

Le terme opposé est celui d'une approche photographique, par plans fixes. Interrogés sur la manière dont elles se représentent la ville, ces personnes racontent des scènes, les unes après les autres ; alors, Lyon, c'est « la place des Terreaux », puis « Cordeliers », puis « la place Carnot »... Chacun de ces espaces étant décrits comme une photo.

b) Un second mode de représentation de l'espace urbain est fondé sur les modes « territoires » *versus* « réseaux ». Certaines personnes appréhendent d'abord la ville à partir de lieux indépendants les uns des autres : Lyon, c'est le centre commercial de la Part-Dieu + la gare de la Part-Dieu + le parc de la Tête d'Or, etc. Dans le mode d'appréhension fondé sur les réseaux, les personnes construisent leur image de la ville à partir des réseaux et en particulier du réseau de transport collectif ; alors Lyon, c'est le réseau des lignes de métro A, B, C et D, c'est un tracé de lignes de couleur sur la ville.

c) Enfin, dans la dynamique d'apprentissage de la ville, on peut distinguer deux modèles. Le premier est celui du puzzle : les gens qui ont d'abord une vue d'ensemble de la ville sur laquelle ils vont situer tels et tels morceaux ; ces personnes ont une vue, grossière, de Lyon dans sa totalité, dans ses grands tracés, ses éléments structurants et ce n'est qu'ensuite, peu à peu, que le puzzle se complète, s'affine, se particularise...

L'autre modèle est celui du jeu de dominos : les gens construisent peu à peu une vision (plus ou moins) d'ensemble d'un espace à partir de la découverte de petits bouts : Colette ne connaissait rien de Lyon au début et, au fil des missions, elle a élargi, par expériences successives, son appréhension de la ville.

<i>Les géographies subjectives</i>	<i>Les guides du déplacement</i>	<i>Les sésames du déplacement</i>	<i>Les civilités et les compétences du self</i>	<i>Les modèles d'appréhension de l'espace</i>
1. Les déserts 2. Les zones	5. Les guides formels : plans de ville, de quartiers,	11. Le permis de conduire ; la voiture	20. Passer sous les fourches caudines	30. Le mode « travelling » <i>versus</i> le mode

<p>interdites</p> <p>3. Les espaces premiers (réseaux de transport et espaces commerçants)</p> <p>4. Les oasis</p>	<p>plans de réseaux (bus, métros, trams et TER) ; les outils de guidage dans les stations de métros, trains et tramways.</p> <p>6. Les fiches horaires</p> <p>7. Les gammes de prix</p> <p>8. La déictique partagée : les signes indicateurs au sol, sur poteaux et potelets.</p> <p>9. Le guidage délégué et les savoirs associés (téléphone, applications, Internet, accompagnement par des tiers, etc.)</p> <p>10. Le code de la route</p>	<p>12. Le vélo</p> <p>13. La maîtrise de la langue en lecture et à l'oral</p> <p>14. Les sésames portables : carte bleue, abonnements aux transports, aux parkings, billets du transport collectif ; papiers d'identité et permis de conduire</p> <p>15. Les octrois : valideurs, barrières, portes des métros et des bus, parkings...</p> <p>16. Le corps, ses capacités et ses limitations</p> <p>17. Les interdits et autorisations culturels</p> <p>18. Les prescriptions du travail social</p> <p>19. L'argent et les capacités économiques</p>	<p>21. Savoir demander son chemin</p> <p>22. Obtenir le droit de passage</p> <p>23. Entrer et circuler en territoire étranger</p> <p>24. Savoir rester en contact avec sa base</p> <p>25. Se faire accompagner à distance</p> <p>26. Savoir créer les liens du voyage</p> <p>27. L'enhardissement de soi</p> <p>28. La réserve ; l'indifférence de préservation de soi</p> <p>29. La mise à distance des tutelles</p>	<p>« scène »</p> <p>31. Mode « territoires » <i>versus</i> « réseaux ».</p> <p>32. Le modèle du puzzle <i>versus</i> le modèle du jeu de dominos.</p>
--	---	--	---	---

Conclusion

Voici identifiées 32 dimensions constitutives des mobilités quotidiennes que les formations à la mobilité doivent intégrer.

Les formations à la mobilité actuellement dispensées à La Rochelle, Bordeaux, Nantes, Chambéry et dans quelques autres agglomérations traitent essentiellement des plans de ville et de réseaux, des grilles horaires, dans une certaine mesure du code de la route... Dans le meilleur des cas, 5 ou 6 items sont abordés.

L'objectif est à présent de trouver un support et une démarche pédagogiques qui permettent d'élargir la base des questions traitées avec les personnes en insertion.