

Mobilité : active, douce, alternative ou durable

Julien Demade

► **To cite this version:**

| Julien Demade. Mobilité : active, douce, alternative ou durable. 2018. halshs-02274128

HAL Id: halshs-02274128

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-02274128>

Preprint submitted on 29 Aug 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers. L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Mobilité : active, douce, alternative ou durable

Lorsque la marche fait l'objet d'une désignation d'un plus grand ordre de généralité, d'une désignation incluant donc d'autres formes de mobilité dont on veut la rapprocher, elle est qualifiée de *mobilité active, douce, alternative* ou *durable*. Ces qualificatifs, si leurs sens sont voisins, ne sont pour autant nullement interchangeables, ce parce qu'ils renvoient à des visées différentes. La *mobilité douce* est apparue la première, alors que les débats relatifs aux déplacements se focalisaient sur les nuisances qu'ils généraient pour les citoyens – les mobilités douces étant alors celles qui minimisent ces nuisances. La *mobilité durable* – qui de ces différentes expressions possibles est de loin la plus courante – renvoie elle à la prise de conscience des effets négatifs que les activités humaines, parmi lesquelles les déplacements, ont sur l'écosystème planétaire (notamment le réchauffement climatique) – les mobilités durables étant alors celles qui ne l'impactent que d'une façon jugée acceptable ; là donc où la mobilité douce renvoie d'abord au souci de l'urbanité, de la possibilité de vivre sans désagréments majeurs en ville, la préoccupation première de la mobilité durable est l'écologie, la possibilité de vivre sur notre planète. La *mobilité active* a pour sa part fait son apparition dans le cadre des inquiétudes liées aux pandémies provoquées par la sédentarité caractéristique des sociétés modernes – les mobilités actives étant alors celles qui permettent de pallier les effets sanitaires de notre mode de vie ; l'enjeu principal n'est donc ici ni notre ville ni notre planète, mais notre corps. Quant à la *mobilité alternative*, elle est elle liée à l'idée très générale que nos façons actuelles de nous déplacer génèrent des effets négatifs (sur nos villes, notre planète, nos corps), et qu'il est donc impératif de passer à d'autres modes de déplacement.

Ces quatre qualificatifs ne renvoient toutefois pas seulement à des enjeux différents, ils présentent également des sens plus ou moins nettement déterminés, en raison même de la nature plus ou moins vaste des enjeux qu'ils impliquent. Aux deux extrémités du spectre se placent *mobilité alternative* et *mobilité active* : alors que la première inclut tout ce qui n'est pas cet « autosolisme » (le fait de se déplacer seul en voiture) qui représente aujourd'hui dans les sociétés occidentales la façon dominante de se déplacer, la seconde ne porte elle que sur les seules mobilités « autogènes », sur les mobilités donc où la force qui rend possible le déplacement d'une personne est générée par cette personne même. Entre cette inclusivité maximale et cette inclusivité minimale se placent la *mobilité douce* et la *mobilité durable*, qui en fonction des usages qui sont fait de ces termes se situeront plutôt vers l'un ou l'autre des deux pôles précédents ; le sens de ces deux termes est donc peu net, et c'est d'ailleurs leur flou même qui fait leur succès. En effet, s'ils sont censés renvoyer prioritairement aux mobilités non motorisées, ils permettent néanmoins de réintroduire à leurs côtés certaines mobilités motorisées, qu'elles soient (en fonction des intérêts poursuivis par ceux qui

emploient ces notions) collectives (transports en commun), non thermiques (motorisations électriques), ou non strictement individuelles (autopartage, covoiturage). L'ampleur de la réintroduction des mobilités motorisées dépend alors de ce que l'on veut bien juger *doux* ou *durable*, c'est-à-dire du degré de négativité (urbaine, environnementale, sanitaire) que l'on juge soutenable – jugement d'ordre non pas objectif mais fondamentalement politique. *Mobilité durable*, *mobilité douce* et *mobilité alternative* permettent donc de ne pas préciser de quoi l'on parle exactement, tout en étant les opérateurs de l'assimilation entre des formes de mobilité très différentes, ceci afin de faire profiter à des formes *a priori* considérées comme non positives de l'attractivité des formes *a priori* considérées comme positives (*greenwashing*). On préférera donc ne parler, pour subsumer la marche, que de *mobilité active*, seule à présenter une définition univoque, seule donc à exprimer non pas un jugement mais une description, et qui par ailleurs garantit que l'on ne voit pas revenir par la fenêtre des mobilités que l'on avait chassées par la porte (les anglophones préfèrent eux parler de *non-motorised transport (NMT)*, qui présente l'avantage de recouvrir le même champ, mais l'inconvénient de ne le désigner que de façon négative, et d'une façon qui fait du transport motorisé la norme implicite). Une fois posée cette préférabilité terminologique de la *mobilité active*, il est impératif de se rappeler que cette dernière comprend deux composantes principales, soit à côté de la marche le vélo, deux composantes dont les caractéristiques sont nettement distinctes – ainsi le vélo est-il (contrairement à la marche) un mode véhiculaire, et la vitesse ainsi que par conséquent la portée moyenne de ces deux modes varient-elles de 1 à 4¹ ; on préférera donc, pour ne pas gommer les contraintes et les opportunités nettement différenciées de ces deux modes, parler de *mobilités actives*, auxquelles est néanmoins commune leur désirabilité aussi bien urbaine qu'environnementale et sanitaire.

J. Demade

¹On conçoit de ce fait combien il est problématique de parler, comme le font fréquemment les germanophones, de *Langsamverkehr* (circulation lente) pour subsumer ces deux modes, alors même que leur vitesse est très nettement différente. L'expression est d'autant plus malheureuse qu'en milieu urbain la vitesse moyenne d'un cycliste est identique à celle d'un automobiliste ; et d'autant plus malheureuse également que si l'on considère la « vitesse généralisée » (prenant en compte le temps nécessaire non pas seulement au déplacement mais également au financement du déplacement) les écarts entre modes actifs et modes motorisés se réduisent comme peau de chagrin en raison du coût nul ou faible des premiers, et du coût élevé des seconds (le temps plus long nécessaire pour le financement du déplacement motorisé compense le temps plus court nécessaire pour le déplacement motorisé) – ceci tout particulièrement si l'on considère également les externalités des différents modes de déplacement, positives pour les modes actifs, négatives pour les modes motorisés.