



HAL
open science

Mobilité douce

Matthieu Adam

► **To cite this version:**

Matthieu Adam. Mobilité douce. Groupe Cynorhodon. Dictionnaire critique de l'anthropocène, CNRS Éditions, pp.553-555, 2020, 9782271124272. halshs-03027234

HAL Id: halshs-03027234

<https://shs.hal.science/halshs-03027234>

Submitted on 27 Nov 2020

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 DOUCE

Mobilité douce est un terme générique qui regroupe les changements de lieu réalisés par une personne ou un groupe grâce à un mode de transport dit « doux » ou « actif » dont le moteur principal est l'énergie musculaire des protagonistes. Le mode peut être biologique, la marche à pied, ou mécanisé, dans le cas du vélo ou d'autres véhicules comme la trottinette, le skateboard, les rollers. L'effort musculaire est parfois aidé, voire remplacé, par une assistance électrique.

Si le mode peut être commun, la mobilité diffère de la pratique sportive ou de loisirs par son objectif utilitaire : aller travailler, faire les courses, retrouver des ami·es. Les migrations accomplies à pied, qui sont elles aussi des mobilités, ne sont pas concernées. Le terme est souvent utilisé au pluriel, « mobilités douces », pour souligner la diversité des modes et des motifs de déplacement.

La notion de mobilité douce est parfois confondue avec celle d'écomobilité qui inclut, outre les modes actifs, les transports en commun, le covoiturage et les véhicules individuels dits propres, comme la voiture électrique. L'adjectif doux qualifie la faiblesse des impacts environnementaux, réduits aux conséquences d'aménagements légers (trottoirs, pistes cyclables, parkings à vélo) et, dans le cas des cycles, de la production du véhicule et de consommables. Ces impacts sont très limités, surtout comparés à ceux engendrés par la production et la circulation des véhicules motorisés (Le Féon 2014). La mobilité douce est alors aussi qualifiée de démotorisée, voire de décarbonnée. Dans les écrits anglophones alternent les expressions *active mobility* et *demotorized mobility*.

La marche est intrinsèque à l'espèce humaine. La pratique du vélo a évolué progressivement depuis deux siècles et l'invention de la première draisienne en 1817. La notion de mobilité douce n'émerge donc pas avec les pratiques qu'elle décrit. Elle apparaît avec l'institutionnalisation, progressive depuis les années 1970, du développement durable comme réponse capitaliste aux critiques écologistes et sociales. La mobilité douce est aujourd'hui un référent incontournable de l'urbanisme durable.

L'urbain contemporain est marqué par les conséquences de la prépondérance de l'automobile. La mobilité douce est présentée comme le renouveau de pratiques écologiques par des acteurs variés : personnel politique national et local, urbanistes des collectivités, aménageurs, ONG et associations, entreprises – promoteurs, assureurs, fournisseurs de services, etc. La marche et le vélo émettent très peu de polluants **atmosphériques** et de gaz à effets de serre. Elles sont bénéfiques pour la santé physique et mentale de leurs pratiquant·es. Peu onéreuses pour les pratiquant·es comme pour les collectivités, elles ne provoquent pas de nuisances sonores, occupent une place limitée et participent à décongestionner les villes. Le développement des mobilités douces devient alors un objectif des plans d'actions nationaux comme des projets urbains à l'échelle du quartier. Il se matérialise par des aménagements, des campagnes d'incitation et des dispositifs de médiation comme les pédibus pour enfants ou les vélo-écoles pour adultes.

Le qualificatif doux contribue au caractère consensuel et positiviste de la notion. Ce positivisme se retrouve dans l'essentiel des productions scientifiques, qui prennent peu de distance avec l'usage courant du terme. Le traitement des mobilités douces par les sciences sociales est le plus souvent dépolitisé, réduit à des dimensions aménagistes, techniques et procédurales. La marche à pied ou le vélo sont alors présentées comme de « bonnes pratiques » qu'il faudrait encourager et les rapports de domination et de pouvoir, tout comme leurs dimensions spatiales, sont exclus du champ d'observation.

Pourtant, les intérêts, capacités et possibilités d'un·e individu à privilégier la marche, le vélo ou la trottinette pour ses déplacements varient selon son genre, son âge, son état de santé, ses capitaux économiques, culturels et sociaux et selon les territoires et les lieux habités.

Uniquement accessible aux personnes valides, la marche est aussi un révélateur des discriminations genrées d'accès à l'espace public. Celui-ci est souvent hostile aux femmes, qui s'y sentent, selon les lieux et les horaires, plus ou moins à l'aise, épiées ou vulnérables (Faure, Hernandez-Gonzalez, Luxembourg 2017). En France, les femmes marchent davantage que les hommes pour se rendre au travail (7,5% contre 5,1% selon l'Insee). Elles sont en revanche beaucoup moins nombreuses à le faire la nuit, par crainte du harcèlement de rue et des agressions et car elles sont socialement encouragées à privilégier l'espace domestique. La voiture individuelle est à l'inverse souvent présentée par des femmes comme un espace sécurisant. Piétonnes, elles sont nombreuses à développer des stratégies d'évitement de certains lieux ou à hâter le pas pour y passer moins de temps, ce qui limite leur autonomie et leur liberté d'aller et venir.

En France, les différentes mesures de la mobilité cyclable en ville – recensement, enquêtes ménages déplacements, comptages – convergent autour du chiffre de 60% de cyclistes hommes contre 40% de femmes. Cette proportion est comparable à celles d'autres pays occidentaux. D'une part, les femmes n'ont en général pas été socialisées à une pratique considérée comme sportive de la manière que les hommes (Horton, Rosen, Cox 2007). D'autre part, elles ne bénéficient pas des mêmes possibilités d'accès à la pratique du vélo sur les plans de la sécurité, de la logistique et du confort. En effet, les femmes se considèrent comme plus vulnérables, notamment dans les relations avec les autres usagers hommes, elles gèrent l'essentiel du travail domestique, comme l'approvisionnement en courses et les déplacements des enfants, et elles subissent des injonctions en matière de présentation de soi (jupe, talons, coiffure) peu compatibles avec une pratique physique exposée aux aléas météorologiques (Raibaud 2015).

En Amérique du Nord, en Europe ou au Japon, c'est d'abord chez les classes supérieures que la pratique du vélo se redéveloppe actuellement. Posséder un « beau vélo » devient un élément de distinction des cadres des centres urbains. Les ouvrier·es et les employé·es utilisent moins le vélo pour des déplacements utilitaires. Faute d'aménagements et en raison de leurs situations géographiques, les quartiers populaires sont souvent peu cyclables et mal reliés aux lieux de travail et d'approvisionnement. S'y ajoute le fait que le vélo est plutôt vu comme un loisir. Comme mode de déplacement, **il est souvent dévalorisé** car associé à la pauvreté, contrairement à la voiture.

En Chine, où le vélo est resté le mode de déplacement le plus répandu jusqu'à la fin des années 1970, il est encore considéré comme le « véhicule du pauvre ». L'accès à la voiture, aujourd'hui facilité par le développement des mini-citadines électriques, demeure synonyme de réussite. L'apparition des vélos en libre service a relancé la pratique chez les habitant·es des grandes métropoles, mais il est difficile de savoir si cette tendance sera pérenne, d'autant que la multiplication des automobiles et son accompagnement par les pouvoirs publics conduisent à une baisse de la cyclabilité des rues. Ce constat est aussi valable en Inde ou en Indonésie mais aussi en Afrique de l'Ouest. Au Mali et au Burkina Faso, marcher et pédaler ne sont pas perçus comme des modalités désirables mais comme des signes extérieurs de pauvreté (Pochet 2002), ce qui n'est guère amélioré par la dangerosité des axes routiers.

Les pratiques des Sud éclairent un angle mort des politiques de mobilités douces. Comme nombre d'injonctions aux comportements durables, elles sont surtout promues **de façon culpabilisante** sans considération pour les conditions matérielles d'existence des pratiquant·es. Pourtant ces mobilités sont souvent subies. Aux Nord comme aux Sud, des habitant·es des

quartiers populaires marchent ou pédalent moins par choix que faute d'alternative – parce qu'ils ne possèdent pas de véhicule motorisé ou que leur lieu de vie n'est pas desservi par un réseau de transport en commun – ou parce que l'alternative ne leur est pas accessible – pour des raisons économiques, spatiales, temporelles ou logistiques.

À l'orée de 2020, les modes actifs sont de plus en plus... motorisés. Le marché du vélo à assistance électrique (VAE) explose dans les pays des Nord, comme celui des trottinettes électriques. Les vélos en libre service sont aussi de plus en plus souvent dotés d'une assistance. Cette électrification est susceptible d'ouvrir le champ des mobilités douces à des personnes plus fragiles physiquement – en France et en Suisse, les retraité·es sont les principaux acheteur·es de VAE – et d'augmenter les distances parcourues, mais son coût élevé réserve surtout à des populations aisées. L'électricité consommée et la production des batteries au lithium ont d'importants impacts environnementaux. Une fois motorisée, la mobilité est donc en quelque sorte à la fois moins active et moins douce.

De nouveaux acteurs émergent qui exploitent les possibilités offertes par les smartphones et l'appétence pour les modes doux : loueurs de trottinettes et de vélos en libre service, livreurs de repas à vélo. Cette économie fabrique ses travailleur·es, journalier·es des plateformes de livraison de nourriture ou rechargeur·es (*juicers*) de batteries de vélos et trottinettes en libre service. Les conditions de travail de ces faux indépendant·es sont aussi précaires que leurs rémunérations sont basses. En Chine, les images des cimetières de vélos, regroupant des centaines de milliers de bicyclette abandonnées, sont saisissantes. Devenus jetables, ces véhicules contribuent de la plus visible des manières à la dégradation de l'environnement.

FAURE Emmanuelle, HERNANDEZ-GONZALEZ Edna, LUXEMBOURG Corinne, *La ville : quel genre ? L'espace public à l'épreuve du genre*, Paris, Le temps de cerises, 2017, 302 p.

HORTON Dave, ROSEN Paul, COX Peter, *Cycling and Society*, Londres, Routledge, 2007, 222 p.

LE FÉON Samuel, 2014, *Evaluation environnementale des besoins de mobilité des grandes aires urbaines en France.*, Saint-Etienne, EMSE, 295 p.

RAIBAUD Yves, « Durable mais inégalitaire : la ville », *Travail, genre et sociétés*, vol. 1, n°33, 2015, p. 29-47.

POCHET Pascal, « V comme vélo ou le grand absent des capitales africaines », in X. Godard (dir.), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Paris, Karthala, 2002, p. 343-355.

Matthieu Adam, UMR LAET