



# Pierre Lannoy, sociologue

Pierre Lannoy, sociologue, est chargé de cours à l'Université Libre de Bruxelles. Il mène ses recherches au sein du Centre de Recherche Urbaine, qui portent principalement sur les pratiques et les systèmes de mobilité spatiale (choix modal, transport public, auto-partage, systèmes de transport, représentations de l'automobile, etc.). Il a dirigé, avec Thierry Ramadier, un ouvrage intitulé *La mobilité généralisée : Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, qui paraîtra aux éditions Académia-Bruylant de Louvain-la-Neuve dans le courant de l'été 2007.

**Les questions de mobilité sont sur toutes les lèvres aujourd'hui : citoyens, journalistes, ministres... tout le monde en parle. Pourquoi cet engouement autour de ce sujet ?**

*La place prise aujourd'hui par les questions de mobilité dans le débat public peut sembler surprenante. Mais on comprend mieux cet engouement si l'on prend conscience du fait que la problématique de la mobilité ne se limite pas du tout au domaine du transport. Les déplacements physiques de personnes ou de biens dans l'espace et les modalités de leur réa-*

*lisation (ce qu'on appelle généralement les moyens de transport) ne sont que la partie visible de l'iceberg de la mobilité. Aujourd'hui, la mobilité est un « fait social total », pour reprendre l'expression de l'ethnologue Marcel Mauss, un phénomène où sont engagées toutes les dimensions de notre société. Les sociologues proposent de parler de la situation actuelle en terme de mobilité généralisée, entendant par là non seulement le fait qu'elle a des impacts généraux sur la société (congestion, pollution, violences sur les réseaux de transport : accidents, agressions, incivilités, etc.), mais également qu'elle repose*

## La mobilité est devenue une valeur dont la mise en pratique conditionne l'intégration des personnes au sein de la société.

sur le caractère cumulatif des formes et des modalités de mouvement (c'est-à-dire que les différents systèmes de mobilité deviennent de plus en plus diversifiés mais en même temps interdépendants : réseaux de transport, d'énergie, de communication (téléphonie mobile, internet, logistique, etc.), et enfin que la mobilité est une valeur dominante et transversale dans notre société (il existe un consensus explicite et implicite au sujet du caractère fondamentalement positif de la mobilité, et ce dans tous les domaines du social – au point qu'elle en devient parfois une contrainte).

### Quels impacts la mobilité a-t-elle sur l'intégration des personnes dans la société ?

La mobilité est devenue une condition nécessaire de la participation individuelle à la vie collective, et cela dans tous les domaines de la vie quotidienne. Un sociologue suisse, Vincent Kaufmann, parle d'ailleurs de la mobilité comme d'un capital social : les individus et les groupes se distinguent notamment par leur accessibilité et leur capacité inégales à la mobilité. Une personne en charge d'un service de placement des chômeurs me faisait encore part récemment de son étonnement face à la répugnance de ces personnes à la mobilité : comment comprendre qu'on puisse refuser de se déplacer, si c'est pour décrocher un emploi ? Comment ne pas accepter,

lorsque l'on est cadre ou chercheur de haut niveau, d'effectuer plusieurs séjours à l'étranger ? Ce faisant, on aperçoit dans quelle mesure la mobilité est devenue une valeur dont la mise en pratique conditionne l'intégration des personnes au sein de la société.

**L'accessibilité des transports en commun, entre autres aux personnes à mobilité réduite (PMR), est un axe défendu de nos jours. Pourtant, des problèmes d'accessibilité existaient déjà auparavant. Comment peut-on expliquer le manque de prise en compte de ces difficultés jusqu'à ce jour ?**

Il me semble que deux facteurs entrent ici en jeu. D'un côté, comme la mobilité est devenue progressivement un enjeu social essentiel, les inégalités frappant certains groupes sociaux sur ce point deviennent de moins en moins acceptables en termes politiques. Cependant, il existe toujours un écart entre les volontés, même les plus sincères, et les réalisations. En effet, les infrastructures techniques (les gares, les rames, les trottoirs, les escaliers, les aménagements intérieurs et extérieurs, etc.) et les systèmes organisés possèdent une inertie généralement forte : il n'est pas facile de les changer du jour au lendemain. D'un autre côté, ces mêmes groupes défavorisés sont devenus aussi plus actifs et plus orga-

nisés, et ont porté la thématique des conditions de déplacement à l'agenda politique et législatif. L'enjeu pour eux est de développer les alliances nécessaires à la réalisation de leurs objectifs.

**En tant que sociologue, quels enjeux voyez-vous dans l'accessibilité pour tous des transports en commun ?**

L'accessibilité pour tous aux transports publics n'est pas seulement une affaire de droits formels, une question d'égalité de principe (bien qu'il s'agisse de cela aussi). L'enjeu social essentiel est de combattre les inégalités engendrées par le phénomène de la dépendance automobile, qu'il ne faut pas entendre simplement comme un attachement insensé à sa voiture (comme une maladie psychologique en quelque sorte), mais comme un effet de système. Avec la diffusion de l'automobile et le développement des infrastructures routières, l'accessibilité de certains lieux (et aussi de certaines activités, notamment les activités en soirée ou hors jours ouvrables) est liée à la seule automobile. Songeons par exemple aux grandes surfaces en périphérie des agglomérations ou aux zonings industriels, qui ne sont (pratiquement) accessibles qu'en voiture. Cette dépendance vis-à-vis de l'automobile n'est pas psychologique, mais spatiale. Or, cette dépendance frappe d'autant plus fortement les

## La mobilité est un des défis majeurs auxquels sont confrontés ceux qui se préoccupent du développement durable.

*individus qu'ils accumulent les « handicaps », qu'ils soient physiques, économiques ou sociaux.*

**Estimez-vous que les problèmes d'accessibilité des transports en commun peuvent créer une fracture sociale dans notre société? Si oui, quels sont les remèdes à apporter dès maintenant pour ne pas avoir des transports en commun à plusieurs vitesses ?**

*La question de l'accessibilité est un enjeu social majeur, et je ne parle pas ici seulement de l'accessibilité des transports en commun. C'est, de manière générale, l'accessibilité des lieux et des activités, et donc des moyens de s'y rendre (physiquement ou non), qui doit devenir un objet politique au sens plein du terme. Dans cette perspective, ce sont toutes les modalités d'organisation de cette accessibilité qui méritent d'être réévaluées : aménagements techniques des réseaux et des véhicules, niveaux de service (cadences horaires, multimodalité, confort, etc.), localisations des infrastructures et des activités, coûts des mobilités (à imputer en fonction, par exemple, des degrés de contrainte dans l'organisation de ses propres mobilités), entre autres. En fonction de quels critères ces questions sont-elles traitées ? Comment s'établissent les hiérarchies entre les réseaux et au sein de ceux-ci ? Pour le sociologue, il*

*n'y a pas de questions purement techniques ou économiques ; chaque objet technique, chaque décision comptable, est une manière d'organiser les relations sociales. Il s'agit donc de s'engager dans ces débats apparemment peu humains pour se donner les moyens d'agir intelligemment sur les formes et les moyens de la mobilité de demain.*

**Le vieillissement de la population est une réalité qui a des répercussions à de multiples niveaux. L'accessibilité des transports en fait partie. Dès lors, devrait-on considérer la mobilité comme un thème relevant du développement durable ?**

*La mobilité est un des défis majeurs auxquels sont confrontés ceux qui se préoccupent du développement durable. Elle est en effet au cœur des trois dimensions qui le définissent, à savoir la dimension environnementale (l'empreinte écologique des mobilités est énorme), la dimension économique (la mobilité des biens et des personnes est une condition de la croissance) et la dimension sociale (comment assurer une équité sociale en matière de mobilité et d'accessibilité ?). Plusieurs programmes de recherche scientifique, à différents niveaux (régionaux, fédéraux, européens) se consacrent d'ailleurs actuellement à ce thème. L'importance croissante prise par les seniors dans nos sociétés*

*occidentales est un facteur supplémentaire dans cette problématique. Rien ne laisse présager que la « révolution grise » soit favorable à un développement durable de la mobilité : non seulement les générations qui entrent maintenant dans l'âge de la retraite sont des générations automobiles (elles ont vécu avec l'automobile et y sont attachées), mais en outre l'allongement de la retraite engendre une explosion des activités effectuées par les seniors, phénomène qui a un énorme impact sur la mobilité en général. Mais, ici comme en d'autres domaines, il n'existe pas de déterminismes sociaux absolus, et un des projets de recherche auxquels je participe actuellement porte précisément sur la mobilité des seniors et sur les pistes possibles d'une évolution plus durable de leurs comportements de mobilité. Nous en saurons donc bientôt un peu plus sur cette mobilité généralisée.*



Contact : 02 650 33 52 ou  
pilannoy@ulb.ac.be.