

L'injonction à la mobilité



Soumis par Forum Vies Mobiles le jeu, 05/16/2019 - 11:05

Mots clés

Mobilité

Immobilité

mobile immobile

injonction

Discipline

Sciences humaines

Sciences sociales

Mode de transport

Tous modes de transport

Visuel

alt

Auteur

Christophe Mincke (Juriste et sociologue)

Fichier vidéo

Transcription écrite

La question de notre rapport à la mobilité évolue au cours du temps. Je me suis attaché à l'articulation des années 1960, entre une société industrielle et la société post-moderne ou post-industrielle. La société industrielle moderne est une société qui bouge énormément et qui accorde beaucoup d'importance à la mobilité. Il suffit de songer que c'est la société qui a inventé le train, l'avion, le paquebot transatlantique... C'est la société qui a inventé le record du 100 m ; c'est la société qui finira par aboutir au Concorde. On voit bien qu'il y a un imaginaire de la rapidité, de la mobilité, qui est très présent.

1. L'idéal mobilitaire

L'hypothèse que j'ai développée, c'est celle d'une société dans laquelle la mobilité est devenue une fin en soi. Elle n'est plus quelque chose qui permet d'atteindre un objectif. La mobilité est un bien en tant que tel. Aujourd'hui il suffit de voir le nombre de gens qui se réclament d'un nomadisme numérique, de voir dans les discours publics, dans la publicité par exemple, comment on nous vante le bonheur d'être partout et nulle part à la fois, de bouger en permanence, etc.

À ce moment là, nous ne sommes plus dans un imaginaire où l'on dit : « Tu étais à un point A, tu vas à un point B. » Nous sommes dans un imaginaire qui dit : « Il faut bouger en permanence, parce que le mouvement c'est la vie, c'est le bien, c'est la vitalité. » Le rapport à l'espace-temps évolue. On a formalisé ce que l'on appelle l'idéal mobilitaire, qui est cette injonction à la mobilité, cette valorisation de la mobilité pour elle-même. On a réfléchi pour voir comment la caractériser, pour permettre de faire de ce concept-là un concept utile en sciences sociales. On a décliné ça en quatre impératifs : Activité, activation, participation et adaptation.

L'activité, c'est l'impératif auquel on est soumis d'être actifs en permanence. Dans sa vie privée, dans sa vie professionnelle. Le soir, l'impératif. Tout le temps. Il faut être actif. D'ailleurs quand on prend sa retraite, on ne va pas pêcher tranquillement, on devient un senior actif. Et quand on est un enfant, avant d'entrer dans la vie active, on est déjà sommé d'apprendre des langues, de faire du sport, de faire mille activités extra-scolaires... Il en va ainsi dans l'ensemble de la vie : c'est une injonction globale qui est en fait une interdiction du repos.

Deuxième impératif : l'activation. Il ne suffit pas d'être actif. Cette activation, c'est vraiment se mettre soi-même en route et ne pas attendre d'être activé par un ordre extérieur. C'est quelque chose qui est par exemple très présent dans le rapport aux allocataires sociaux, qui sont sommés de s'activer. On leur dit : « Il faut que tu cherches, que tu te formes, que tu fasses un projet professionnel. »

Se projeter, c'est faire quoi ? C'est le troisième impératif, l'impératif de participation. Il ne suffit pas de bosser seul dans son coin. Ce qu'on nous demande, c'est de participer à des projets collectifs. La forme de la collectivisation de l'activité, ce n'est pas la hiérarchie stricte, ce n'est pas l'armée, ce n'est pas la discipline. C'est devenu le projet collectif. C'est quelque chose de relativement horizontal dans lequel on va recruter un ensemble de personnes qui sont des ressources importantes. Ces projets sont évidemment des projets temporaires. C'est la définition même d'un projet. On ne fait pas carrière. On a des projets professionnels. Et quand il y en a un qui prend fin, on est sommé d'en trouver un deuxième. L'être contemporain est idéalement un être bondissant, rebondissant, parce qu'il doit rebondir de projet en projet. C'est ce qu'on nous présente comme étant la vie. Il y a des projets qui prennent fin, et là où on voit la valeur de l'individu, c'est quand il arrive à se relever de cette fin de projet, pour en mettre un autre en route ou pour être enrôlé dans un autre.

Quatrième impératif : l'individu contemporain est sommé d'être adaptatif. C'est l'impératif d'adaptation. On entend des appels à la flexibilité, à l'innovation, à la souplesse, à la remise en question de soi... C'est typiquement un impératif qui pèse sur les individus qui gèrent beaucoup de projets en parallèle. Le téléphone sonne, c'est ma femme : je passe du registre professionnel au registre familial. Avant ça ne se faisait pas d'appeler au travail.

Ce à quoi on se trouve confronté ici, c'est à la nécessité de jongler en permanence avec toute une série de projets concomitants. L'idée que la vie est une succession de projets implique que l'on doive s'adapter à chaque fois. Parce que dans chaque projet, on est confronté à de nouveaux acteurs, on n'a pas forcément la même fonction, pas la même mission.

2. La mobilité comme injonction productiviste

Le capitalisme est un système qui repose sur une question de production. Logiquement, quand on est productiviste, on veut que la machine ne s'arrête jamais. C'est pour cela qu'on invente le travail de nuit, c'est pour cela qu'on invente la machine, parce qu'elle ne s'arrête jamais.

Est liée au capitalisme une sorte d'obsession du temps mort et une volonté de produire en permanence, d'être actif en permanence. Aujourd'hui le lean management c'est ça : identifier les points de ralentissement et rendre les travailleurs eux-mêmes responsables de la suppression de ces goulots d'étranglement.

Cette façon d'interdire le repos s'est propagée en dehors de l'usine, de l'école, des lieux de disciplines. Aujourd'hui, c'est une conviction que le repos est mauvais. Aujourd'hui, on stigmatise le chômeur à qui on n'a rien à demander, personne n'a rien à lui demander en termes de production. Quand par exemple, nous prévoyons un emploi du temps de ministre à nos enfants, nous propageons cette idée que le repos est nuisible. D'où aujourd'hui des pys qui disent qu'il est important de s'ennuyer. L'ennui est éducatif. Mais ça pose un problème, parce qu'on n'a plus de cadre pour penser ça aujourd'hui.

Il y a deux types de résistance : les résistances réactionnaires, c'est-à-dire la nostalgie du monde d'avant en disant « nous savons pourquoi la mobilité y a à côté de ça, il y a des tentatives de la vivre de façon plus confortable, plus satisfaisantes de vivre avec cette question de la mobilité. Je pense que l'aspect réactionnaire est très bien illustré par l'extrême-droite, qui est presque un cas d'école dans sa résistance à la mobilité. On voit bien que par rapport à il y a 30 ans, des crispations terribles se sont fait jour sur la question de l'ouverture des frontières, sur la question migratoire, sur la question des délocalisations. On voit bien que l'extrême-droite s'est faite la championne – et elle n'est pas la seule – du refus de cela : reconstruire des frontières, ériger des murs s'il faut, même à l'intérieur de l'UE. Il y a là un imaginaire qui résiste, un imaginaire qui est très lié à la question de l'identité, parce que ces mobilités, ce sont des contacts culturels, des métissages, des couples mixtes, des histoires d'expatriation, de migrations, etc. Et on voit à quel point la question identitaire travaille des communautés nationales qui finissent par se dire : « Qui sommes-nous ? Comment faire la différence entre le nous et le eux ? »

À côté de ça, il y a des tentatives de construire un rapport à la mobilité, qui ne soit pas un retour au passé : « La mobilité c'est bien, ça peut être une valeur, mais c'est à manier avec précaution, comme tout. » Par exemple, les mouvements slow : slow-food, slow science, etc. Ce sont des mouvements qui ne sont pas du tout pour l'immobilité, mais qui disent « attention, bouger constamment pourquoi pas, mais en se laissant le temps de s'adapter, en se laissant le temps de penser, de réfléchir à ce qu'on fait. » Je pense qu'il y a là aussi des tentatives de réinventer un rapport particulier à la mobilité. Tentative de repenser la mobilité.

Conclusion

Un retour à une justification de la mobilité sera quelque part inévitable. Pourquoi ? Parce qu'on est en train de se rendre compte que la mobilité a un coût, et notamment un coût environnemental gigantesque. La question climatique va devenir tellement pressante, qu'à un moment donné il faudra avoir de très bonnes raisons pour émettre du CO2.

Cette question là, de pourquoi on se déplace ? Ou pourquoi on fait venir des objets à nous ? Ou pourquoi on fait venir des informations à nous ? Cette question là va se reposer, car à un moment donné, on va se rendre compte que la mobilité ne peut pas être infinie, et qu'on dispose quelque part d'un quota limité de mobilité supportable. Il faudra faire le choix entre les mobilités acceptables et les non acceptables, entre les possibles et les impossibles. Et là on va devoir retomber sur la question du sens : pourquoi on bouge finalement ? Est-ce que ça vaut le coup ? Est-ce que ça vaut la peine ?

Activer

Activé

Niveau de profondeur

Balise H2 + H3

Ajouter le trianglesi ce contenu est affiché dans la quinzaine

Désactivé

Chapô

Christophe Mincke, qui a notamment travaillé sur l'émergence de l'idéologie mobilitaire dans *La société sans répit* (2019, Éditions de La Sorbonne), pose la question de la mobilité comme injonction sociale. Dans une société où la mobilité est devenue une fin en soi, où la norme est au mouvement perpétuel, quelle place reste-t-il aux aspirations de chacun ? Et, finalement, l'ultramobilité du XXIe siècle est-elle une liberté ou un carcan ?

Envoyer une notification

Désactivé