

Covid-19, la société malade de la mobilité

Christophe Mincke

Pouvons-nous envisager que l'épidémie de Covid-19 à laquelle nous faisons face ne soit qu'une parenthèse sans conséquence et que nous reprenions, sitôt le danger éloigné, la vie que nous menions avant ? Ce pourrait, certes, être une option si nous pouvions considérer que cette crise est sans rapport avec notre mode de vie même. Il semble cependant que nous ne puissions considérer que la propagation du virus qui frappe actuellement nos sociétés soit indépendante de nos pratiques sociales et, notamment, de nos mobilités. Ne devons-nous pas saisir cette occasion pour prendre conscience de leur coût et mener un débat collectif sur les règles qui devraient présider à la mise en place de mobilités sociales et matérielles soutenables ?

Depuis la nuit des temps, l'homme a été confronté à des épidémies. Plus les voies de communication étaient développées, plus les groupes humains étaient importants et plus la proximité quotidienne avec les animaux était intense, plus les épidémies étaient fréquentes, mortelles et géographiquement étendues. Faut-il rappeler la Grande Peste qui traversa la Méditerranée, puis remonta l'Europe, du Sud au Nord ; l'hécatombe mondiale que causa, dès la fin du XVI^e siècle, l'importation de la petite vérole en Amérique par les envahisseurs espagnols ou encore les liens entre la grippe espagnole et la Première Guerre mondiale, ses mouvements de troupes et ses concentrations au front et à l'arrière ?

Depuis Hippocrate, au moins, donc bien avant de comprendre les causes des maladies, on savait que la promiscuité et les déplacements assuraient la diffusion de nombreuses maladies. La quarantaine n'est donc pas d'invention récente, pas davantage que le catapultage de cadavres de pestiférés par-dessus les murailles des villes assiégées.

Il n'est dès lors pas étonnant que l'actuelle épidémie se propage le long de nos voies de communication, accompagnant, à toutes les échelles spatiales, les mouvements des populations. Si l'objectif fut, dans un premier temps, d'éviter l'extension du foyer au sein de la Chine, puis l'internationalisation du virus, il est aujourd'hui de protéger

les foyers du monde entier. Chaque mouvement, qu'il soit international ou très local, menace de contaminer de nouveaux lieux et les autorités tentent de compartimenter la société.

Or, jusqu'à l'heure où nous écrivons ces lignes, il n'a pas été possible de stopper la progression du virus et il semble que l'objectif ne soit plus que de la freiner, pour éviter la submersion des systèmes de santé. En effet, à chaque étape, force a été de constater que le mélange des populations et l'ampleur des déplacements étaient tels que la maladie, qui ne se déclare que plusieurs jours après le début de la contagiosité, était chaque fois déjà sortie du compartiment qu'on s'appropriait à refermer. Que faire des Européens présents en Asie et désireux de rentrer chez eux ? Et des Belges en vacances en Italie ? Et des travailleurs dont l'entreprise a déclaré un premier cas ?

Nos pratiques de mobilité sont donc au cœur même de la crise, ce qui n'aurait rien de spécifiquement perturbant si nos sociétés n'en avaient pas fait une de leurs valeurs cardinales. Ce qu'interroge cette épidémie, c'est bien la viabilité de notre rapport à la mobilité.

La mobilité, un bien en soi

Les sociétés humaines ont toujours été mobiles. Nous nous représentons souvent les civilisations passées comme statiques, mais, à part quelques groupes isolés, rares sont ceux dont on peut considérer qu'ils sont restés en place et n'ont pas développé des stratégies de mobilité collective. Des populations nomades aux cours itinérantes du Moyen-Âge, des grandes explorations du XIX^e aux pèlerinages chrétiens, musulmans ou bouddhistes, des « invasions barbares » au commerce international, l'humain a toujours eu la bougeotte.

Pour autant, il serait abusif de penser que l'homme a toujours bougé de la même manière et, plus encore, qu'il a toujours attribué la même valeur à sa mobilité. Il nous semble à cet égard que nos sociétés occidentales (et les élites mondialisées) ont développé, au cours des dernières décennies, un nouveau rapport à la mobilité, qui en fait un bien en soi. Un rapport que, dans un livre coécrit avec Bertrand Montulet¹, nous nommons « idéal mobilitaire ».

Le règne de la frontière

Pour comprendre l'ampleur de cette mutation, il faut revenir légèrement en arrière, à la période s'étendant du XIX^e siècle à la fin des années 1960, à peu de chose près. La façon dont l'espace-temps y était envisagé était fondée sur ce que nous avons appelé la « forme-limite » : un espace structuré au moyen de frontières, un temps pensé comme une alternance de stases et de ruptures.

Au cours de la modernité, la frontière, en effet, a pris une importance particulière pour les sociétés occidentales. C'est ainsi que leurs systèmes politiques se sont organisés autour de la définition d'un territoire propre et exclusif, auquel correspondait une population distincte, une culture et une langue spécifiques, un ordre normatif souverain, etc. L'État-nation en a émergé, en tant qu'empilement de frontières structurant des réalités sociales, politiques, géographiques, culturelles, linguistiques, ethniques, etc. La musique française n'était pas l'allemande, la langue française devait régner sans partage et dans une uniforme pureté sur le territoire national, les nationaux étaient rigidement distingués des étrangers, la souveraineté nationale garantissait le règne exclusif d'un État sur un territoire, et ainsi de suite.

¹ Mincke Chr. et Montulet B., *La Société sans répit. La mobilité comme jonction*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2019.

La frontière, comme on le voit, n'a pas seulement servi à structurer des espaces physiques. Elle a également investi de nombreuses réalités ne relevant pas de ce que nous considérons habituellement comme la spatialité. Le mouvement a du reste largement débordé le cadre de l'État-nation, pour constituer un rapport au monde. Ont également été divisés par des frontières, le vivant en espèces, l'humanité en « races » ou en sexes, les processus productifs en unités d'action au sein d'une chaîne de production, etc. À son tour, par exemple, l'opposition radicale entre hommes et femmes entraîna la définition d'espaces physiques propres à chaque sexe, de registres de langage, d'habillement, de comportements et d'occupations distincts. À chaque fois, une frontière sépare, isole, distingue, en définissant des critères de discrimination entre intérieur et extérieur. C'est toute une architecture du monde vécu qui se mit ainsi en place, correspondant à ce que Cresswell a appelé une métaphysique sédentaire².

Bien entendu, les frontières impliquent une constance. Elles doivent être stables et, lorsqu'elles bougent, ce doit être de manière exceptionnelle. La conquête ou un traité peuvent déplacer celles séparant les États, une réforme législative, celles tracées entre le légal et l'illégal, des procédés similaires s'appliquent à des réformes linguistiques, des révisions du classement d'espèces ou des réorganisations des systèmes productifs et administratifs. Chaque fois, deux ères de stabilité sont séparées par un bref moment de réorganisation.

Dans ce cadre, on appartient d'abord à un lieu — État, ville, classe sociale, groupe ethnique, communauté politique, etc. — et, s'il n'est pas impossible de se déplacer, si la mobilité peut même être encouragée, elle ne peut être

qu'un épisode temporaire séparant deux établissements stables. On peut, par exemple, déplacer son domicile, mais il faut déclarer son nouvel établissement, qui fera suite au précédent. Il n'est pas question d'errer sans but ni point de chute. Il en va de même si on veut changer de nationalité, voyager, évoluer dans sa carrière, etc. La mobilité se réalise par la transgression de la frontière qui sépare deux positions stables, positions physiques, sociales, professionnelles, familiales, etc. La mobilité, dans le monde des frontières, est une « mobilité-franchissement ». Bien entendu, certaines restent impossibles, comme entre les sexes, les races ou les classes sociales.

Évidemment, d'autres formes de mobilités existent, mais elles sont illégitimes, ce sont celles des nomades, d'ici ou d'ailleurs, des ouvriers en rupture de ban, des révolutionnaires internationalistes, ou des vagabonds et autres peuples cosmopolites sans attaches claires. Ceux-là sont des figures de l'indignité et du danger, qui appellent des mesures de protection, voire de répression.

Le monde des flux

Progressivement, cependant, nous en sommes arrivés à faire de la mobilité une constante de nos vies, un état naturel, à nous vanter d'être des « nomades numériques », à faire de l'inconstance, de la multiplication des expériences et du mouvement permanent, des vertus. La dignité n'est plus de s'assurer un établissement sûr et légitime, duquel nous pourrions partir un jour pour en gagner un autre, plus enviable. Aujourd'hui, l'idéal est de se déplacer constamment, de saisir toutes les opportunités, de renoncer aux attaches et lourdeurs, de s'adapter aux changements incessants du contexte, de réviser nos positions à chaque instant³.

2|Cresswell T., *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, New York, Routledge, 2006.

3|Cette volonté contemporaine de libération de toute attache et de toute lourdeur a notamment été théorisée par Boltanski et Chiapello et par Zygmunt Bauman. Bol-

Les entreprises délocalisent, les travailleurs développent des trajectoires professionnelles plutôt que des carrières, les étudiants découvrent les joies du cosmopolitisme à la sauce Erasmus, nos publicités chantent le bonheur de la mobilité numérique, de la connexion permanente, indépendante de toute localisation précise et la facilité des voyages. Qu'importe de s'établir ? Il faut parcourir !

Comment donc en sommes-nous arrivés là ? Par une érosion des frontières ; sans doute sous l'impulsion d'une accélération du changement propre à la modernité⁴ et qui aurait atteint la vitesse de libération ; certainement du fait de ruptures technologiques nous permettant de nous délocaliser, c'est-à-dire d'échapper à la nécessité d'un établissement quelconque ; par suite, incontestablement, d'une conviction que le changement est permanent et que toute constance n'est qu'illusion, nous amenant à amplifier le mouvement global par le nôtre propre. Le temps nous apparaît dès lors comme un irrépressible flux : il coule et érode tout, constamment ; si bien qu'il est vain de tenter d'institutionnaliser, de figer, de tracer. À nos yeux, les frontières sont devenues des illusions, toujours dépassées par la réalité, toujours en conflit avec le monde changeant. Elles sont des handicaps dans un monde qui ne récompense que les mobiles, les changeants, les adaptatifs. Ce qui nous semble central ici n'est pas que les frontières aient changé de nature ; que d'objectivement adéquates hier, elles soient devenues rationnellement problématiques aujourd'hui. Ce qui a changé, ce sont avant tout nos représentations du monde et les normes sociales que nous construisons sur leur base.

tanski L. et Chiapello E., *Le Nouvel esprit du capitalisme*, NRF Essais, Paris, Gallimard, 1999 ; Bauman Z., *Liquid Modernity*, Cambridge, UK Malden, MA, Polity Press Blackwell, 2000.

4 | Rosa H., *Aliénation et accélération. Vers une théorie critique de la modernité tardive*, Paris, La Découverte, 2012.

Les organigrammes complexes aux échelons innombrables, les rôles sexués rigides, les nationalités tranchées, les cultures comme autant de silos, les langues comme ancrages, les appartenances de classe comme indépassables destins, tout cela nous est progressivement apparu illusoire.

La structuration spatiale qui s'est maintenant imposée, c'est celle du réseau, cet entrelacs de relations potentielles, sans bordures claires, toujours interconnecté et variant à chaque instant dans ses configurations. Au diable les empilements de frontières, l'attachement irrémédiable à une terre, une patrie, un peuple, une culture, une ethnie, une race. Le monde est devenu un village qu'il nous appartient de parcourir en tous sens pour tisser des liens. Le réseau se joue du temps qui érode tout, puisqu'il est une structuration mouvante, un écheveau variant constamment. Si les espaces, physiques, sociaux, culturels, linguistiques, idéologiques, etc., sont vus comme autant de réseaux, les positions que nous y occupons varient au gré de leurs mouvements intrinsèques. L'immobilité n'est pas concevable dans un environnement qui varie sans cesse.

Voilà réunies les conditions d'une valorisation de la mobilité pour elle-même. Puisque nos environnements sont mouvants et que l'immobilité est donc impossible, la seule stratégie raisonnable est d'amplifier ses mobilités, afin de surfer sur la vague, de tirer parti de la fluidité du monde. La mobilité devient donc, non seulement quelque chose d'inévitable — une mobilité-dérive —, mais aussi une stratégie payante — une mobilité-kinétique, développée pour elle-même.

Dans ce contexte, la voiture (ma liberté), l'avion *low cost*, les élites cosmopolites, la littérature-monde, la circulation des biens et des services, les marchés mondialisés, la toile d'internet

et ses coprésences multiples et instantanées, les télécommunications à bas coût, tout concourt à nous faire penser qu'un monde hyperfluide est possible, un monde dans lequel la mobilité serait toujours possible, sans frictions, sans turbulences et sans effets secondaires⁵. Et, puisqu'il en est ainsi, les immobiles n'ont plus d'excuse pour légitimer leur coupable refus d'entrer dans la farandole mondiale. Voilà la mobilité légitime en soi et l'immobilité condamnée.

Une frénésie tous azimuts

Dans nos sociétés occidentales, a donc émergé un nouvel idéal, celui d'une mobilité constante et parfaitement fluide, un idéal mobilitaire. Celui-ci ne concerne pas, nous l'avons vu, la seule mobilité physique, mais bien un large éventail de pratiques sociales. De l'entreprise à la famille, de la science aux religions, du politique à la justice, des identités individuelles aux identités collectives, c'est quasiment l'ensemble de nos domaines d'activités qui est sommé de se convertir au *bougisme*. Cet idéal se concrétise au travers de quatre impératifs.

L'impératif d'activité impose d'être en permanence sur la brèche. Que ce soit à titre privé ou professionnel, lucratif ou gracieux, il importe de ne jamais cesser. Cette prohibition du temps mort et du repos mène à exiger de tous, de la naissance à la mort, l'entretien d'une activité constante. De la pédagogie active aux seniors actifs, nous sommes comptables des minutes et secondes qui nous sont allouées. Il en découle que la surcharge est le mode légitime de rapport à l'activité : tant les organisations que les individus doivent apporter la preuve qu'ils ne pourraient supporter davantage de pression sans s'effondrer... ce qui, du reste, arrive fréquemment.

5 | Cresswell T., « La mobilité est à la fois le sang vital de la modernité et le virus qui menace de la détruire », Forum Vies Mobiles (blog), 18 mars 2020, <https://bit.ly/3ds6B1a>.

L'impératif d'activation exige de chacun qu'il soit au principe de son activité. La règle est celle de la proactivité, de l'initiative, de l'auto (-nomie, -apprentissage, -formation, -évaluation, -financement, -entrepreneuriat, etc.) et non celle de l'obéissance servile à une autorité supérieure. C'est ainsi que le demandeur d'emploi, comme tout allocataire social, est soumis à des politiques d'activation. Il lui est demandé, non seulement d'être disponible pour le marché de l'emploi, mais également de développer des initiatives en tous sens, fussent-elles parfaitement inutiles. Il a à se dédouaner de la suspicion d'immobilisme, figure du mal en contexte mobilitaire.

L'impératif de participation, quant à lui, fixe les modalités de l'activité à développer. Celle-ci doit prendre la forme d'une intégration à des projets, simultanés et successifs, toujours temporaires, qui constituent la modalité normale de coopération. Professionnel, familial, éducatif, pédagogique ou managérial, tout projet fait farine au moulin. C'est ainsi que l'union au sein d'un couple ne prend plus la forme de l'entrée définitive de la femme dans le lignage de son mari, mais celle d'un projet élaboré ensemble et appelé à durer le temps que les partenaires y trouveront un intérêt... avant de constituer ou de rejoindre d'autres projets. La faculté à cumuler et à enchaîner les projets est l'épreuve par excellence, celle qui permet à l'individu moderne de prouver sa valeur⁶.

L'impératif d'adaptation, enfin, impose la flexibilité. S'il convient d'être actif en permanence, de sa propre initiative et en s'intégrant à des projets multiples, l'adaptabilité devient une vertu cardinale. Il convient de se défaire de ses rigidités et exclusives et de faire preuve d'une souplesse maximale, celle qui permet de trouver sa place dans

6 | Boltanski et Chiapello, *Le Nouvel esprit du capitalisme*, NRF Essais, Paris, Gallimard, 1999.

un maximum de projets. Interdisciplinarité, interculturalité, formation au long de la carrière, réorientations professionnelles, management par objectifs, individualisation des parcours, l'adaptation est omniprésente.

Ces quatre impératifs tracent les contours d'une mobilité obligatoire. S'y conformer amène, en effet, à se déplacer constamment dans de multiples espaces, physiques ou non. La mobilité, autrefois conditionnelle et émancipatrice, est aujourd'hui irrépressible et même obligatoire. Il apparaît dès lors d'autant plus nécessaire de réexaminer la relation qu'elle entretient avec la liberté.

Le retour de la limite

Mais voilà qu'au moment où nous pensions nous être libérés des contraintes de l'espace et où nous nous enjoignons mutuellement de nous abimer dans une mobilité exponentielle, des limites viennent se rappeler à notre bon souvenir, au travers de deux crises majeures, bien que d'ampleur et de temporalité différentes.

La première, chronologiquement, dont nous ayons eu conscience, même si cette conscience est sujette à caution, est la crise environnementale et climatique. C'est bien entendu l'ensemble des activités humaines qui mène à la situation actuelle d'extinction de masse, de pollution de la quasi-totalité de notre planète et de réchauffement climatique. Cependant, les usages contemporains de la mobilité y tiennent une responsabilité importante. Qu'il s'agisse de pointer le rôle de l'aviation commerciale, d'interroger les délocalisations et la circulation mondiale des matières premières et des marchandises, de révéler l'impact environnemental considérable de nos appareils mobiles et de notre consommation de données, de dénoncer notre boulimie de ressources ou encore de poser la question de nos déplacements

quotidiens automobiles, il apparaît que les technologies que nous utilisons pour nous affranchir de l'espace et pour tenter de vivre au quotidien l'idéal mobile ont un coût considérable. Alors que nous rêvions d'un immense réseau instantané, de voyages infinis et de circulation hyperfluide des biens et services, il devient évident que nous devons, tôt ou tard, faire des choix et tenir compte des limites du monde qui nous héberge.

La deuxième crise d'ampleur est, bien entendu, l'actuelle épidémie de SARS-CoV-2. Le coronavirus qui en est responsable n'était pas le seul candidat à la pandémie : le SARS-CoV avait provoqué l'épidémie du syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) en 2003, mais était resté confiné en Chine, l'ébolavirus fait régulièrement de nombreuses victimes africaines et diverses épidémies se sont manifestées en Afrique de l'Ouest, faisant plusieurs dizaines de milliers de morts et frappant de temps à autre aux portes de l'Europe. Si on ajoute à cette situation la baisse de la couverture vaccinale et le retour d'épidémies de rougeole, on prend la mesure de la persistance de menaces épidémiques. Certes, elles ne sont pas nouvelles dans l'histoire de l'humanité, mais la rapidité fulgurante de la circulation du SARS-CoV-2 doit beaucoup aux performances de nos systèmes de mobilité.

Bien entendu, nous pourrions nier le caractère structurel du problème et soutenir qu'il s'agit d'un malheureux accident. Il faudrait, pour cela, soit soutenir que la propagation de maladies via les voies de circulation n'est pas une constante, soit affirmer que nous aurons, à l'avenir, face aux prochains virus, parasites ou bactéries émergents, des armes efficaces et déjà prêtes. Il semble assez illusoire de défendre ces positions. En effet, les scientifiques attendaient depuis longtemps l'émergence d'un nouvel agent pathogène et évoquaient la mutation

d'un virus animal devenant transmissible à l'être humain et entre êtres humains. Ce n'était pas là un scénario improbable, puisque bon nombre de maladies humaines ont une origine animale. Nous subissons un coronavirus, mais un virus de grippe aviaire était aussi un bon candidat... et en reste un. Une fois cette pandémie-ci terminée, la menace restera entière, puisqu'il reste une infinité de germes animaux qui pourraient muter et qu'il est impossible de s'en prémunir puisque nous ne savons pas lequel sera le prochain à sortir de son réservoir animal. Bref, nous ne sommes très certainement pas confrontés à un coup de tonnerre dans un ciel bleu et nous ne disposons pas d'un médicament-miracle pour nous prémunir de tous les dangers à venir. Force est de faire preuve de modestie et de reconnaître notre vulnérabilité.

Le défi change donc de dimension : les difficultés auxquelles nous sommes confrontés sont ce que Cresswell appelle des turbulences : non pas des problèmes extrinsèques, mais bien des conséquences normales et attendues de nos mobilités⁷. Il convient donc de nous interroger sur les coordonnées de notre situation, et notamment sur notre rapport à la mobilité.

Un retour à la mesure ?

La question à laquelle nous sommes confrontés comprend au moins deux volets. Le premier est lié à la possibilité d'un retour à une mobilité mesurée, l'autre à la détermination de l'étendue de cette frugalité.

Légitimer la mobilité

Lorsque la tempête sera passée, que nous aurons (peut-être) des antirétroviraux efficaces, voire un vaccin, que ferons-nous ? Cette crise et l'autre, environnementale, nous inciteront-elles à reconsidérer notre rapport à la mobili-

té ? Il est certes possible que nous nous agitions de plus belle, bercés par l'illusion qu'il serait plus difficile de changer notre rapport au monde que de surmonter les prochaines crises, voire repris par l'aveuglement au contexte de nos comportements, si caractéristique de nos cultures.

Pourtant, nous pourrions profiter de ces deux crises pour repenser notre rapport au monde. C'est ce que doit permettre une turbulence, lorsqu'elle perturbe notre rapport ordinaire à la mobilité. De la même manière qu'une croissance infinie est intenable dans un monde fini, une mobilité superfluide n'est pas de ce monde. Dès lors, notre degré de mobilité devrait être évalué à l'aune de ce que peut supporter notre environnement, tant social que naturel. Nous pouvons légitimement rêver que, rescapés d'un bouleversement, nous fassions preuve de réflexivité et acceptions de renoncer aux alternatives imbéciles dans lesquelles, souvent, la réflexion s'embourbe, telle celle qui oppose le progrès infini au retour à la bougie et à la traction animale.

Il nous faudrait alors réinventer des légitimations pour les mobilités. Car, au fond, lorsque nous nous sommes extraits d'un univers de sens dans lequel primait l'ancrage et où les mobilités étaient conditionnelles et lourdement contraintes, nous n'avons pas tant modifié qu'abolie les systèmes de légitimation des mobilités. Nous n'avons pas cherché à les rendre plus équitables, plus démocratiques ou plus libéraux, nous les avons déclarés inutiles, la mobilité devenant un bien en soi. Il était désormais superflu de justifier l'une ou l'autre pratique de mobilité : toutes se valaient, toutes étaient bonnes par essence. Prendre l'avion pour passer deux jours à Rome, délocaliser à 10 000 kilomètres la production de biens de consommation courante, stocker en ligne des téraoctets d'information et y accéder quoti-

⁷Cresswell T., *op. cit.*, <https://bit.ly/3ds6B1a>.

diennement, déplacer 2 tonnes d'aciers pour porter les 80 kilos d'une personne jusqu'à son travail, tout cela allait de soi. C'est de cela qu'il faut nous extraire.

La tâche qui s'annonce est évidemment herculéenne : il faut redéfinir ce qui vaut la peine d'une mobilité. Cela implique bien entendu une réflexion sur les moyens d'action publique dont nous disposons, dans un contexte de libéralisme économique. Quel niveau de mobilité est-il supportable ? Faut-il taxer les déplacements (de personnes, de biens, de services, d'informations) ? Faut-il imposer une comptabilisation des externalités environnementales dans le coût de chaque déplacement ? Faut-il préserver un accès à la mobilité aux plus démunis et, si oui, par quels moyens ? Faut-il, au contraire, interdire, réduire, soumettre à autorisation certaines pratiques ? Comment produire collectivement le changement culturel nécessaire ? Comment, en outre, garantir le respect de la justice sociale dans la (re)distribution d'une mobilité pensée comme une ressource précieuse et limitée ?

Les solutions potentielles sont évidemment innombrables, et leur nombre accroît d'autant la complexité de la tâche qui nous attend. Serons-nous en mesure de faire des choix collectifs raisonnables et efficaces ? Rien n'est moins sûr, d'autant moins que la question est nettement plus vaste que celle de la « décarbonation » de la mobilité. Il ne s'agit pas de n'interroger que la durabilité climatique et environnementale de notre mobilité, mais sa durabilité globale. Il faut y ajouter qu'on ne peut se limiter aux mobilités matérielles ; il faut inclure dans nos réflexions, les mobilités non matérielles auxquelles nous poussent également les impératifs mobilitaires précités

Résister à la tentation du report modal

Il se fait que, lors de la mise en place des mesures de confinement pour tenter de ralentir la propagation du Covid-19, de nombreux appels se sont fait entendre pour que les activités productives et éducatives, notamment, se poursuivent aussi normalement que possible. Se reposant sur l'idée commune que les mobilités physiques sont, de plus en plus, remplaçables par la mise à disposition de ressources en ligne et par les télécommunications, les promoteurs de ce discours rêvent d'un report modal fluide, encore, entre une mobilité physique et d'autres formes de mobilités, notamment non matérielles. Se dévoile ici la plasticité de l'idéal mobilitaire qui, s'il exige une mobilité constante et totale, s'accommode fort bien du report modal entre ses diverses formes. De quoi s'agit-il, au fond, sinon d'une application des impératifs d'adaptation et d'activation : nous sommes sommés de mener à bien les différents projets auxquels nous participons, même dans des circonstances nouvelles et inattendues, puisqu'il suffit de faire preuve de flexibilité, d'examiner les problèmes à frais nouveaux et, bien entendu, de prendre les initiatives appropriées.

Le report, outre qu'il ne règlerait que partiellement les problèmes liés à notre sur-mobilité, notamment parce que le coût environnemental des échanges électroniques est considérable, pourrait être vu comme une occasion ratée. En effet, les crises actuelles devraient être des opportunités de réfléchir collectivement à la spirale de frénésie dans laquelle nous nous sommes engagés. Une fois la part des mobilités matérielles réduite, libérés de la résistance du monde physique (embouteillages, temps de parcours incompressibles, retards de trains, etc.), nous pourrions être invités à une accélération encore accrue de nos rythmes. Car les tech-

nologies visant à libérer notre temps, la plupart du temps, ont pour résultat un accroissement du nombre de tâches que nous nous assignons, et donc une accélération de nos rythmes de vie⁸. Par exemple, les ordinateurs ne nous ont pas remplacés dans certaines tâches pour nous permettre de nous reposer, mais pour nous autoriser à nous lancer dans une spirale de surcharges, via l'allongement de la liste de nos tâches et l'accroissement de l'exigence de rapidité d'exécution. Finalement, ce report justifié par l'environnement et la peur de la contagion pourrait nous précipiter plus avant encore dans la poursuite d'une superfluidité, à la faveur d'une illusion de libération de toute viscosité, de toute résistance, permise par l'évacuation des résistances du monde matériel au profit de l'immédiateté et de la facilité fantasmées du numérique.

Or, il est une troisième crise que, volontairement, nous n'avons pas abordée jusqu'ici. Il s'agit de la crise humaine qui découle de notre abandon des frontières, des constances et des immobilités : l'épuisement. Toujours pressés de donner le meilleur de nous, enjoins de trouver nous-mêmes de nouvelles occasions de bouger, obligés de participer à de multiples projets, sans solution de continuité ni constance, invités à une flexibilité de tous les instants, dans un monde réticulaire en permanente reconfiguration, nous peinons à surnager⁹. Être au bord de l'effondrement personnel est devenu un état normal, tant la surcharge est obligatoire en tant que telle. La pression est devenue si forte et ses conséquences sur les vies, les esprits et la santé si terribles que l'on peut sans difficulté considérer que c'est là une troisième crise qui menace nos sociétés.

8 | Rosa H., *op. cit.*, 2012.

9 | Cette condition a été abordée par Alain Ehrenberg (*La Fatigue d'être Soi : dépression et société*, Paris, O. Jacob, 1998).

Celle-ci doit nous inviter à ne pas nous contenter d'un report modal : il n'y a pas que deux crises en vue, mais bien une multiplicité, à des échelles aussi éloignées que la Terre comme écosystème et les individus. Notre sur-mobilité est, par essence, un déni des limites. On peut donc s'attendre à ce qu'elles se rappellent à nous dans bien des domaines et il peut dès lors apparaître raisonnable de discuter et d'instaurer consciemment et de façon réfléchie, nos propres bornes. Si l'environnement et les virus nous ont mis au pied du mur, nous ne pouvons nous contenter de régler ces deux seuls problèmes — si tant est que nous le fassions un jour —, mais nous devons prendre conscience de l'ampleur du caractère insoutenable de notre rapport au monde. Lorsque le compte Twitter de la chaîne d'info LN24 (@LesNews24) tweete « Le Covid-19 ne laisse pas le choix : il s'agit aujourd'hui d'enseigner autrement, et l'e-learning est la principale ressource disponible pour étudiants, élèves et professeurs », il indique bien que, dans une société pour laquelle l'arrêt des activités à la suite d'une catastrophe est impensable, seul le report modal mobilitaire est concevable. C'est cette restriction de notre pensée qu'il nous faut interroger, car elle nous empêche d'entrevoir comment sortir de l'impasse dans laquelle nous nous sommes engouffrés.

Pour en sortir, il faudra non seulement affronter les questions que posent les crises, mais aussi renoncer aux artifices dont nous usons quotidiennement pour cacher à nos yeux la finitude de notre monde et de nos personnes. Ainsi en va-t-il de l'invocation des solutions technologiques, ce *deus ex machina* qui, dans le scénario bancal de la tragédie que nous interprétons, est censé nous sauver *in extremis*. Le Covid-19 ? Vivement le vaccin ! Le réchauffement ? Cherchons l'énergie

propre et infinie, capturons le carbone. L'épuisement des individus ? Inventons des molécules, substituons la machine à l'homme ! Cette providence, bien entendu, n'est qu'un autre nous-mêmes, une version toute-puissante de l'homme, sous la forme d'un *homo technologicus*, par essence illimité. Encore une manière de nier les limites.

L'alternative est désormais la suivante : ou bien l'actuelle pandémie sera une parenthèse et nous verra reprendre de plus belle notre activité frénétique, sous quelque forme que ce soit, ou bien elle sera un choc suffisant pour nous faire nous interroger sur nos choix collectifs, sur les crises actuelles, mais aussi à venir, et sur les manières dont nous pourrions chercher à bâtir un système durable, aux niveaux planétaire, social et individuel. Vit-on jamais une civilisation s'attraper elle-même par les cheveux pour se sauver de la noyade, tel un baron de Münchhausen ? Nous ne pourrions le dire, mais il est certain que personne ne le fera pour nous.

Enfin, il est tout aussi évident que nos systèmes de représentation du monde ne se modifieront pas d'eux-mêmes. Les résistances seront nombreuses et c'est une lutte sociale, un conflit visant à infléchir le cours de nos sociétés auquel il faut s'attendre, qu'il faut appeler de nos vœux. Aujourd'hui, alors que de très nombreux cadres et travailleurs du tertiaire télétravaillent dans le confort de leur logis, sans perte de revenus, d'innombrables petites mains sont soit confinées dans des logements étroits et privées d'une part pourtant bien essentielle de leurs moyens, soit, quand elles sont indispensables aux systèmes permettant l'immobilisation des premiers, contraintes de continuer de s'agiter en tous sens, au risque de leur santé et de leur vie¹⁰. Là, dans les inégalités en termes de choix de mobilité et de conséquences tant de l'immobilisation que de la mobilisation se donnent à voir les inégalités découlant du fonctionnement de nos sociétés et, dès lors, les coordonnées de luttes de demain : qui peut choisir ses (im)mobilités et qui en paie le prix ?

Le 26 mars 2020

10 | Peugny C., « Cette crise rend visibles ceux qui sont d'ordinaire invisibles », interview de Laure Bretton, *Libération*, 24 mars 2020, <https://bit.ly/2UmzF2B>.