

Le mouv'hybride

Dans la société moderne, plus rien n'a d'existence reconnue s'il n'est pas mesuré, chiffré et mis en statistiques. Or dans ce même monde moderne, les individus sont devenus de plus en plus mobiles, passant allégrement d'un territoire à l'autre pour des raisons diverses et même sans raison du tout. Il n'aura échappé à personne que « mouvement » et « statistique » ont des difficultés à établir des relations harmonieuses. Et pourtant quelques beaux enfants de l'amour sont nés de ces rencontres : le migrant, le navetteur et le touriste en sont les meilleurs exemples, qui ont fait l'objet de nombreuses études statistiques. Oui mais tout change et tout s'embrouille et voilà que se révèle un type d'individu en mouvement qui relève un peu à la fois du migrant, du navetteur et du touriste et que l'on propose d'appeler le mouv'hybride.

Cette émergence mérite certainement que l'on revisite les concepts classiques qui sous-tendent la mesure statistique de la mobilité.

Il devient également nécessaire de porter un regard différent sur les territoires qui, traditionnellement considérés comme des espaces avec des habitants dont la vie et les activités sont plus ou moins contenues dans les limites territoriales, se révèlent des organismes vivants dont le cœur bat au rythme des allers et venues des mouv'hybrides.

Et si le mouv'hybride a remplacé l'habitant, ou du moins coexiste avec lui, il serait également utile de repenser les rapports entre l'individu et le territoire, et en particulier la citoyenneté.

Les concepts classiques de la mesure de la mobilité

Le touriste, le navetteur et le migrant

Un corpus important de statistiques sur la mobilité a été développé à partir des recensements de la population qui ont progressivement permis d'analyser les changements de domicile et les déplacements domicile-travail. Parallèlement, mais avec beaucoup moins de moyens, s'est développée une mesure statistique des déplacements touristiques. On rappellera d'abord les concepts classiques sur lesquels se basent ces statistiques avant de montrer comment les distinctions entre ces diverses catégories de mobilités sont devenues floues.

Le touriste voyage, séjourne et rentre chez lui. Peut-être faudrait-il d'entrée de jeu abandonner ce mot de « touriste » au profit d'un autre moins ambigu (par exemple le nomade ou le mobile, le voyageur...), tant la perception qu'a de ce mot le lecteur non averti apparaît en décalage avec les définitions adoptées par les instances internationales pour qui est touriste toute personne qui effectue un voyage, pour quelque motif que ce soit, d'une durée comprenant au moins une nuit hors de chez elle et n'excédant pas un an. Touriste n'est pas une qualification - on n'est pas touriste comme on serait plombier ou avocat, européen ou africain - mais un état, et plus précisément un état spatiotemporel : on est touriste quand on est hors de son domicile et pendant le temps de son voyage. Les bornes du créneau temporel sont bien fixées : au

moins une nuit et au plus un an. Les limites géographiques sont plus imprécises : on peut être touriste à l'autre bout du monde ou tout près de chez soi, le critère est d'être hors de son domicile. On s'en tiendra donc ici à une stricte définition géographique du domicile, étant entendu que l'on parle d'un seul domicile principal, malgré toutes les ambiguïtés qui peuvent s'attacher à ce concept pour ceux qui ont plusieurs résidences [Terrier 2010].

Migrations définitives ou alternantes

Dans les études démographiques classiques, on distingue deux types de mouvements : les « migrations alternantes » (ou « navettes ») et les « migrations définitives ». Ces concepts et ces mots étaient utilisés pour décrire des mobilités très différentes, l'une réversible et l'autre non. Les pratiques actuelles ont bouleversé les clivages entre ces catégories

Le navetteur classique partait le matin de son domicile pour aller travailler en un lieu dont il revenait le soir. Du moins on le supposait car la question de la fréquence du trajet n'était pas posée. Les choses ont commencé à s'embrouiller lorsque les ménages urbains -dans le cadre du processus d'accession à la propriété- ont éloigné leur domicile de la ville. Ce fut le début de la périurbanisation et de l'étalement des villes.

Dans le même temps on assistait à une importante concentration de l'emploi dans les villes [Terrier 1998] et surtout dans les grandes villes, obligeant de plus en plus les actifs à aller chercher leur emploi loin de chez eux.

L'instabilité du monde économique - qui entraîne des changements plus fréquents de travail-, l'accession généralisée des femmes au marché du travail – qui multiplie les lieux de travail pour les membres d'une même famille- se sont combinées avec un ancrage au domicile - renforcé par le développement de l'accession à la propriété - pour accroître la dissociation entre lieu d'habitation et lieu de travail. Les distances parcourues pour aller travailler ont fortement augmenté pour un individu et d'autant plus pour un ménage biactif. Ces distances sont parfois devenues trop grandes pour permettre un aller-retour dans la journée, ce qui peut nécessiter d'utiliser un deuxième domicile plus proche de son travail.

Au recensement de 1982, on dénombrait déjà 300 000 personnes travaillant à Paris avec un domicile distant de plus de 200 km de leur lieu de travail [Léry, Terrier, 1983]

Du côté des migrations définitives les choses ont également évolué. Il y a eu d'une part ces changements de résidence à distance relativement faible déjà évoqués. Sont apparus également des « retours au pays » et des « migrations de retraite » qui ont montré que, considérées sur le temps d'une vie, les migrations n'étaient pas - ou plus - si « définitives » que cela.

Dans un cycle de vie, il n'est pas rare qu'un individu quitte sa région ou son pays pour aller travailler au loin puis revienne au pays plus tard, pour y reprendre une activité professionnelle ou pour y prendre sa retraite. Entre temps il aura voyagé de son domicile actuel à son lieu d'origine pour rendre visite à sa famille ou séjourner dans sa résidence devenue temporairement secondaire.

Un facteur déterminant de l'essor de toutes ces mobilités a, bien sûr, été le développement de la capacité des personnes à se déplacer et à se déplacer rapidement. L'augmentation du niveau de vie a permis à la majorité des ménages français de disposer d'un ou même de plusieurs véhicules tandis que les routes et autoroutes se développaient. L'avion est devenu un moyen de transport banal. Le train s'est développé ; il a notablement accru sa rapidité avec le TGV.

Toutes ces facultés accrues de se déplacer ont à la fois permis le développement des mobilités en tout genre et en même temps les ont rendues moins irréversibles. Finies les migrations définitives, toutes les migrations sont devenues plus ou moins alternantes, avec des rythmes très divers. Certains aller retours s'effectuent dans la journée, parfois quotidiennement, parfois de temps à autre ; certains s'étirent sur quelques jours, un grand classique étant le départ d'un domicile le lundi matin ou le dimanche soir pour une semaine de travail et retour le vendredi soir. D'autres allers retours demandent plusieurs années : C'est le cas de nombreux jeunes fonctionnaires dont la première affectation est en région parisienne et qui, dès qu'ils le peuvent, demandent leur mutation pour revenir dans leur région d'origine. D'autres attendent éventuellement plus longtemps l'âge de prendre leur retraite « au pays ». On joue parfois - successivement puis simultanément - sur deux tableaux géographiques : on commence son activité professionnelle à Paris ou à Londres ; on s'y crée un réseau et une clientèle. On revient - ou on part - ensuite s'installer plus au vert - ou plus au large ou simplement plus près de sa famille - pour exercer son activité. On reste branché en permanence sur le monde et sur ses clients par internet et téléphone portable et on effectue de courts voyages pour rencontrer ses partenaires et ses clients.

Notons bien que ces derniers cas de figure ouvrent un boulevard de possibilités pour les « migrations d'agrément ». L'exemple d'une famille venant s'installer à la campagne ou dans une ville agréable tandis qu'un ou plusieurs de ses membres continuent à travailler dans une métropole où il réside partiellement, peut donner une idée de la complexité des situations et de leur difficile traduction en statistiques facilement interprétables.

Le mouv'hybride, croisement de touriste, de migrant et de navetteur

Outre qu'une part des mouvements que l'on vient de décrire relève de la définition du tourisme (bien que souvent non perçus comme tels par le public), toutes ces mobilités variées provoquent un développement concomitant du tourisme : Ceux qui ont quitté une région pour s'installer dans une autre reviennent régulièrement visiter la famille et les amis qu'ils ont laissés là-bas. Ils y ont parfois gardé un logement qui, selon les cas et les points de vue, reste la résidence principale ou devient, temporairement ou non, une résidence secondaire. « Le tourisme, c'est souvent rentrer chez soi » [Terrier, 2005c, page 18]

Et le mouvement s'établit également dans l'autre sens : les Bretons de Paris font du tourisme en Bretagne et les Bretons de Bretagne viennent visiter leur famille à Paris, même s'ils en profitent pour visiter également le Louvre et la Tour Eiffel. C'est ainsi que toute migration définitive - dont on a vu que le qualificatif « définitif » ne signifiait pas éternel- engendre des mouvements touristiques compensatoires.

De nombreuses « navettes » sont en même temps des « déplacements touristiques » dès lors que l'aller et le retour ne se font pas dans la même journée.

Sur le plan conceptuel, il apparaît donc des interférences et même des intersections entre ces types de mobilité : résidentielle, domicile-travail et touristique. Par ailleurs le développement de l'offre de transport à grande vitesse (TGV, avion, autoroute) a provoqué l'émergence d'une nouvelle catégorie de mobilité, peu conceptualisée, peu mesurée et qui reste à baptiser : le déplacement à longue distance avec aller et retour dans la journée.

Et si on lâchait l'hybride sur le cou de la statistique ?

Et voilà pourquoi il paraît préférable d'oublier toutes ces catégories au profit du mouv'hybride.

Mais la question du concept statistique n'est pas la plus difficile. Au-delà des mots et malgré la relative faiblesse des instruments de mesure, il n'est pas impossible, à partir des concepts actuels, de croiser des sources statistiques pour en tirer des informations hybrides et utiles. C'est ce qui a été fait pour mesurer la population présente un jour donné sur un territoire, information de première importance pour l'étude et la bonne gestion d'un territoire. Cette étude est présentée dans l'ouvrage *Population présente et mobilité touristique, les bases de l'économie présentielle des départements* (Terrier et alii, 2006a) publiée par le Ministère du Tourisme et accessible en ligne.

Resteront alors quelques questions essentielles, en particulier celles qui touchent aux relations entre la personne et le territoire. Parmi celles-ci : la citoyenneté et la résilience.

Le territoire : entre économie présentielle et citoyenneté partielle

Dans l'étude citée, il est montré, chiffres à l'appui, que la population présente un jour donné sur un territoire est parfois fort différente de la population résidente qui est en général la seule prise en compte par les pouvoirs publics. Cette présence est importante pour l'économie des territoires ; elle est bien prise en compte par ceux qui étudient l'économie présentielle, parfois considérée comme une composante de l'économie résidentielle.

Au-delà de cet aspect économique principalement centré sur la consommation, on est en droit de se demander : qui sont les vrais habitants du territoire ? Qui le fait vivre ? Pour qui faut-il l'aménager ? Qui a son mot à dire dans la gestion du territoire ?

Les réponses sont sans doute multiples ; elles doivent souvent être différenciées selon la saison, le jour et l'heure.

Le territoire : Pour qui ?

Certains équipements publics doivent être calibrés en fonction de la population maximale qui peut être atteinte à un moment donné. Si la circulation dans une ville était réservée aux seuls habitants de cette ville il n'y aurait pas tant de problèmes de circulation. Dans un autre registre, une ville balnéaire dont la population présente peut atteindre 100 000 personnes en été doit disposer d'un réseau d'assainissement correspondant à ces 100 000 personnes, même si la ville

ne compte officiellement que 10 000 habitants dans l'année. Il n'est pas toujours évident de trouver les mécanismes permettant d'équilibrer le financement de ces surcoûts (en général à la charge des collectivités locales) par les apports financiers des visiteurs (souvent perçus par les commerçants ou les particuliers quand ce n'est pas par des grands opérateurs touristiques extérieurs au lieu).

Le territoire : par qui ?

Dans la vision habituelle, celle qui sous-tend nos institutions, il y a les habitants d'une part, les touristes d'autre part. Les premiers sont des citoyens et ils peuvent voter : il arrive donc qu'on leur demande leur avis. Les seconds ne sont considérés que comme des consommateurs. Ils participent amplement à l'économie présente mais sont au mieux considérés comme des clients à satisfaire -parfois comme des pigeons à plumer- mais jamais comme des citoyens.

Dans un récent article, Mattiu Etcheverry prône la fin de la distinction entre le résident et le touriste et affirme « A Paris, il n'y a pas les touristes et les non-touristes : c'est toute la population présente qui est potentiellement « touristique », selon les moments de la journée, de la semaine, de l'année ou de la vie, et cela induit un décloisonnement des politiques dites touristiques à l'égard des autres politiques urbaines ».

Sur le principe, on peut facilement être d'accord avec ce point de vue. Mais en pratique on ne vote que dans la commune sur les listes électorales de laquelle on est inscrit. Et donc parmi ceux qui participent à la vie de la ville, certains sont des citoyens à part entière – même quand ils sont souvent absents- et d'autres ne sont que des visiteurs sans droit de vote – même quand ils sont souvent présents. Et on peut légitimement se poser la question de savoir si des élus peuvent se permettre d'avoir assez de hauteur de vue pour prendre en compte les intérêts de tous alors que seuls certains sont susceptibles de leur apporter leur voix aux élections ?

Le mouv'hybride, l'englué et la résilience

Le mouv'hybride peut être considéré comme la forme adaptée permettant à l'individu de faire face aux contraintes du monde moderne tout en saisissant les meilleures opportunités offertes par ce monde. Découverte du monde et de ses beautés, recherche du meilleur emploi, tout devient à la portée du mouv'hybride surtout s'il est doté des technologies nomades lui permettant de rester connecté en permanence à l'hyper-espace de la connaissance. En face de lui le casanier, qui est souvent un englué, ne pourra pas profiter de ces opportunités qui nécessitent de bouger pour les saisir. Il restera au chômage dans son bassin d'emploi sinistré, il ne rencontrera d'autres cultures et d'autres civilisations qu'au travers de la télévision. La résilience individuelle du mouv'hybride est évidemment supérieure à celle de l'englué.

Il n'en va pas du tout de même pour la résilience des territoires. La mobilité des salariés est la solution souvent prônée par certains politiques et certains économistes face à une situation

économique difficile. Les mouv'hybrides suivent cette voie que les englués refusent ou n'ont pas la capacité de suivre. Mais si les forces vives, encouragées par les pouvoirs publics, abandonnent le territoire à la première difficulté, celui-ci perd ses chances de rebondir et sera bientôt gangrené par les friches industrielles, agricoles ou autres. Si par contre des gens actifs, dynamiques, énergiques, restent profondément attachés à leur territoire et se battent avec imagination et efficacité pour qu'il continue à vivre, ce territoire a toutes ses chances. Si les individus les plus dynamiques s'en vont chercher fortune ailleurs, ne laissant sur place que les englués, il n'y aura plus beaucoup d'espoir pour le territoire. C'est pourquoi il est vraisemblable que la résilience des territoires soit affaiblie par l'émergence du mouv'hybride.

Encadré-1 :

Les habitants des villes sont souvent des mouv'hybrides

Une bonne partie des habitants des villes n'en sont pas originaires mais sont venus d'ailleurs, ou alors leurs parents. Il y a eu bien sûr l'exode rural qui a vidé les campagnes au profit des villes mais il y a aussi plus près de nous le marché du travail actuel dans lequel les emplois de services et encore plus les emplois de services supérieurs -parfois justement nommés fonctions métropolitaines- sont concentrés dans les grandes villes.

Ces habitants venus d'ailleurs cumulent toutes les raisons de partir souvent en voyage. Ils ont en général un revenu supérieur à la moyenne (l'obtention de ce revenu supérieur étant souvent la motivation de leur installation en ville) et donc les moyens de voyager. Ils sont déracinés, donc moins casaniers que d'autres, et de ce fait laissent plus facilement cours à leur curiosité de voir le monde. Ils ont gardé des attaches avec d'autres lieux et d'autres personnes vivant ailleurs et retournent souvent les voir. Compte tenu des prix de l'immobilier en ville, ils sont souvent logés un peu à l'étroit et éprouvent plus que les autres le besoin de prendre l'air. Si l'on rajoute à cela une surreprésentation des jeunes adultes -ce qui est le cas pour Paris- il n'est donc pas étonnant de constater que les villes sont majoritairement peuplées de mouv'hybrides et se vident si facilement d'une partie de leur population à la moindre occasion de week-end ou de vacances.

Encadré-2 :

Le cœur des territoires bat au rythme des mouv'hybrides

La population des territoires varie tout au long de l'année par le double mouvement des visiteurs qui y viennent et des habitants qui en partent. C'est sans doute l'enseignement essentiel que l'on peut tirer de ce chiffrage de la population présente. Il est utile, dans un souci pédagogique, de représenter cette variation dans le temps de la présence dans les territoires. Les outils classiques de la cartographie statistique ne permettent pas facilement la représentation du mouvement. Pour visualiser les variations de population présente, on a réalisé douze cartes - une par mois de l'année - en anamorphose, c'est-à-dire que la surface de

chaque département est modifiée en fonction de la population qui y est présente un mois donné. On a ensuite utilisé un logiciel d'animation pour réaliser un fondu enchaîné de ces douze cartes et faire se dérouler le film de l'évolution de la population présente en France mois par mois. Une version simplifiée de ces cartes animées est visible en ligne. A voir ces variations tout au long de l'année et en particulier l'Île de France qui se vide à certaines périodes au profit du littoral et de la montagne puis qui se remplit à nouveau, un message fort ressort de cette cartographie animée : « le cœur des territoires bat au rythme de la présence ».

Encadré-3

La trêve de la nuit

Caïn et le statisticien

Pour ceux qui s'étonnent que les séjours touristiques soient toujours décomptés en « nuitées » et non pas en « journées » voici une explication : il est convenu, entre le statisticien et le touriste, que celui-ci s'arrête la nuit, pour qu'il puisse dormir bien sûr mais aussi pour qu'on puisse le compter en un endroit fixe car il est très difficile de compter les gens quand ils bougent.

Le voyageur qui ne respecte pas cette consigne s'expose à quelques déboires, ainsi que le rapporte Victor Hugo dans la Légende des siècles :

*Lorsque avec ses enfants vêtus de peaux de bêtes,
Échevelé, livide au milieu des tempêtes,
Caïn se fut enfui de devant Jéhovah,
Comme le soir tombait, l'homme sombre arriva
Au bas d'une montagne en une grande plaine ;
Sa femme fatiguée et ses fils hors d'haleine
Lui dirent : « Couchons-nous sur la terre, et dormons. »*

Tout était donc en place pour que le statisticien puisse faire son travail et compter les voyageurs.

Mais vous connaissez la suite :

Caïn ne dormant pas, songeait au pied des monts.

Ayant levé la tête, au fond des cieux funèbres,

Il vit un œil, tout grand ouvert dans les ténèbres,

Et qui le regardait dans l'ombre fixement.

Ce n'était que le statisticien qui faisait son travail d'enquête avec les techniques de l'époque.

Mais Caïn s'est affolé :

Il réveilla ses fils dormant, sa femme lasse,

Et se remit à fuir sinistre dans l'espace.

Il marcha trente jours, il marcha trente nuits.

Alors tout s'est mis à aller de travers. Il était convenu que les voyageurs devaient s'arrêter la nuit pour qu'on puisse les compter. Et voilà que Caïn se met à marcher le jour et la nuit. Rien de tel n'était prévu dans les consignes aux enquêteurs. Que faire ?

Dans le doute, l'enquêteur, très consciencieux, a jugé préférable de ne pas quitter son voyageur des yeux.

Je ne vous raconte pas la suite de l'histoire, vous la connaissez : Caïn s'est affolé ; il a tout essayé pour échapper à l'enquêteur, jusqu'au tombeau où il a voulu se cacher mais :

« L'œil était dans la tombe et regardait Caïn »

Encadré-4

Le jour et la nuit

Lorsqu'on s'interroge sur le lieu de « résidence principale » d'un individu qui se partage entre plusieurs résidences habituelles, on s'entend souvent répondre que la résidence principale est celle où cet individu passe le plus de temps. Pour effectuer cette mesure du temps passé en chacun des lieux il est nécessaire de s'entendre sur une unité de mesure : le jour ou la nuit ?

Pour les statistiques du tourisme, on compte toujours en nuitées. Pour les autres statistiques, rien n'est clairement établi. On aura tendance à compter en nombre de jours ce qui, à la réflexion, serait curieux compte tenu qu'un actif est rarement à son domicile dans la journée.

A la vérité, tout le monde pense que c'est à peu près équivalent de compter en jours ou en nuits. Un simple petit calcul montre que ça change tout.

Prenons l'exemple, tout à fait fictif, d'un individu habitant Nancy et à qui l'administration a affecté un poste à Paris. On considère que les jours de travail, il est à Paris et les jours de non-travail à Nancy. Sur la base de 365 jours, on retranche les jours fériés, les week-ends (2 jours : samedi et dimanche) et les jours de congés. Le nombre de jours fériés est légèrement variable d'une année à l'autre. En jouant au maximum des possibilités offertes par les RTT, on obtient 15 jours travaillés de plus que de jours non travaillés, soit un écart de 15 jours de présence en faveur de Paris.

Par contre, si l'on comptabilise les nuits, le week-end compte pour 3 nuits (vendredi, samedi, dimanche), du moins si l'on utilise le TGV qui, avec 1h30 de trajet, permet de partir de Nancy le lundi matin en étant à l'heure au travail à Paris.

Et là le résultat est tout à fait différent : Nancy l'emporte de 57 nuits sur Paris.