

Lieux de vie & Espace public | Naomi Berger

Le droit à la mobilité subsidière l'hypermobilité





: lien consultable dans l'Internet

La révolte contre l'augmentation des taxes sur le carburant a mis en lumière le droit à la mobilité. La mobilité est, en effet, une condition sine qua none de minimum vital. La possibilité de se déplacer sans contrainte conditionne l'accès à d'autres droits (logement, travail, loisir, santé...). C'est d'autant plus vrai qu'aujourd'hui le modèle dominant est celui de l'hypermobilité. Les distances parcourues augmentent, les motifs de déplacements également et les horaires se dilatent. Chaque individu gère son espace-temps de manière autonome. Cette réalité n'est cependant valable que pour une partie de la population. Comprise comme une ressource, la mobilité n'est pas acquise par tous. Et ce alors qu'une capacité réduite de déplacements a des conséquences sociales, culturelles, économiques et idéologiques non négligeables. Le droit à la mobilité s'apparente, en outre, de plus en plus à une injonction. Être immobile serait synonyme d'échec.

Doit-on alors tendre vers l'hypermobilité généralisée ? Cette liberté de mouvement s'est nourrie de l'accessibilité à la voiture individuelle, et inversement. Aujourd'hui, ce mode de déplacement est remis en question alors qu'on regrette simultanément notre dépendance. L'hypermobilité n'est en effet pas sans conséquences nuisibles. Dans ce contexte, comment dès lors comprendre le droit à la mobilité ? Convient-il aux pouvoirs publics d'organiser et de supporter une hypermobilité pour tous ? Comment agencer les besoins en déplacement(s) avec la nécessaire préservation de notre environnement, par exemple ? In fine, ne devrait-on pas s'offrir la possibilité de questionner le sens de cette mobilité décuplée ?

I. Un droit à la mobilité

Le droit à la mobilité découle d'une extension de la liberté de circuler. À la suite de la Seconde Guerre mondiale, on adopte la Déclaration universelle des Droits de l'Homme. Dans son article 13, cette déclaration prévoit que tout un chacun est libre de circuler librement et de choisir son lieu de résidence au sein d'un État.¹ Cette liberté est comprise d'une part comme l'absence de contrainte à la libre circulation des personnes entre les différents États (et donc absence de visa, par exemple) et, d'autre part, comme la possibilité

¹ Déclaration universelle des Droits de l'Homme, Organisation des Nations Unies, [en ligne :] <http://www.un.org/fr/universal-declaration-human-rights>, consulté le 24 janvier 2019.

de choisir librement où l'on souhaite vivre. La circulation interétatique est demeurée des plus partielles puisque les visas restent nécessaires pour la plupart des destinations et que ces laissez-passer n'offrent pas à tout un chacun les mêmes libertés de se déplacer. La liberté du choix de résidence est, elle aussi, rendue compliquée à travers l'instauration de lois sur l'immigration adoptées dans tous les pays.

À côté de ce droit à la circulation interétatique qu'on n'abordera pas ici², il existe cette même liberté à s'installer et à circuler où on le souhaite au sein d'un État. Ce droit à la mobilité peut s'envisager de deux façons : comme un « droit créance » ou un « droit liberté ». Le second renvoie à l'idée de « droit de... » : le droit de se déplacer librement, le droit de s'installer où on le souhaite... Évidemment, ce droit n'est pas absolu. Comme la plupart des libertés, il connaît certaines restrictions. On ne peut se déplacer et s'installer que dans les limites prévues par la loi. Ces restrictions visent, notamment, à protéger d'autres droits. Ainsi, un domaine militaire n'est pas libre d'accès car l'État juge que la protection de la nation prévaut sur certaines libertés individuelles. On ne peut bâtir sa maison dans une zone Seveso car le droit de jouir de sa résidence sans danger prime sur la liberté de s'installer où on le souhaite.

Le droit créance s'identifie, lui, à un « droit à... ». Il vient compléter la notion de droit liberté pour que celui-ci puisse se réaliser. Il incombe aux autorités de mettre en œuvre les conditions pour concrétiser ce droit. Il s'agit d'une obligation de moyens et non de résultats qui incombe aux autorités.³ En Belgique, le territoire est couvert de différents réseaux d'infrastructures qui soutiennent les déplacements : routiers, ferrés, fluviaux, aériens. En outre, l'accessibilité des lieux doit être garantie aux personnes à mobilité réduite, des tarifs préférentiels dans les transports en commun sont prévus pour certaines personnes socialement fragilisées... La collectivité prend donc, partiellement, en charge les conditions permettant les déplacements individuels. On considère en effet que le droit à la mobilité constitue un droit générique ; son existence conditionne l'accès à d'autres droits. Les droits à l'éducation, au travail, à l'accès aux soins... n'ont guère de sens sans la possibilité de se mouvoir.⁴

² Pour plus d'infos à ce sujet, voire N. BERGER, *Les migrations, caravanes millénaires de l'espoir*, Bruxelles : CPCP, « Au Quotidien », 2015, [en ligne] : http://www.cpcp.be/medias/pdfs/publications/crise_migrants.pdf.

³ J. LÉVY, J-N. FAUCHILLE et A. PÓVOAS, *Théorie de la justice spatiale, géographie du juste et de l'injuste*, Paris : Odile Jacobs, 2018.

⁴ *Ibid.*

Si la mobilité est nécessaire à l'effectivité d'autres droits, elle n'est pas pour autant absolue. Tout comme le droit liberté connaît certaines restrictions, on peut interroger les limites du droit créance à la mobilité. Dans quelle mesure l'État est-il tenu d'organiser et de soutenir la mobilité de tout un chacun ?

II. L'hypermobilité ou rien ?

Lorsqu'on prescrit un droit à la mobilité, il faut comprendre ce que sont les déplacements à l'heure actuelle. Aujourd'hui, la mobilité est multiple. Le développement des transports et l'accessibilité des ressources énergétiques ont laissé miroiter une mobilité illimitée. Les transports automobiles puis aériens ont offert de nouveaux horizons à une plus grande partie de la population. Corollairement, les distances rétrécissent. Pour des prix « démocratiques », il est possible de passer le week-end à Madrid, de travailler à Bruxelles et de loger à la côte belge. Le monde des possibles s'élargit. On parle désormais d'hypermobilité.⁵

Autant la mobilité quotidienne que celle plus ponctuelle (mais quotidienne pour certains) des déplacements à l'étranger accentuent le sentiment de liberté. Ceci accompagne la tendance à l'individualisation. L'individu devient une cellule indépendante, détachée de la communauté qui faisait corps autrefois. Ce phénomène s'accroît avec le développement des technologies de l'information et de la communication. On peut être connecté simultanément avec plusieurs lieux. La facilité des déplacements et des connexions favorise la multiplicité des activités, des référents identitaires mais dilue la maîtrise des lieux. Les individus évoluent entre différents lieux, différentes identités, de manière autonome. On se déplace pour ses activités à toute heure. On est à la fois membre d'une association de quartier, sportif dans une autre commune et un employé naviguant entre le bureau, les clients et le travail à domicile. Les frontières entre les lieux s'effacent lorsque les identités s'additionnent

⁵ F. DERVIN, A. LJALIKOVA, *Regards sur les mondes hypermobiles, Mythes et réalités*, Paris : L'Harmattan, 2008.

simultanément.⁶ On est autant une mère de famille qui décroche en réunion qu'une cadre professionnelle qui dicte ses instructions tout en faisant ses courses en ligne.

Les motifs de déplacement(s) augmentent en même temps que les horaires et les destinations. L'époque est à l'hypermobilité donc. Ce constat serait néanmoins à relativiser. À côté du père de famille madrilène qui travaille du lundi au jeudi à Bruxelles mais retrouve sa famille dans la capitale espagnole les fins de semaine, il existe ce qu'Éric Le Breton a appelé les insulaires.⁷ Il a décrit les inégalités sociales face à la mobilité. Il illustre l'idée d'un isolement subi suite aux limites dans ses déplacements : l'insularité. Celle-ci enferme les individus issus du bas de l'échelle sociale dans un territoire bien plus restreint que celui accessible aux classes aisées. Ces individus se situent en dehors des circuits efficaces de mobilité. L'isolement économique et social y est souvent lié. Un faible accès aux transports en commun et à l'automobile réduit le champ des déplacements et donc des possibles. Le territoire de certains insulaires peut se limiter au périmètre piéton. Au quartier, au domicile, même. La capacité à se mouvoir, ce que Vincent Kaufmann a conceptualisé comme la « motilité »⁸, constitue donc une ressource dont dépendent les possibilités de s'insérer socialement et professionnellement.

En Europe comme aux États-Unis, la pauvreté, le chômage sont associés à une inadéquation spatiale (spatial mismatch) entre les lieux d'emploi et les lieux de résidence. Les populations défavorisées seraient victimes de cette inadéquation spatiale. Il conviendrait donc de promouvoir leur mobilité (résidentielle comme quotidienne) pour augmenter leur accès à l'emploi. La mobilité individuelle devient autant une ressource qu'une injonction. C'est ignorer tout l'apport que peuvent constituer l'ancrage local, la vie de quartier et ses réseaux de solidarité.⁹

⁶ L'injonction à la mobilité - Entretien avec C. MINCKE, Forum Vies Mobiles, Viméo, 25 janvier 2018, [en ligne :] <https://vimeo.com/313361156?fbclid=IwAR00Zb48rg3Acofgd8s12otcHkjSgUtPU00QofYys-nThFcUwsBc2Lddp34>, consulté le 29 janvier 2018.

⁷ E. LE BRETON, *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris : L'Harmattan, 2002.

⁸ V. KAUFMANN, C. JEMELIN, *La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ?*, EPFL - LASUR, 2004, [en ligne :] https://www.philippepierre.com/_media/kauffman_mobilite_comme_capital.pdf, consulté le 22 janvier 2019.

⁹ M.-H. BACQUÉ, S. FOL, « L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction », *Revue suisse de Sociologie*, 33, 2007, [en ligne :] <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00250102/document>, consulté le 22 janvier 2019.

L'auteur anglais David Goodhart pose un regard sur l'entrecroisement de la mobilité et l'appartenance sociale. Il décrit comment le libéralisme soutenu des années 1980 a mené à une différenciation de classe entre les « gagnants » et les « perdants » de la mondialisation. Il résume cet antagonisme selon une formule d'ancrage identitaire territorialisé ou déterritorialisé. Certains regardent le monde à partir d'un ancrage territorial déterminé, les « somewhere » ; d'autres à l'inverse l'envisagent de n'importe où, les « anywhere ». Tandis que les premiers sont plus conservateurs, plus attachés à une identité locale, les seconds intègrent une variété d'identités, sont plus ouverts aux changements. Les prises de position politiques de ces deux groupes seraient donc, en partie, liées à leur mobilité effective et imaginée. David Goodhart associe les adhérents du camp « leave » lors du referendum sur le Brexit aux « somewhere », attachés à leur identité territoriale et la craignant menacée.¹⁰ Ainsi la mobilité a des conséquences sur le regard qu'on pose sur le monde.

On sous-entend que le modèle à suivre est celui des classes aisées, hyper mobiles, capables de jongler entre diverses identités, de rassembler leur territoire fragmenté entre leurs multiples activités. L'hypermobilité sans entrave actuelle, à l'image de celle des « anywhere », est-elle la formule qu'on doit défendre comme le droit à la mobilité ? Tout un chacun est-il en droit de pouvoir être hypermobile ? Il semble difficile d'aller à contre-courant de la tendance à la flexibilité, à l'éparpillement des activités, à l'augmentation des distances parcourues. L'hypermobilité engendre pourtant certaines conséquences néfastes qu'on ne peut ignorer.

III. Les conséquences de l'hypermobilité

On a considéré que la voiture individuelle était le meilleur moyen de transport. On a donc privilégié les autoroutes aux chemins de fer, les zonings commerciaux ou d'emplois au milieu de nulle part mais à côté d'une sortie d'autoroute, on a encouragé l'habitat en lotissement plutôt que les densités urbaines... Le « tout-à-l'automobile » a engendré une dépendance à la voiture individuelle. Simultanément, les tendances sociétales sont à l'individualisation

¹⁰ J. FREEDLAND, « The Road to Somewhere by David Godhart – a liberal's right-wing turn on immigration », *The Guardian*, 22 mars 2017, [en ligne :] <https://www.theguardian.com/books/2017/mar/22/the-road-to-somewhere-david-goodhart-populist-revolt-future-politics>, consulté le 20 janvier 2019.

croissante. Les activités personnelles se multiplient et se diversifient dans le temps et dans l'espace. Les besoins en déplacement(s) vont donc croissant. Mais ceux-ci sont également plus éparpillés. Il devient donc difficile d'organiser collectivement les transports de personnes.

Jusque dans les années 1950, les horaires et les destinations étaient davantage cadrés : on quittait son domicile pour se rendre au travail dans le centre-ville à 9 heures. À 17 heures, les flux faisaient le même trajet inverse. Les infrastructures ferrées soutenaient ces déplacements et les horaires de trains/tramways rythmaient les heures de pointe. La garantie d'avoir un volume de passagers suffisant assurait également la viabilité économique de ces infrastructures coûteuses. La généralisation de l'usage de l'automobile a permis de se libérer des horaires fixes et a rendu moins populaire, et donc moins rentable, le réseau de chemin de fer. Ce dernier a perdu du terrain. Le nombre de gares a diminué, certaines lignes sont délaissées car non rentables. La SNCB a perdu 100 millions de voyageurs entre 1964 et 1996.¹¹ Durant la même période (1960-2000), le parc automobile a augmenté de 3 925 240 unités.¹² Encore aujourd'hui, les voitures de société sont considérées comme un avantage extra-légal normal. Plus de 13 % des travailleurs belges en disposent.¹³ Il s'agit donc d'un cercle vertueux pour l'automobile, mais vicieux pour le transport public ferré.

L'engrenage commence cependant à rouiller. Les anciennes méthodes ne font plus recette. La finitude de nos ressources énergétiques et l'incapacité de notre planète à absorber les gaz à effet de serre jettent une lumière froide sur notre dépendance à l'automobile. On essaye de trouver un équivalent moins gourmand en pétrole et plus économe en rejets polluants. Les moteurs diesel perdent du terrain tandis que les modèles électriques et surtout hybrides explosent. De 2014 à 2018, le nombre de voitures diesel a baissé de 119 390 unités tandis que les voitures électriques ont augmenté de 7 452 unités, et les modèles hybrides de 63 568.¹⁴ Mais les moteurs électriques ne font que déplacer le problème de la consommation énergétique vers un

¹¹ Rail Brussels, Bruxelles : SPF Mobilité et Transports, 4 janvier 2016, [en ligne :] https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/r4b_rapport_final_fr_deel1_0.pdf, consulté le 26 janvier 2019.

¹² Parc de véhicules (2014-2018), Statbel, [en ligne :] <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/parc-de-vehicules#figures>, consulté le 26 janvier 2019.

¹³ G. Lévy, Combien de voitures de société et où ?, Business Drivers Community, 15 septembre 2017, [en ligne :] <https://www.fleet.be/combien-de-voitures-de-societe-et-ou/?lang=fr>, consulté le 26 janvier 2019.

¹⁴ Idem.

autre problème : celui de la production d'électricité qui n'est pas encore des plus durables. Notre consommation d'électricité provient en grande partie de centrales nucléaires, à charbon, au gaz ou à fuel.¹⁵ En outre, qu'elle soit électrique, au gaz ou à essence, la voiture individuelle engendre les mêmes effets d'étalement urbain et de congestion.

Selon John Adams, les nuisances environnementales ne seraient pas les seules conséquences néfastes de l'hypermobilité, principalement celle liée à l'automobile. Il pointe tour à tour : la ségrégation sociale (ne pas posséder une voiture engendre l'exclusion) et spatiale (via l'étalement urbain), les risques liés à l'usage de la voiture (en première ligne pour les enfants), l'obésité, la perte de la variété culturelle (l'homogénéisation due au tourisme de masse), de la convivialité (la vitesse engendrerait l'anonymat) et du pouvoir démocratique (territoire politique de plus en plus étendu et donc éloignement entre les citoyens et leurs représentants).¹⁶

En conclusion : le droit d'être des «anywhere » ?

Le dilemme est donc énorme. Nous avons pris pour acquis nos déplacements partout et à toute heure. L'hypermobilité constitue la norme. Or ce n'est pas sans poser des problèmes. Le droit à une hypermobilité se confronte à d'autres droits, celui à un environnement sain en premier chef. S'offrent alors deux options : soit trouver des astuces non énergivores ni polluantes pour assurer cette hypermobilité, soit contraindre cette hypermobilité. Certains auteurs jugent illusoire cette dernière hypothèse. La proximité comme le ralentissement constituent un retour en arrière peu probable selon François Asher. Ce politologue spécialiste de la mobilité parie sur un développement des technologies, de la connaissance et de l'information pour offrir des

¹⁵ Production, consommation et capacités de production d'électricité en Belgique, Fédération belge des Entreprises électriques et gazières, [en ligne :] <https://www.febeg.be/fr/statistiques-electricite>, consulté le 26 janvier 2019.

¹⁶ J. ADAMS, L'hypermobilité, 4 mars 2005, [en ligne :] <http://carfree.fr/index.php/2005/03/04/lhypermobilit>, consulté le 26 janvier 2019.

combinaisons capables de jongler entre les différents territoires propres à chacun.¹⁷ Le droit créance à la mobilité devra alors veiller à ce que ces modes de transports propres soient accessibles à tout le monde.

A contrario, les pouvoirs publics peuvent limiter la mobilité. Il serait alors admis qu'on ne peut s'installer n'importe où ni bénéficier des mêmes avantages partout. Comme l'illustre François Asher, un ménage s'installant à proximité d'un aéroport parce que les prix de l'immobilier y sont attractifs ne peut, ensuite, demander à l'État de lutter contre les nuisances sonores liées au trafic aérien. La solution serait alors d'interdire le logement à proximité d'un aéroport. Il en va de même pour les lotissements. On ne peut étaler l'habitat indéfiniment sans penser aux coûts que cela représente pour la collectivité. Cumuler tous les avantages n'est pas tenable sur le long terme. Ainsi, un ménage en milieu rural ne peut espérer avoir un accès aussi aisé et direct aux soins de santé par exemple. Il est difficile de justifier l'implantation d'un hôpital de pointe pour une population avoisinante s'élevant à 15 000 âmes.¹⁸ On constate ici la difficile combinaison du droit liberté – droit de s'établir où bon nous semble – et du droit créance – droit aux mêmes services publics quel que soit notre lieu de résidence.

Sans doute faut-il pondérer les deux : limiter les libertés individuelles en vue d'assurer aux citoyens leur créance vis-à-vis des pouvoirs publics. Afin de diminuer les coûts des services publics, de favoriser la mobilité douce et durable, de réduire les distances, la densification semble être le maître mot de ces dernières années. Densifier certaines centralités et veiller à leur mixité fonctionnelle et sociale réduiraient les besoins en énergie et l'isolement des classes sociales. Cette densification implique toutefois qu'on réduise les libertés dans le choix de résidence.

Cependant, peut-on demander aux habitants de zones reculées de déménager afin de les regrouper près de centralités ? Doit-on, à l'inverse, mailler la totalité du territoire avec un réseau de transports publics efficace pour décourager l'usage individuel de la voiture ? Doit-on subsidier l'usage des voitures individuelles « propres » afin que tout un chacun puisse se mouvoir librement ? L'équilibre entre liberté individuelle et responsabilité collective est un travail d'horloger. Garantir un droit à la mobilité passera par le fait d'accepter qu'il ne

¹⁷ F. ASHER, *Le mouvement dans les sociétés hypermodernes*, Reproduction de la conférence à l'Université de tous les savoirs, 4 janvier 2006, [en ligne :] <https://laboratoireurbanismeinsurrectionnel.blogspot.com/2011/10/francois-asher-droit-la-mobilite.html>, consulté le 27 janvier 2019.

¹⁸ J. LÉVY, J.-N. FAUCHILLE, A. PÓVOAS, op. cit.

peut être absolu.

Enfin, il convient également d'interroger une dernière conséquence de l'hypermobilité : l'injonction au mouvement. En définissant autrement le problème, d'autres auteurs questionnent le droit à l'immobilité. Le mouvement ne serait plus choisi ; il serait une obligation. Le mouvement devient une fin en soi et non plus un moyen de passer de A à B.¹⁹ L'immobilité serait alors une condamnation, un signe d'échec (comme l'a illustré Le Breton). Le droit à l'immobilité choisie offrirait pourtant, selon Jérôme Lèbre, un complément essentiel à la mobilité.²⁰ Ceci éclaire d'un jour neuf les besoins en mobilité. Le mouvement perpétuel mènerait à l'épuisement. Questionner le sens de la mobilité, de nos déplacements, de nos activités sera inévitable selon le juriste et sociologue Christophe Mincke. Pourquoi se déplace-t-on ? Peut-on refuser les déplacements sans risquer l'exclusion ? Tous les déplacements peuvent-ils être considérés comme acceptables ? La définition de nos besoins remettra en question l'hypermobilité ainsi que le droit à la mobilité. Ne pouvant répondre d'un avenir que nous n'avons pas connu²¹, nous n'avons ici que modestement participé au débat. Il est néanmoins fort à parier que la mobilité constituera un enjeu sociétal de premier plan.

* *

Politologue réorientée dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, Naomi Berger s'attèle à décortiquer les questions urbaines avec un intérêt marqué pour sa ville d'origine : Bruxelles.

¹⁹ C. MINCKE, *op. cit.*

²⁰ J. LÈBRE interviewé par M. BAUS, « L'immobilité comme attitude de résistance », *La Libre Belgique*, 27 mai 2018, [en ligne :] <https://www.lalibre.be/debats/opinions/l-immobilite-comme-attitude-de-resistance-franc-tireur-5b0843e25532858b-9253c62a>, consulté le 28 janvier 2019.

²¹ M.-C. MARGHEM, *Invitée de Matin Première*, RTBF aaudio, 24 janvier 2019, [en ligne :] https://www.rtbf.be/audio/detail_l-invitee-de-matin-premiere-marie-christine-marghem?id=2451326, consulté le 29 janvier 2019.

Pour aller plus loin

- ADAMS J., *L'hypermobilité*, 4 mars 2005, [en ligne :] <http://carfree.fr/index.php/2005/03/04/lhypermobilit>, consulté le 26 janvier 2019.
- ASHER F., *Le mouvement dans les sociétés hypermodernes*, Reproduction de la conférence à l'Université de tous les savoirs, 4 janvier 2006, [en ligne :] <https://laboratoireurbanismeinsurrectionnel.blogspot.com/2011/10/francois-ascher-droit-la-mobilite.html>.
- BACQUÉ M.-H., FOL S., « L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction », *Revue suisse de Sociologie*, 33, 2007, [en ligne :] <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00250102/document>, consulté le 22 janvier 2019.
- DERVIN F., LJALIKOVA A., *Regards sur les mondes hypermobiles, Mythes et réalités*, Paris : L'Harmattan, 2008.
- FREEDLAND J., « The Road to Somewhere by David Godhart – a liberal's rightwing turn on immigration », *The Guardian*, 22 mars 2017, [en ligne :] <https://www.theguardian.com/books/2017/mar/22/the-road-to-somewhere-david-goodhart-populist-revolt-future-politics>.
- KAUFMANN V., JEMELIN C., *La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ?*, EPFL - LASUR, 2004, [en ligne :] https://www.philippepierre.com/_media/kauffman_mobilite_comme_capital.pdf
- LE BRETON E., *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris : L'Harmattan, 2002.
- LÉVY J., FAUCHILLE J.-N., PÓVOAS A., *Théorie de la justice spatiale, géographie du juste et de l'injuste*, Paris : Odile Jacobs, 2018.
- *L'injonction à la mobilité - Entretien avec C. MINCKE*, Forum Vies Mobiles, Vimeo, 25 janvier 2018, [en ligne :] <https://vimeo.com/3-13361156?fbclid=IwAR0OZb48rg3Acofgd8s12otcHkjSgUtPUO0QoFYys-nThFcUwsBc2Lddp34>.

BERGER Naomi, *Le droit çà la mobilité, subsidier l'hypermobilité ?*, Bruxelles : CPCP, Analyse n°366, 2019, [en ligne :] <http://www.cpcp.be/publications/hypermobilite>.

DÉSIREUX D'EN SAVOIR PLUS !

Animation, conférence, table ronde... n'hésitez pas à nous contacter,
Nous sommes à votre service pour organiser des activités sur cette thématique.

www.cpcpasbl.be



Avec le soutien du Ministère de la Fédération Wallonie-Bruxelles

La révolte contre l'augmentation des taxes sur le carburant a mis en lumière le droit à la mobilité. Droit générique, l'accès à la mobilité conditionne la réalisation d'autres droits (soins de santé, logement, emploi, éducation...). Les pouvoirs publics devraient donc être tenus de garantir une mobilité aisée à tout un chacun. Cependant, à l'heure de l'hypermobilité, quelles sont les limites de ce droit créance des individus vis-à-vis des autorités ?

Centre Permanent pour la Citoyenneté et la Participation

Rue des Deux Églises, 45 – 1000 Bruxelles

02 238 01 00 | info@cpcp.be | www.cpcp.be



Chaque jour, des nouvelles du front !

www.facebook.com/CPCPasbl

Toutes nos publications sont disponibles en téléchargement libre :
www.cpcp.be/publications/