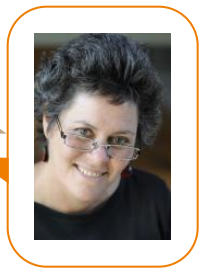
REGARDS CROISÉS



Motilité et viscosité : de nouveaux concepts pour comprendre et agir sur la mobilité

Entre **Vincent Kaufmann** (Sociologue)
Et **Catherine Doherty** (Sociologue)

07 Juin 2016

À travers l'analyse des mobilités en Australie et en Europe, les sociologues Catherine Doherty et Vincent Kaufmann apportent deux lectures différentes mais complémentaires des potentiels individuel et contextuel qui expliquent notre mobilité. Ces nouveaux concepts permettront-ils de renouveler l'action publique en matière de mobilité ? Les deux auteurs partagent cette conviction et nous expliquent pourquoi.

01. Pour expliquer la mobilité, vous utilisez tous les deux le concept de motilité (capacité à être mobile), au lieu de vous référer seulement à l'offre et à la demande de transport, ou encore aux inégalités économiques et culturelles. Pourquoi ?

Vincent Kaufmann

Comprendre les déplacements et leurs évolutions nécessite d'analyser l'intentionnalité et les contraintes dans lesquelles sont pris les acteurs

Catherine Doherty

Aborder la mobilité en termes d'offre et de demande réduit une pratique socialement complexe à la seule rationalité économique de «

dans lesquelles sont pris les acteurs, qu'il s'agisse de personnes, de ménages ou d'acteurs collectifs comme des entreprises. Or les aptitudes à se mouvoir sont très diverses et ne sont pas réductibles à la position sociale telle que mesurée classiquement en sciences sociales, c'est-à-dire, le genre, la formation, le revenu, les relations sociales et la position dans le parcours de vie. Par ailleurs, les acteurs collectifs comme les entreprises sont doués de motilité, par exemple lorsqu'elles font de l'optimisation fiscale, et il est important de disposer de concepts pour en rendre compte.

C. D

Nous avons tous deux insisté sur 1) le rôle des dispositions propres aux individus et des conditions contextuelles pour déterminer si la mobilité peut advenir et les conditions de sa mise en place, et 2) l'importance de ce double aspect dans l'analyse de toute forme de mobilité. Dans mes recherches, j'ai adopté le concept de viscosité afin d'établir une distinction analytique entre les conditions contextuelles et la motilité du sujet. Cette distinction permet d'expliquer deux domaines et approches de l'action sociale très différents. L'observation des formes de mobilité par le biais des situations économiques et sociales peut fournir des éléments sommaires quant à la nature de la mobilité. Cependant, seule une étude approfondie des facteurs contextuels

l'homo economicus » pour n'en retenir que ce qui est empiriquement observable. Cette approche a son utilité, mais elle ne permet pas de rendre compte d'autres réalités moins visibles qui constituent pourtant des conditions préalables pour que la mobilité puisse advenir et être pensée. De plus, cette approche ne rend pas compte de l'absence de mobilité. Ce que j'aime dans le concept de motilité, c'est qu'il permet d'appréhender ces conditions préalables de même que l'écheveau des aptitudes, dispositions et émotions humaines, comme autant de facteurs à prendre en compte. De la même façon, examiner la mobilité à travers le prisme structurel des inégalités économiques et sociales est une démarche importante mais qui risque d'être trop déterministe aux dépens de la capacité d'action du sujet, qui est le lieu où le changement social peut émerger. Toute analyse sociale doit faire jouer à la fois le structurel et la capacité d'action. À cet égard, le concept de motilité est très utile.

V. K

Je partage complètement l'avis exprimé par Catherine Doherty. Un des intérêts analytiques de la notion de motilité est de permettre de penser le « degré de liberté » des personnes en matière de mobilité et donc de se situer à l'interface entre des choix de modes de vies qui se construisent à l'échelle individuelle ou à celle du ménage et des déterminants relatifs

favorables/contraignants (c'est-à-dire de la viscosité) et de la motilité variable des individus permet de savoir quelles formes pourraient prendre la mobilité, autrement dit, ce qui pourrait permettre de changer les formes actuelles de mobilité.

ménage et des déterminants relatifs à la structure sociale et au contexte.

02. Comment conceptualisez-vous la relation entre la capacité des individus, des familles à être mobile et ce qui relève du contexte (territoire, offre de transport, offre scolaire, accès aux services, ...) ?

Vincent Kaufmann

La capacité à être mobile est un attribut des personnes, tandis que ce qui relève du contexte constitue le potentiel d'accueil, ou le champ des possibles au sein duquel la capacité à être mobile va être activée. Sur le plan analytique, il est essentiel de bien distinguer la capacité à être mobile et le potentiel de mobilité offert par un territoire. Il est tout à fait possible d'avoir une grande capacité à se mouvoir en termes de compétences et d'appropriation ou de projet, tout en ayant un potentiel de mobilité limité par le fait que le contexte dans lequel on vit est peu équipé en moyens de transports et en système de communication à distance, comme ça peut être le cas dans de nombreuses régions du monde, en particulier dans des pays du Sud. Il est aussi important de noter que les liens entre la capacité et le potentiel ne sont pas réductible à une question d'inégalités d'accès : avoir un accès complet à l'automobile ne

Catherine Doherty

Dans mes travaux, j'ai interrogé des familles de militaires hyper-mobiles habituées à déménager fréquemment. Elles évoquaient l'effet des déménagements cumulés sur la propension des membres de la famille à y faire face. Pour certains, la motilité suivait une courbe ascendante, d'acquisition de compétences, de stratégies et de dispositions, rendant les déménagements plus faciles. Pour d'autres, la motilité allait decrescendo, les problèmes de scolarité ou de carrière du conjoint émoussant jusqu'à l'envie de déménager à nouveau. Je pense qu'il y a une dimension temporelle à prendre en compte au-delà du seul contexte spatial. J'ai aussi interrogé des familles de cadres, dont les choix de mobilité avaient des répercussions sur les communautés rurales isolées. Ces familles relativement privilégiées pouvaient se déplacer à leur gré, si bien que la nature de l'offre éducative locale et

donne pas la même capacité à se mouvoir en Allemagne ou en Côte d'Ivoire.

C. D

Là encore, je pense que nous sommes d'accord sur le principe – la mobilité est ce qui advient lorsque la motilité de l'individu (la capacité de « penser » la mobilité) entre en résonance avec les possibilités ou les contraintes de son cadre de vie (la « faisabilité » de la mobilité). Pour évoquer cette dernière, j'ai recours au concept de viscosité. Ces concepts permettent d'expliciter les conditions qui président aux formes de mobilité que nous connaissons, que ce soit à petite échelle (le trajet quotidien) ou à grande échelle (flux de réfugiés, délocalisation d'entreprises). Ma réponse initiale insistait aussi sur le rôle de l'expérience acquise au fil du temps : les individus peuvent soit gagner soit perdre en motilité, et les contextes peuvent évoluer pour mieux accueillir la mobilité ou la limiter. Ainsi, la motilité du sujet et la viscosité du contexte peuvent varier dans le temps, ce qui rend la mobilité plus protéiforme.

nature de l'offre éducative locale et les aménités diverses jouaient un grand rôle dans leurs choix de mobilité, les amenant le plus souvent à se concentrer autour des grands centres urbains. À leur tour, ces choix engendraient des pénuries de services pour d'autres communautés situées sur d'autres territoires. Il y a donc une relation significative entre la mobilité des ménages et les cadres de vie qu'ils recherchent, tout comme ceux qu'ils évitent. Pour les besoins de mon étude, j'ai distingué l'effet de la motilité des sujets de la façon dont les institutions pouvaient favoriser ou au contraire entraver la mobilité par le biais des formalités, pratiques et règles qu'elles adoptent. Par exemple, une famille à la motilité élevée sera tout de même entravée dans sa mobilité si les écoles imposent des listes d'attente qui présupposent une certaine sédentarité. Pour mieux rendre compte de l'effet structurel qui se joue ici, j'ai développé le concept de « viscosité institutionnelle » pour évaluer dans quelle mesure le contexte institutionnel conditionne l'accomplissement de la mobilité par les sujets. Dans la même logique, j'ai fait valoir que le concept de motilité devrait être limité à ce qui est le seul fait du sujet dans l'accomplissement de la mobilité. Cela permettrait de mieux faire la part des choses entre la motilité du sujet et la viscosité du contexte à travers lequel on cherche à se déplacer. Les concepts de motilité et de viscosité vont également de pair en physique et en biologie.

V. K

Le couple motilité des acteurs – viscosité des contextes me semble essentiel à l'analyse. Plutôt que de parler de viscosité, j'ai pour ma part plutôt utilisé la notion de potentiel d'accueil du territoire, pour insister sur l'importance de l'espace et du temps, mais ces notions me semblent assez proches. En termes analytiques, il me semble particulièrement important de s'intéresser aux liens entre la motilité et le potentiel d'accueil d'un territoire. Comment ces deux éléments, attributs respectifs de l'acteur et de l'environnement, se confrontent-ils ? Y a-t-il des influences réciproques ? Lesquelles ? Se formatent-ils l'un par rapport à l'autre ? Il n'est pas rare que les possibilités offertes par un système de transport soient en porte-à-faux par rapport à la motilité de ses usagers, comme par exemple lorsqu'un train n'offre pas suffisamment de places assises à des personnes qui souhaitent pouvoir utiliser leur temps de trajet pour travailler.

03. Qu'est-ce-que les notions de motilité et de viscosité peuvent apporter aux acteurs politiques et économiques de la mobilité (praticiens de l'urbanisme, du transport, élus...) ?

Vincent Kaufmann

Dans le monde contemporain, les acteurs

Catherine Doherty

En établissant une distinction entre potentiel

contemporain, les acteurs, qu'ils soient individuels ou collectifs, sont doués à la fois d'une grande réflexivité, mais aussi d'une grande motilité. Même si bien évidemment, ces aptitudes ne sont pas également distribuées, il n'en reste pas moins que les acteurs sont capables de détourner les réalisations de l'action publique. La « Conjecture de la réversibilité » en est un bon exemple. Un potentiel de vitesse comme une autoroute ou une ligne de chemin de fer à grande vitesse, est approprié pour repousser la friction spatio-temporelle et ainsi accroitre la portée spatiale des déplacements pour éviter de déménager. En d'autres mots, ils permettent de faire « loin » ce qu'autrefois on faisait « près ». C'est par exemple le cas en Suisse avec l'offre de train « grandes lignes » qui est utilisée massivement pour être pendulaire de longue distance puisqu'aujourd'hui, plus de 10 % des actifs travaillent à plus de 50 km de leur domicile. Prendre conscience de la motilité des acteurs, l'étudier et être capable de l'intégrer est dès lors crucial pour l'efficacité de l'action publique. Intégrer la « Conjecture de la réversibilité » dans les politiques de développement territorial permet d'imaginer d'autres politiques, qui utilisent la petite vitesse de transport comme un outil de régulation du territoire : en particulier, ne pas procurer d'accessibilité forte permet de maintenir une vie locale riche en aménités et en coprésence locale.

C. D

de motilité du sujet et nature structurelle de la viscosité, les décideurs publics peuvent se livrer à des analyses plus fines des formes de mobilité pour ensuite élaborer des programmes plus adaptés à la réalisation des changements escomptés. La mobilité est le fruit de l'interaction entre motilité et viscosité. Une mobilité non entravée, fruit d'une motilité élevée conjuguée à une faible viscosité n'est pas nécessairement une bonne chose en soi. Au contraire, le juste degré de viscosité et le degré souhaitable de motilité seront fonction du contexte social, des objectifs et des circonstances sociales. En se prévalant des deux concepts, les décideurs publics ont davantage de leviers à actionner et une gamme plus large de réponses à apporter : ils peuvent moduler les pratiques institutionnelles qui participent de la viscosité et/ou agir sur les conditions préalables à la motilité des individus. Les titres de transport en commun en sont un bon exemple. Avec le temps, les systèmes de billettique ont été rationalisés (viscosité moindre) via l'introduction d'innovations comme les cartes à puce sans contact qu'on valide en début et en fin de parcours (« tap on/tap off cards »). Ce changement de pratiques institutionnelles encourage délibérément le flux de voyageurs pendulaires à poursuivre son mouvement (viscosité faible, motilité élevée). Dans les aéroports, en revanche, les contrôles de sécurité, de passeport et de douane sont conçus pour ralentir le flux de voyageurs (viscosité forte, motilité élevée) et permettre le déroulement

Dans ce commentaire, Vincent utilise le terme de « friction », une métaphore également employée par Cresswell pour désigner les formes de résistance que les facteurs contextuels opposent à la mobilité. Pour moi, friction et motilité se valent, la première faisant référence à l'état solide et la seconde à l'état liquide. Il me semble que le terme de viscosité, en tant que concept jumeau de la motilité, s'applique mieux au paradigme de la mobilité et aux autres théories sociales du « mouvement » Les exemples de Vincent montrent de manière intéressante que les formes de mobilité s'expriment parfois mieux en termes de temporalité que de distance, et que certaines formes de mobilité fréquente (déplacements quotidiens) peuvent rendre possible à leur tour l'immobilité à une autre échelle (ne pas délocaliser la résidence familiale). Je vis en Australie, dans un cadre radicalement différent de la Suisse en termes de densité de population ou de distances entre les villes, et qui offre moins d'économies d'échelle pour le développement des services de transport, de sorte que nos dirigeants sont confrontés à des problèmes contextuels d'ordre très différent. D'autre part, pour les Australiens, 50 kilomètres ne représentent pas une « longue distance ». Ces mesures théoriquement objectives sont en réalité fonction du contexte et des attentes conventionnelles. Les exemples de Vincent montrent également que le ratio idéal entre faible viscosité et forte motilité

élevée) et permettre le déroulement des contrôles et précautions de rigueur. De façon moins évidente, les écoles sont historiquement au service des populations sédentaires (viscosité élevée, motilité basse) si bien que la viscosité élevée de leurs règles et pratiques peut entraver les allées et venues des familles mobiles. A contrario, les écoles à l'écoute des besoins des populations mobiles peuvent développer des pratiques proactives (viscosité moindre, motilité élevée) telles que : la réservation d'un quota de places aux familles ne pouvant pas satisfaire aux exigences des listes d'attente ; des systèmes de parrainage pour accueillir les nouveaux étudiants au sein d'amicales ; et des communications banalisées avec les établissements précédents et à venir, de façon à favoriser la continuité du cursus des étudiants mobiles.

V. K

D'une manière générale, l'étude du degré d'adéquation entre la motilité d'un acteur et le potentiel d'accueil du territoire dans lequel il vit est un élément essentiel pour comprendre ce qui sous-tend sa mobilité. Par les possibilités d'appropriation qu'ils offrent, des dispositifs aussi différents qu'un système de sécurité sociale, un marché immobilier local, un réseau de transports publics, etc. incitent à adopter certains comportements de mobilité plutôt que d'autres, et dans ce domaine, il n'est pas rare de

n'existe pas. Une bonne politique publique va plutôt s'attacher à définir la configuration la plus adaptée au type de sociabilité souhaité au sein d'une gamme de conditions contextuelles différentes. Bien que le terme de mobilité puisse évoquer principalement les systèmes de transport, les chercheurs et les dirigeants devraient également réfléchir à nos modes de vie et à nos déplacements à travers d'autres types de structures sociales, et voir en quoi les contraintes spatiales et temporelles de ces derniers peuvent favoriser ou limiter la capacité à penser ou à réaliser la mobilité. Par exemple, les horaires d'ouverture et de fermeture des crèches : quel est le « temps de trajet » maximum que ces institutions permettent au cours d'une journée de travail ?

déceler des injonctions contradictoires qui amènent les acteurs à devoir effectuer des arbitrages complexes, comme par exemple lorsqu'un couple souhaite devenir propriétaire d'un logement en milieu urbain dense et que ses capacités financières ne lui permettent de s'offrir un tel bien qu'en milieu périurbain. Dans un tel cas, il ne reste plus qu'à arbitrer entre devenir propriétaire et habiter en ville.

Pour citer cette publication :

Vincent Kaufmann et Catherine Doherty (07 Juin 2016), « Motilité et viscosité : de nouveaux concepts pour comprendre et agir sur la mobilité », Préparer la transition mobilitaire. Consulté le 17 Mai 2024, URL: https://forumviesmobiles.org/regards-croises/3257/motilite-et-viscosite-de-nouveaux-concepts-pour-comprendre-et-agir-sur-la-mobilite

---

Les Regards Croisés du Forum Vies Mobiles sont mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 3.0 France.
Les autorisations au-delà du champ de cette licence peuvent être obtenues en nous contactant via ce formulaire de contact.

[1] http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/fr/

[2] http://forumviesmobiles.org

[3] http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/fr/

[4] http://fr.fvm.localhost/modal_forms/nojs/contact