

DICTIONNAIRE

10/12/2012

Mobilité

Par Vincent Kaufmann (Sociologue)

10 Décembre 2012

Dans une perspective large, la mobilité peut être définie comme l'intention, puis la réalisation d'un franchissement de l'espace géographique impliquant un changement social.

La définition de la mobilité est d'autant plus importante que ce terme est très polysémique. Lorsqu'un géographe utilise le terme de mobilité, c'est pour évoquer le franchissement de l'espace, il ne parle donc pas de la même chose qu'un ingénieur en circulation ou qu'un sociologue, qui utilisent cette notion en référence respectivement aux flux de transport et au changement social.

Cette diversité d'acceptions, loin d'être une richesse, est un obstacle à la connaissance. En clair, lorsqu'on évoque la mobilité, on ne sait pas exactement de quoi on parle : tout dépend de la discipline dont on est originaire.

La mobilité sous toutes ses formes

Selon Vincent Kaufmann , la mobilité est un phénomène socio-spatial à deux faces : le changement social et le franchissement de l'espace. Il allie l'intention et l'action et ses manifestations sont imbriquées selon des temporalités spécifiques : la minute, l'heure, le jour et la semaine pour la succession des activités et des rôles, la semaine, le mois et l'année pour les voyages, l'année et le parcours de vie pour les déménagements et la mobilité professionnelle et l'identité pour les migrations.

Les différentes formes de mobilité ont des impacts réciproques les unes sur les autres. Les

formes de mobilité renvoyant aux temporalités les plus longues (le parcours de vie) ont un impact systématique sur les formes de mobilité relevant de temporalités plus courtes.

Après un déménagement, l'arrivée d'un enfant ou un changement d'emploi, on a nécessairement une mobilité quotidienne différente car les activités et les rôles sociaux à tenir au cours d'une journée changent. Une migration internationale a non seulement pour conséquence de modifier la mobilité quotidienne, mais peut aussi générer des voyages (revoir des amis, de la famille restée sur place), voire des mobilités résidentielles spécifiques (on emménage d'abord dans un meublé, puis on achète un appartement).

Dans cette conception intégratrice, la mobilité concerne les acteurs individuels et collectifs doués d'intentionnalité, ce qui exclut les biens et les idées, qui sont par contre susceptibles de se déplacer. De la même manière, la plupart des communications à distance ne relèvent pas de cette conception de la mobilité car elles n'impliquent pas le franchissement de l'espace par l'acteur lui-même.

La mobilité : une nouvelle façon de penser la société

Certains auteurs s'inscrivant dans le courant de pensée du "mobility turn" vont plus loin dans l'élargissement de la notion de mobilité. C'est en particulier le cas de John Urry, qui considère la mobilité comme un phénomène social et spatial, mais y intègre les objets, la communication et les idées. John Urry considère que dans les différentes formes de mobilité se disent l'ensemble des rapports sociaux et qu'elles sont le principe organisateur du monde social, au point d'abandonner la notion de société comme objet de la sociologie pour lui substituer celle de mobilité. Un des grands mérites de cette proposition est de faire vraiment entrer l'espace en sociologie. Car en fin de compte, la critique de la société chez Urry consiste d'abord à dire qu'en sociologie, la société est un territoire mal défini et mal pensé. La conséquence d'une conception aussi large de la mobilité est d'en faire une notion générique n'ayant plus de sens précis et donc de vertu heuristique, à la fois pour la compréhension des phénomènes qu'elle est censée décrire et comme concept utile à la recherche empirique.

Tim Cresswell s'inscrit également dans le courant du "mobility turn" ; il considère la mobilité d'une façon très générale, mais essentiellement spatiale. La mobilité concerne l'ensemble des mouvements dans l'espace (cela va de lever la main à migrer en passant par danser ou prendre un bus). Tous les mouvements effectués par les êtres humains dans l'espace sont considérés comme de la mobilité. Tous sont considérés comme des

constructions sociales.

Tim Cresswell saisit la mobilité à travers trois dimensions : les faits observables (la mobilité comme déplacement observable), les représentations (la mobilité comme idée et idéologie) et les expériences (la mobilité comme manière d'être au monde). Cette conception présente l'avantage de définir la mobilité de façon très claire comme l'ensemble des mouvements du corps humain, ce qu'ils représentent et la manière dont ils sont vécus, mais elle est très vaste et, surtout, se cantonne à une vision de la mobilité comme franchissement ou mouvement dans l'espace sans prêter attention à la mobilité comme changement.

Développements historiques/précisions

Le vocable de mobilité entre véritablement dans les sciences sociales dans les années 1920, avec les travaux de Sorokin et ceux de l'École de Chicago. La mobilité est alors définie en termes de changement et de franchissement de l'espace.

En 1927, le chercheur russe émigré aux États-Unis Pitirim Sorokin publie un ouvrage intitulé "Social Mobility" dans lequel il jette les bases de ce qui deviendra un des domaines d'investigations les plus classiques de la sociologie. Il définit la mobilité comme changement de profession, et identifie deux types de mouvements :

- La mobilité verticale, qui implique un changement de positionnement dans l'échelle socioprofessionnelle, ce mouvement pouvant être ascendant ou descendant (par exemple l'ouvrier qui devient son propre patron).
- La mobilité horizontale, qui désigne un changement de statut ou de catégorie n'impliquant aucune évolution de la position relative dans l'échelle sociale (par exemple un changement d'emploi à niveau de qualification et de rémunération identiques).

Dans la conception de Sorokin, la mobilité peut impliquer l'espace, mais le déplacement dans l'espace géographique n'a pour lui de signification qu'à travers le changement de statut dans l'espace social qu'il révèle ou implique.

La séparation de la sociologie urbaine et de la science des trafics

Les travaux de l'École de Chicago, dans les années 1920-1930, situent l'analyse des

mobilités dans un cadre d'analyse dynamique. Si les interactions entre la ville, sa morphologie et les relations sociales sont au cœur des travaux de l'École de Chicago, l'attention des chercheurs se porte avant tout sur le système social, son fonctionnement, son organisation et ses transformations. La mobilité géographique, qu'elle soit résidentielle ou quotidienne, est considérée comme partie intégrante du mode de vie urbain. L'originalité de cette approche tient au fait que les mobilités sont pensées comme des facteurs de désorganisation ou de rupture d'équilibre, donc des vecteurs de changement.

Parallèlement à ces travaux se développe aux États-Unis la ~~science~~ des trafics ~~et~~ Celle-ci va fonder une nouvelle tradition d ~~étude~~ des mobilités urbaines, entièrement dévolue aux déplacements dans l ~~espace~~ géographique, et qui va très vite s ~~inspirer~~ des conceptions de la mobilité développées dans une perspective sociologique par les chercheurs de Chicago ou par Sorokin. Pierre Lannoy (cf. bibliographie en fin de dossier) montre que cette partition du champ d ~~étude~~ de la mobilité fait suite à un partage des périmètres de recherche entre l ~~école~~ de Chicago et la science des trafics. Cette partition se construit en particulier autour de l ~~étude~~ qui fait l ~~objet~~ d ~~un~~ investissement central par la science du trafic, et que les sociologues de l ~~école~~ de Chicago n ~~ont~~ pas comme objet de recherche.

L'émergence de la science du trafic est concomitante de l'essor de la motorisation individuelle, qui débute dans les années 1910-1920 aux États-Unis, et après la Seconde guerre mondiale en Europe. Elle est rendue indispensable par la croissance des flux routiers et la nécessité de les réguler ; elle va être à l'origine des outils et des modèles de simulation des flux que connaît actuellement l'économie des transports.

À l'aube de la Seconde guerre mondiale, le domaine de la mobilité est donc déjà partagé entre une recherche sociologique qui définit la mobilité d'abord comme changement de position, de rôle ou de statut, et une science des trafics qui la considère comme un flux de déplacements dans l'espace.

De la science des trafics à l'économie de transports

Dès les années 1950, les analyses de la mobilité sociale se focalisent sur les parcours professionnels et la transmission intergénérationnelle des catégories professionnelles. Cette dernière thématique cristallise des questions essentielles relatives à la construction

des inégalités sociales, telles que la reproduction sociale, les possibilités d'ascensions ou de descentes dans l'échelle des professions.

Elle va mobiliser la sociologie au point d'en devenir un des domaines de recherche les plus dynamiques qui va totalement s'autonomiser par rapport aux travaux sur la ville et l'urbain. Dans ce mouvement, la sociologie va emporter avec elle la définition de la mobilité comme changement de statut, de rôle ou de position, qu'elle sera la seule à garder jusqu'à maintenant.

Le développement du domaine de la "science des trafics" va se faire de manière assez similaire aux approches sociologiques de la mobilité sociale : une autonomisation totale et une focalisation progressive sur des modélisations issues des théories de la dynamique des fluides, une définition pointue de la mobilité, qui renvoie ici au franchissement de l'espace, ou plus particulièrement à l'écoulement de particules, des individus, des voitures, des motos, etc. dans l'espace de circulation qu'est devenue la rue.

La science des trafics va connaître des développements très importants dès les années 1950 et devenir l'économie de transports. La modélisation économétrique de la demande de transport et les prévisions de trafics vont en particulier dominer progressivement l'analyse de la demande de transport et ses applications en ingénierie.

Les approches géographiques de la mobilité

Entre ces deux domaines se développent, dès l'après-guerre, les approches géographiques de la mobilité. Celles-ci vont s'organiser autour des quatre formes principales de mobilité spatiale présentes dans les sociétés de l'époque, soit la mobilité quotidienne, les voyages, la mobilité résidentielle et les migrations, formes principales que l'on peut différencier selon la temporalité dont elles relèvent (temporalité longue, temporalité courte) et l'espace dans lequel elles se déroulent (espace interne ou externe au bassin de vie) – voir tableau ci-dessous.

Chacune de ces quatre formes fait l'objet d'une littérature abondante et développe ses propres concepts, arènes et revues, bref se construit comme domaine de recherche. Une fois encore, l'étude de la mobilité se morcelle.

Les quatre formes principales de mobilité spatiale

Short temporalities

Long temporalities

Interne à un
quotidienne

Mobilité
résidentielle

Mobilité
bassin de vie

Vers l'extérieur

Voyage

Migration
d'un bassin de vie

La conceptualisation de la mobilité reste cependant commune aux quatre domaines : il s'agit d'un déplacement entre une origine et une destination. Implicitement, cette approche combine une définition de la mobilité comme franchissement de l'espace et une définition comme changement. De fait, elle postule un couplage de ces deux ordres de phénomènes.

La partition de l' ~~champ~~ de la mobilité spatiale en quatre domaines a produit des avancées scientifiques non négligeables, même si elle n' ~~est~~ pas permis de traiter toutes leurs articulations, du fait même de l' ~~existence~~ des domaines de recherches qu' ~~ils~~ a produite.

Depuis une vingtaine d'année, de nombreux analystes observent un renversement du rôle des déplacements dans l'insertion sociale. L'enracinement local et la stabilité constituent aujourd'hui, paradoxalement, autant de facteurs de précarité. Il y a une injonction à la mobilité au sens de changement, qui concerne la vie professionnelle naturellement, mais aussi la vie de couple, les loisirs et plus généralement l'épanouissement de soi. Cette injonction à la mobilité n'implique plus de manière mécaniste le déplacement dans l'espace géographique : être mobile n'est pas nécessairement bouger beaucoup, mais être capable de changer.

Ce changement social, radical s'il en est, rend progressivement obsolète un certain nombre de présupposés et de postulats à partir desquels s'est développée et partitionnée la recherche sur la mobilité. Il rend en fait indispensable de réunir dans une approche intégratrice les pièces du puzzle qu'est le domaine de la mobilité, et que l'histoire de ce domaine a éparpillées.

Pourquoi bouge-t-on ? Articuler approche sociale et approche spatiale

Fondamentalement, traiter de la question des déplacements et de la mobilité revient à se demander sur pourquoi bouge-t-on ? On se déplace pour se détendre. On se déplace parfois pour déployer des activités et le passage d'une activité à l'autre nous fait changer de rôle, voire de statut. On se déplace pour emménager avec un partenaire, on se déplace aussi suite à un divorce. On se déplace, enfin, pour se déplacer, comme lorsqu'on se promène. Mais au-delà de ces motifs, quand se déplace-t-on pour être mobiles ? Et quand sommes-nous mobiles en nous déplaçant ?

L'absence de la discussion qui précède l'approche la mobilité implique de disposer d'une approche complète du phénomène, qui intègre ses manifestations sociales et spatiales et qui permettent de faire tenir ensemble les pièces du puzzle que l'absence de la recherche a parfois égaré et souvent éparpillé.

Dans cette entreprise, les travaux de Michel Bassand sont essentiels. Dans l'ouvrage intitulé *Mobilité spatiale* (1980), Michel Bassand et Marie-Claude Brulhardt jettent les bases d'une telle approche. Ils considèrent la mobilité comme un phénomène social total au sens de Marcel Mauss et la définissent comme l'ensemble des déplacements impliquant un changement d'espace de l'individu ou du système considéré. Avec cette définition, la mobilité présente une double qualité spatiale et sociale, ce qui en restitue la richesse.

Bibliographie

M. Bassand, M.-C. Brulhardt (1980), *Mobilité Spatiale*, St-Saphorin, Georgi.

A. Bieber (1995), *Processus de déplacement et structures urbaines* in Duhem D. & al. (eds.) *Villes et transports*. Actes du séminaire Tome 2 Plan Urbain, Paris, pp.277-281.

T. Cresswell (2006), *On the move. Mobility in the Modern Western World*, Routledge, London.

E. De Boer (1981), *Transport Sociology* in *Social Aspects of Transport Planning*, Pergamon Press, London.

W. Dietrich (1990), *Mobilité et renouvellement local de l'espace urbain* Thèse EPFL no 831, EPFL, Lausanne.

B. Duhem & al. (eds.) (1995), *Villes et transports*, Actes du séminaire Tome 2, Plan Urbain, Paris.

G. Dupuy (1978), *Urbanisme et technique. Chronique d'un mariage de raison*, Centre de recherche d'urbanisme, Paris.

C. Gallez & V. Kaufmann (2009), "Histoire et sociologie face à la mobilité" in M. Flonneau & V. Guigueno (eds.) *Histoire de la mobilité*, PUR Rennes.

Y. Grafmeyer & I. Joseph (1979), *L'espace de Chicago. Naissance de l'espace urbain*, Champs Flammarion, Paris.

V. Kaufmann (2002), *Re-thinking Mobility*, Ashgate, Aldershot

V. Kaufmann (2008), *Les paradoxes de la mobilité*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne.

P. Lannoy (2003), "L'automobile comme objet de recherche. Chicago, 1915-1940", *Revue Française de Sociologie*, 44-3, pp.497-529.

M. Mauss, *Essai sur le don. Forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïques*(1925), Introduction de Florence Weber, Quadrige/Presses universitaires de France, 2007.

R. D. McKenzie (1927) "Distance and community organization patterns", *Social Forces*, 5, 4 pp.623-627.

B. Montulet *Les enjeux spatio-temporels du social – mobilités* (Paris, L'Harmattan, 1998).

J.-M. Offner "La socio-économie des transports: histoire critique" in : Duhem B. & al. (eds.) *Villes et transports . Actes du séminaire Tome 2* (Paris, Plan Urbain, 1995), pp. 239-246.

J.-P. Orfeuil *Je suis l'automobile* (La Tour d'Aigues : éditions de l'Aube, 1994).

N. F. Schneider, R. Limmer & K. Ruckdeschel *Mobil, flexible, gebunden – Familie und Beruf in der mobilen Gesellschaft* (Frankfurt am Main, Campus, 2002).

S. Stouffer (1940), "Automobile opportunities: a theory relating mobility and distance", *American Sociological Review*, Vol 5, pp.845-867.

J. Urry (2000), *Sociology beyond Societies. Mobilities for the twenty-First Century*, Routledge, London.

J. Urry (2007), *Mobilities*, Polity, London.

Mobilité

Dans une perspective large, la mobilité peut être définie comme l'intention, puis la réalisation d'un franchissement de l'espace géographique impliquant un changement social.

Plus

Déplacement

Le déplacement est un franchissement de l'espace par les personnes, les objets, les capitaux, les idées et autres informations. Soit il est orienté, et se déroule alors entre une origine et une ou plusieurs destinations, soit il s'apparente à une pérégrination sans véritable origine ou destination.

Plus

Mode de vie

Un mode de vie est une composition - dans le temps et l'espace - des activités et expériences quotidiennes qui donnent sens et forme à la vie d'une personne ou d'un groupe.

Plus

Mobilité résidentielle

La mobilité résidentielle désigne, de manière large, le changement de lieu de résidence d'un ménage à l'intérieur d'un bassin de vie.

Plus

Michel Bassand

Michel Bassand est un sociologue suisse né en 1938, spécialisé dans les questions urbaines. Il a été successivement professeur à l'Université de Genève et à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL). On lui doit une conception théorique originale de la mobilité comme phénomène social total dont les différentes manifestations forment un système.

Plus

Disciplines : Sciences sociales

Mode(s) de transport : Tous modes de transport



Vincent Kaufmann

Sociologue

Sociologue suisse, Vincent Kaufmann est l'un des pionniers de la recherche sur la mobilité et l'inventeur du concept de motilité. Il est directeur du laboratoire de Sociologie Urbaine de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (LaSUR-EPFL) et professeur de sociologie et d'analyse des mobilités.



Mobilité, motilité :
qu'est-ce qui
conditionne
notre capacité à
nous déplacer ?

Vidéo par Vincent
Kaufmann



Comprendre les
vraies logiques de
choix d'un mode
de transport

Vidéo par Vincent
Kaufmann



Footballeurs
professionnels,
une mobilité
choisie ?

Chronicle with
Vincent Kaufmann

Pour citer cette publication :

Vincent Kaufmann (2012, 10 Décembre), « Mobilité », Forum Vies Mobiles - Préparer la transition mobilitaire. Consulté le 19 Juillet 2018, URL:

<http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mobilite-446>



Les Repères 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 à contact.

¹ <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mobilite-446>

² <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/deplacement-452>

³ <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mode-vie-1754>

⁴ <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mobilite-residentielle-3203>

- 5 <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/michel-bassand-455>
- 6 <http://fr.forumviesmobiles.org/disciplines/sciences-sociales>
- 7 <http://fr.forumviesmobiles.org/modes-transports/tous-modes-transport>
- 8 <http://fr.forumviesmobiles.org/annuaire/personne/2012/12/09/vincent-kaufmann-sociologue-430>
- 9 <http://fr.forumviesmobiles.org/annuaire/personne/2012/12/09/vincent-kaufmann-sociologue-430>
- 10 <http://fr.forumviesmobiles.org/annuaire/personne/2012/12/09/vincent-kaufmann-sociologue-430>
- 11 <http://fr.forumviesmobiles.org/video/2016/06/07/mobilite-motilite-quest-ce-qui-conditionne-notre-capacite-nous-deplacer-3259>
- 12 <http://fr.forumviesmobiles.org/video/2016/06/07/mobilite-motilite-quest-ce-qui-conditionne-notre-capacite-nous-deplacer-3259>
- 13 <http://fr.forumviesmobiles.org/video/2015/06/09/comprendre-vraies-logiques-choix-dun-mode-transport-2880>
- 14 <http://fr.forumviesmobiles.org/video/2015/06/09/comprendre-vraies-logiques-choix-dun-mode-transport-2880>
- 15 <http://fr.forumviesmobiles.org/60sec/2014/06/20/footballeurs-professionnels-mobilite-choisie-2443>
- 16 <http://fr.forumviesmobiles.org/60sec/2014/06/20/footballeurs-professionnels-mobilite-choisie-2443>
- 17 <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/fr/>
- 18 <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/fr/>
- 19 <http://fr.forumviesmobiles.org/contact>