

## **Peuplement, population et territoires après le tournant mobilitaire**

Valérian Geffroy

La population d'un pays se répartit sur son territoire, selon des dynamiques de peuplement qu'on peut retracer historiquement, et selon des vides, des pleins et des pôles que l'on peut observer géographiquement : l'affaire semble entendue, le trio conceptuel peuplement-population-territoires semble cohérent et efficace. Mais qu'en advient-il si la « population » ne tient pas en place, ne se trouve qu'épisodiquement dans son « territoire » ? Si certaines personnes, par recherche d'agrément ou faute de moyens, parcourent quotidiennement des dizaines, voire des centaines de kilomètres plutôt que de déménager ? Si les formes temporaires d'habiter se multiplient et structurent de plus en plus de lieux ? Ce ne sont là que quelques exemples des façons dont la généralisation des mobilités peut venir perturber la cohérence du système peuplement-population-territoire, ou du moins le renouveler.

Ce texte rend compte de ces mutations, aussi bien sur le plan concret de l'organisation de la société et de l'espace que sur le plan conceptuel de l'analyse par les sciences sociales. Il procède de la manière suivante. Il expose succinctement dans une première section les raisons et principes du tournant mobilitaire comme changement épistémique. La deuxième section détaille les transformations par les mobilités que la France a connues dans son histoire récente, surtout depuis le milieu du XX<sup>e</sup> siècle. La troisième section montre comment la géographie francophone a fait son tournant mobilitaire en renouvelant ses concepts et perspectives. La partie conclusive, enfin, pose la question d'un éventuel dépassement du tournant mobilitaire en exposant certaines tendances récentes à la stagnation ou réduction des mobilités.

### **1. Le tournant mobilitaire, un constat empirique, un changement de paradigme (pour les sciences sociales)**

L'idée du tournant mobilitaire découle d'abord d'un constat largement répandu, celui du formidable essor des déplacements des personnes, des biens et des informations au cours du siècle écoulé. La considérable accélération des transports soutenue en particulier par l'exploitation intensive des énergies fossiles (Urry, 2013), l'éclatement aux quatre coins du monde de la production industrielle et les technologies d'Internet et du numérique sont parmi les forces majeures de cette croissance globale des mouvements. L'économie capitaliste n'a pu se globaliser qu'en développant un système international de transport des marchandises, tissant entre les différentes sociétés humaines une toile complexe d'interdépendances, ce que la pandémie de Covid-19 est venue rappeler en causant des ruptures d'approvisionnement dans de multiples secteurs industriels. Les mobilités des personnes n'ont pas augmenté qu'en volume, mais également en diversité : exil, tourisme, voyage d'affaires, travail saisonnier, circulation diasporique, missions humanitaires, déplacements pendulaires... des catégories très différentes de personnes font l'expérience, au cours de leur vie, de diverses situations de mobilité, plus ou moins choisies ou subies. Et si ce sont les mobilités transnationales qui focalisent le plus l'attention, car elles traduisent l'émergence du monde comme échelle pertinente d'organisation des sociétés (Lévy, 2008), c'est bien aux niveaux d'échelle subnationaux que s'est fait l'essentiel de l'essor des mobilités, comme nous l'illustrerons pour la France dans la section 2.

Face à ces dynamiques de croissance spectaculaire, de complexification et de généralisation des mobilités, les sciences sociales ont dû renouveler leurs approches. C'est ce changement de paradigme que Sheller et Urry (2006) ont initié, en le nommant *mobility turn* (tournant mobilitaire).

L'effort central de ce tournant est la sortie du « sédentarisme », compris comme la perspective selon laquelle l'ancrage et la stabilité sont les fondements du fonctionnement « normal » des sociétés, et le changement et le déplacement des situations « anormales », exceptionnelles. Les conséquences de ce renouvellement de paradigme pour les sciences sociales ont été les suivantes, pour Ortar, Salzbrunn et Stock (2018): l'adoption d'un « regard de mobilité », c'est-à-dire une attention constante au mouvement dans l'analyse de toutes les situations sociales ; la mise en œuvre plus régulière d'approches transnationales ; la prise en compte des multirésidentialités ; l'importance nouvelle accordée aux imaginaires de la mobilité ; et enfin la découverte des liens entre circulation des personnes, objets et informations. Le tournant mobilitaire n'est pas, en revanche, un appel à considérer comme obsolètes les réalités fixes, à considérer le monde contemporain comme entièrement fluide ou sans frontières, et le mouvement comme libéré des contraintes matérielles (Kaufmann, 2005; Sheller & Urry, 2006, p. 210-211). L'attention aux mobilités implique aussi d'analyser comment elles peuvent créer de nouvelles concentrations (par exemple, la concentration accrue du capital dans les plus grandes villes qui est un des aspects de la métropolisation), alimenter la coercition ou l'immobilisation de certains corps (les migrants pauvres en particulier), et comment elles sont systématiquement soutenues par des infrastructures fixes et massives (routes, plates-formes pétrolières, câbles et mâts de télécommunications, etc.).

Ce tournant mobilitaire demande de ré-interroger les concepts de peuplement, population et territoire, historiquement associés à une coïncidence étroite entre groupes de personnes et portions de la surface terrestre, à la connaissance et au gouvernement de ces deux réalités de manière conjointe. C'est ce à quoi nous nous attellerons en particulier dans la partie 3.

## **2. Les mobilités comme force de transformation du peuplement, de la population et des territoires**

### *Nouvelles formes territoriales*

L'accroissement des mobilités a causé, ou accompagné, d'importantes mutations du territoire français, surtout depuis le milieu du XX<sup>e</sup> siècle. La plus importante de ces mutations, en termes matériels, fonctionnels ou de mode de vie, est sans doute la périurbanisation. La généralisation de la voiture individuelle, augmentant nettement les distances qu'il est possible de parcourir quotidiennement, a considérablement étendu l'espace urbain. Lieu de travail et lieu de résidence se sont progressivement découplés, le nombre de personnes en emploi travaillant hors de leur commune de domicile passant de 44 % en 1975 à 64 % en 2013 (Coudène & Levy, 2016; Lery & Terrier, 1985). Ce nouveau type d'espace urbain, en dehors des limites des agglomérations et largement structuré par les déplacements domicile-travail, devient rapidement une composante majeure de la société et du territoire français. Ainsi, l'espace périurbain tel que le définissait l'Insee<sup>1</sup> dans son Zonage en Aires Urbaines de 2010 (Brutel & Levy, 2011) regroupait pas moins de 29,5 %<sup>2</sup> de la population française et plus de deux tiers des communes.

L'autre forme majeure d'« urbanisation par les mobilités » est due au tourisme, et se matérialise tout particulièrement dans les stations. Le XX<sup>e</sup> siècle est aussi celui de la démocratisation des vacances et du tourisme en France, qui s'accompagne d'opérations spectaculaires d'aménagement du territoire dans l'après-guerre, en particulier l'urbanisation touristique du littoral languedocien et des Alpes, pilotée respectivement par la mission Racine et le plan Neige. Ce sont des loisirs très saisonniers, balnéaires ou de sports d'hiver, qui président à la construction de la plupart de ces stations ; ces lieux urbains se démarquent donc par la très grande

1 Avant de le remplacer en 2020 par le zonage en « aires d'attraction des villes ».

2 Couronnes des pôles urbains + communes multipolarisées.

variabilité de leur population présente. Aujourd'hui en France, pas moins de 235 communes comptent plus de 1000 lits touristiques pour 100 résident·es (Gauche, 2017), et ont donc un potentiel de multiplication par 11 de la population présente par rapport à la population résidente. Mais les territoires concernés par les mobilités de loisir sont loin de se limiter à ces formes massives et monofonctionnelles. De nombreuses zones rurales sont constellées de résidences secondaires (elles représentent le tiers du parc de logements de la Lozère, par exemple), en particulier dans les campagnes à l'habitat dispersé du Sud, de l'Ouest ou encore du Massif Central. Les résidences secondaires, surtout lorsqu'elles font l'objet d'un fort investissement affectif et matériel, et qu'elles sont habitées une grande partie de l'année (Vye et al., 2017), sont une des formes les plus caractéristiques de ces modes d'habiter multilocaux contemporains qui impliquent des mobilités fréquentes.

Ces deux types de territoires, périurbains et touristiques, participent d'un mouvement plus général de spécialisation de certains territoires dans l'économie résidentielle (ou *présentielle*), « résultat marchand de nos mobilités et temporalités multiples », qui entraînent la « déconnexion entre les lieux de production et de consommation » (Talandier, 2012, p. 36). De larges pans du territoire national ne doivent donc plus leur richesse principalement à l'économie dite « productive », mais à leur attractivité comme cadre résidentiel ou touristique – ou pour toute autre forme d'habiter – qui amène les personnes à y consommer les revenus provenant majoritairement des territoires productifs. Outre les navettes domicile-travail et les déplacements touristiques, l'attraction des retraité·es est un autre type de mobilité qui vient alimenter de manière importante les revenus de ces territoires. Ce glissement progressif des richesses vers les espaces *que l'on désire habiter*, et pour atteindre lesquels on n'hésite pas à mettre en œuvre toutes sortes de mobilités, favorise les couronnes des grandes aires urbaines, les régions touristiques, surtout littorales et montagneuses, et enfin une grande moitié de la France au sud d'une ligne Saint-Malo-Genève (Haran et al., 2018). Celle-ci affiche en effet dans son ensemble un solde migratoire supérieur à la moyenne nationale, et « aspire » également le parc des résidences secondaires au détriment de la France du Nord, du Centre et de l'Est (Blondy et al., 2016).

### *Une population plus mobile, une frange hypermobile*

Du côté des pratiques et des modes de vie, on constate également de véritables bouleversements entre la Seconde guerre mondiale et aujourd'hui, avec des modes d'habiter beaucoup moins ancrés, beaucoup plus mobiles qu'auparavant. Au moins trois évolutions majeures s'observent, bien sûr directement liées aux évolutions territoriales mentionnées ci-dessus.

D'abord, les trajectoires de vie sont plus mobiles. Les recensements montrent une très nette baisse au cours du XX<sup>e</sup> siècle de la proportion de personnes résidant dans leur département de naissance (Zaninetti, 2021), passant de 80 % en 1872 à 50 % en 2017. Les mobilités résidentielles ont été notamment importantes lors de la période de l'« exode rural » qui s'achève dans les années 1970, et dans les années 1990 – un tiers des ménages français ont ainsi changé de logement entre 1997 et 2001 (Baccaïni, 2007; Haran et al., 2018). Depuis les années 2000, la mobilité résidentielle globale décline, mais le mouvement de migration des bassins industriels du Nord-Est vers les régions du Sud et de l'Ouest se poursuit (Haran et al., 2018).

Les déplacements quotidiens, notamment pour le travail, ont également considérablement augmenté. La distance moyenne domicile-travail des personnes en emploi est ainsi passée de 9 km en 1982 à 14,7 km en 2008 (Observatoire des territoires, 2016, p. 120). Et le temps passé à se déplacer par jour en semaine, tous déplacements confondus, a augmenté de 6 min en seulement dix ans (2008-2019), pour s'établir à 1h02 (SDES, 2019). Les mobilités touristiques sont devenues nettement plus fréquentes et plus lointaines, mais pour des séjours plus courts. La pratique emblématique de cette évolution en Europe est le « city break », séjour en ville, souvent pour un

week-end prolongé, permis notamment par le développement des vols low-cost. Mais les séjours longs, ou « de vacances », sont également touchés par la multiplication et le raccourcissement des séjours (tab. 1). Les séjours de vacances à l'étranger ont nettement augmenté : de 3,8 millions pour l'année 1964 pour l'ensemble de la population française (Monteiro, 1996) à près de 19 millions en 2017 (DGE, Mémento du tourisme 2018).

	Nombre de séjours	Durée moyenne du séjour
1979	1,7	17,2
2017	2,8	9,4

Tableau 1: Évolution des séjours de vacances des Français·es, 1979-2017 (Dauphin et al., 2009 ; DGE, Mémento du Tourisme 2018). Les moyennes n'incluent pas les personnes qui ne sont pas parties en vacances. Le chiffre de 1979 porte sur les « vacances » telles que définies par l'Insee, celui de 2017 sur les « longs voyages » « pour motifs personnels » de l'enquête Suivi de la Demande Touristique : ce sont dans les deux cas des séjours de plus de 4 journées (ou nuitées, selon la période d'enquête) à l'extérieur du domicile.

L'ensemble de ces évolutions semble dessiner le passage à une « société à individus mobiles » (Stock, 2006), c'est-à-dire une société où les individus disposent d'un plus grand choix et d'une plus grande autonomie dans leur pratique des lieux, et où l'investissement dans les lieux est moins dépendant de la proximité, que dans les sociétés « à individus sédentaires ». Cette autonomie reste bien sûr très différenciée selon les ressources et capitaux des individus. Chez les catégories de population les mieux dotées, on observe certaines pratiques ou modes de vie qu'on peut qualifier d'hypermobiles. Ce sont par exemple les « grandes mobilités » professionnelles de ces personnes dont les déplacements pour le travail atteignent plusieurs heures par jour ou les amènent très régulièrement à passer la nuit hors de leur domicile (Vincent-Geslin et al., 2016). Ce sont aussi les nouvelles formes de « nomadisme » dirigées par les loisirs (voir encadré). Ces modes de vie, bien que très marginaux même au sein des sociétés les plus riches, sont aujourd'hui rendus possibles par des évolutions idéologiques, matérielles ou encore politiques favorables à la mobilité.

### *Voyager pour le sport, jusqu'à la mobilité-mode de vie D'après Geffroy (2020)*

On peut qualifier les modes de vie les plus mobiles de *mobilités-modes de vie*, lorsque le déplacement devient l'élément central de la spatialité de certaines personnes, lorsque la mobilité finit par primer sur l'ancrage résidentiel, voire le remplacer. Les valeurs de liberté et de cosmopolitisme associées à la mobilité internationale sont souvent déterminantes dans le choix de tels modes de vie, ainsi que dans la construction identitaire de ces personnes. Mais ce sont aussi les aménités des lieux ou la poursuite d'intérêts de loisir qui dirigent ces mobilités. Certains sports, en particulier les sports dits « de nature », deviennent pour leurs passionné·es le moteur principal des mobilités de loisir, voire le moteur d'une mobilité-mode de vie. La découverte de nouveaux lieux, la diversité des paysages et des milieux, ou encore la poursuite saisonnière des meilleures conditions de pratique se combinent pour motiver leurs déplacements.

En enquêtant sur le phénomène du tourisme sportif de nature, on croise divers profils de personnes qui se distinguent par des mobilités si fréquentes et si structurantes qu'elles constituent, pour un temps au moins, un mode de vie. Des retraité·es, libéré·es des contraintes du travail, déclarent passer douze, voire vingt semaines par an à parcourir l'Europe ou le monde pour l'escalade ou le parapente. De jeunes « digital nomads » – terme désignant les personnes dont le travail s'effectue entièrement à distance grâce aux outils numériques, et qui choisissent de voyager de manière quasi-permanente (Mancinelli, 2020) – vivent dans un van aménagé et se déplacent entre les sites d'escalade et les rivières navigables en kayak. Plusieurs pratiquant·es ont entrepris des voyages intercontinentaux d'une, voire de plusieurs années, en se laissant guider principalement par les sites de pratique de leur sport. D'autres personnes s'organisent pour travailler une partie de l'année, et économiser suffisamment pour voyager et pratiquer leur sport le reste de l'année, ou ne prennent que des emplois saisonniers, et toujours à proximité immédiate de sites de pratique. La clef de ces mobilités-modes de vie réside bien souvent dans la capacité à négocier les contraintes de localisation liées à l'emploi, ou à s'affranchir de l'emploi, temporairement ou durablement. Rares sont toutefois les personnes qui abandonnent toute forme d'ancrage résidentiel.

### **3. Du modèle sédentariste à la mobilité comme principe géographique : questionnements conceptuels et renouvellement des perspectives**

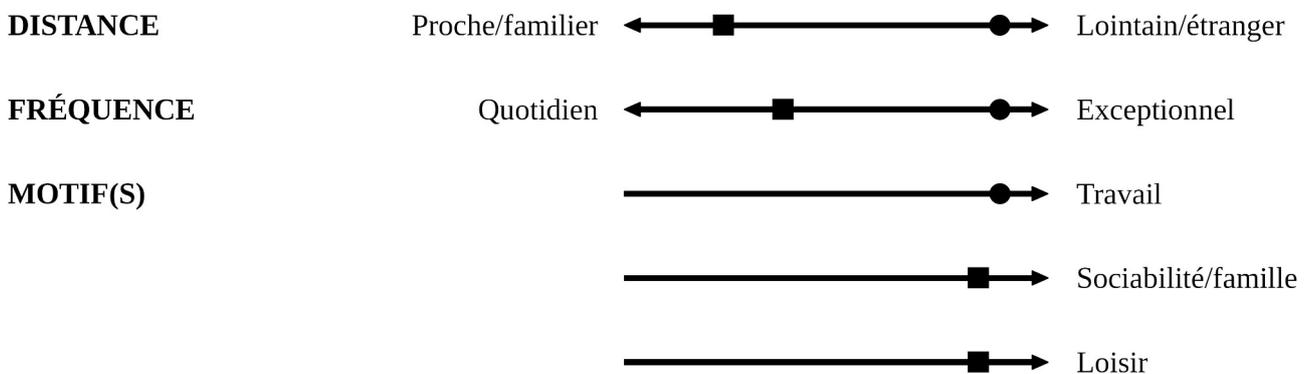
Que signifie donc le tournant mobilitaire pour la géographie, ses objets et ses concepts ? Cette partie présente quelques-unes des principales évolutions proposées récemment pour renouveler la réflexion géographique, en établissant plus solidement la mobilité comme principe géographique des sociétés contemporaines<sup>3</sup>.

Comme détaillé plus haut, le principe premier du tournant mobilitaire est de se défaire d'une vision des sociétés entièrement fondée sur la sédentarité et l'ancrage, et de considérer ces sociétés comme étant constamment en mouvement. Pour l'étude des territoires par la géographie, cela signifie notamment prendre acte du découplage entre les lieux de production et les lieux de résidence. Cela s'est fait, depuis plusieurs décennies déjà, par l'étude des mobilités domicile-travail, par la reconsidération de l'espace urbain en fonction de celles-ci, et par la diversification des analyses de l'économie territoriale pour inclure l'économie pré-sentielle aux côtés de l'économie

3 Pour une analyse épistémologique plus approfondie, voir Stock (2021b).

productive (Davezies, 2009). Par ailleurs, les géographes ont progressivement complété les analyses statiques de la « géographie de la population » par des concepts rendant compte de l'émergence de modes de vie plus mobiles et plus dispersés. C'est le cas des concepts de « multi-résidentialité » ou « habiter multilocal » et leurs nombreuses variantes, qui qualifient les modes de vie partagés entre plusieurs résidences habituelles (Hamman et al., 2014). C'est aussi le cas du concept d'« habiter poly-topique » (Stock, 2006), qui vise de manière plus générale à qualifier la pluralité des lieux pratiqués et investis par l'individu contemporain moyen. La notion de « circulation migratoire » (MIGRINTER et al., 1999) relève également de cet effort épistémique, en ce qu'elle vise à se départir de la vision des migrations transnationales comme définitives, sans retour en arrière, pour se concentrer sur les mobilités fréquentes qui perpétuent bien souvent la relation au pays « quitté ». Enfin, Retaille (2014) propose, par opposition au « paradigme spatial du fixe » de l'État ou de la cartographie classique, un « paradigme de l'espace mobile » pour prendre en charge toutes les réalités géographiques où le mouvement est premier, des modes de vie traditionnellement nomades au monde mondialisé. Ces différentes évolutions de l'analyse géographique permettent ainsi une vision plus juste du rôle des mobilités dans la structuration des espaces et des modes de vie.

Ce sont également les catégorisations des mobilités qui sont interrogées, et bien souvent les frontières entre les notions qui se trouvent affaiblies. Il reste en général utile de différencier les mobilités par leur fréquence, leur distance, leur motif ; dans la majorité des cas, les mobilités pendulaires quotidiennes restent clairement distinctes des « déplacements professionnels », les séjours touristiques clairement distincts des voyages d'affaires. Mais ces différenciations gagnent à se faire dans la perspective d'un continuum spatio-temporel des mobilités qui englobe toutes les nuances des situations et des pratiques, des déplacements les plus proches et les plus banals jusqu'aux mobilités les plus exceptionnelles et lointaines ; la somme de ces mobilités chez les individus dessinant des modes de vie plus ou moins mobiles.



Exemples :

- migration internationale pour prendre un emploi
- vacances dans une résidence secondaire

Figure 1 : Continuums de mobilité selon la distance, la fréquence et le motif.

On peut proposer la schématisation ci-dessus de ces continuums, retenant seulement les principaux motifs de la plupart des mobilités. Une telle perspective favorise une vision nuancée et diversifiée, en montrant à la fois les similitudes et les écarts entre, par exemple, des mobilités pendulaires quotidiennes de faible distance et des grandes mobilités hebdomadaires entre une résidence familiale et un « pied-à-terre » au lieu de travail : ce sont toutes les deux des mobilités plutôt fréquentes et dirigées par l'activité professionnelle, mais l'une se cantonne à des lieux proches alors que l'autre met en lien des lieux lointains. Le fait d'envisager plusieurs motifs à une

même mobilité est un moyen de reconnaître l'hybridation de nombre de pratiques contemporaines. Les pratiques relevant du tourisme, en particulier, viennent souvent s'immiscer dans des déplacements qui ont d'autres justifications principales, typiquement les voyages d'affaires, ou se mêler à d'autres formes de motivations personnelles, à l'exemple du pèlerinage, qui se rapproche souvent d'un « tourisme religieux » en combinant recherche du sacré, découverte historique et culturelle et relâchement des contraintes du quotidien (Chevrier, 2021). La capacité de combinaison, de modulation et d'adaptation est particulièrement forte dans les mobilités « privilégiées », c'est-à-dire les mobilités de celles et ceux qui ont les ressources nécessaires (argent, temps...) pour se déplacer souvent, loin et à leur gré, à l'exemple des retraité·es européen·es passant les mois d'hiver au Maroc (Le Bigot, 2016). Ces « lifestyle migrations », particulièrement libres et souples, tendent ainsi à se jouer des frontières entre tourisme, résidence secondaire et migration.

L'analyse des rapports individuels à l'espace s'est également transformée, passant d'un modèle organisé autour de « résider » et « se déplacer » à des notions plus englobantes telles qu'« habiter ». Cette dernière est promue comme une notion centrale pour la géographie par plusieurs auteurs (Lazarotti, 2006; Stock, 2007, 2021a), qui y voient une manière d'englober aussi bien les ancrages que les mobilités ; de se détourner d'une conception de l'espace comme contenant, en reconnaissant le caractère dynamique et actif des rapports à l'espace – « faire avec l'espace » plutôt qu'« être dans l'espace » (Stock, 2015) ; et de mieux exprimer le rôle des conceptions, imaginaires, affectés ou encore identités dans les rapports à l'espace. Cette perspective participe d'une critique de la notion de territoire, justement considérée comme trop attachée à une vision statique et administrative de l'espace. Mais d'autres géographes tentent plutôt de renouveler la perspective territoriale, en proposant notamment les termes dérivés « territorialité » et « territorialisation » pour exprimer le caractère actif, processuel, pluriel des rapports humains au territoire (Debarbieux, 2009), et par là renforcer encore la « construction » ou l'« appropriation » qui distinguent le territoire d'une simple portion d'espace. Ces renouvellements conceptuels relativisent l'importance du lieu de résidence et du territoire de naissance ou « d'origine », notamment par la critique et la redéfinition des métaphores de l'« enracinement » et de l'« ancrage » (Debarbieux, 2014). Les divers attachements aux lieux peuvent être forts, voire existentiels, sans pour autant être exclusifs ; et les mobilités sont au cœur de la complexité des « modes d'habiter » (Morel-Brochet & Ortar, 2012) contemporains, qui mettent en lien des lieux multiples et parfois éloignés.

Admettre la mobilité comme principe géographique entraîne par ailleurs des changements méthodologiques, aussi bien pour les sciences sociales que pour l'administration des territoires et des populations. Ainsi, là où l'on se contentait auparavant de l'enregistrement des résidences, on cherche aujourd'hui de plus en plus à compter les présences et les passages. En relation directe avec les travaux déjà cités sur l'économie présente, Terrier et al. (2007) ont proposé une méthode d'estimation de la population présente dans les départements tout au long de l'année, un enjeu essentiel surtout pour les territoires qui connaissent une forte variabilité de cette présence. Pour un comptage à des niveaux plus fins, ce sont aujourd'hui les opérateurs de téléphonie mobile qui proposent leurs services, auxquels s'intéresse de près la statistique publique (Sémécurbe et al., 2020). Un cas exemplaire de l'utilité de ces mesures plus précises de présence est celui des villes touristiques, qui sont parmi les lieux où la présence touristique est susceptible d'entrer en concurrence avec la vie et les activités des résident·es. C'est en particulier la location d'hébergement entre particulier·ères via les plateformes Internet, et la gentrification touristique qu'elle entraîne en l'absence de régulation, qui exacerbent la nécessité de mieux appréhender les habitant·es temporaires ; mais c'est en réalité la difficulté à prendre en compte, dans les cadres administratifs et statistiques traditionnels, toutes les formes d'habiter en dehors de la résidence et de l'hébergement commercial, qui s'en trouve soulignée. Comprendre le rôle des personnes mobiles

dans la construction et la vie des lieux est loin d'être une question strictement économique : elle concerne aussi le tissu social, la symbolique des lieux, ou encore les équilibres politiques.

La géographie dans ses évolutions récentes, sans bien sûr déclarer obsolètes les notions de peuplement, population et territoire, les a donc largement remises en question dans la mesure où elles constituaient des notions centrales du paradigme sédentariste. D'autres notions ou perspectives, donnant plus de place à la mobilité, sont venues les préciser, les compléter, voire les remplacer dans certains cas. La notion de *peuplement*, utile à la géohistoire et aux analyses de la répartition des installations humaines, est concurrencée par la complexité et l'extension des formes contemporaines de l'urbain. Et si le peuplement passe par le mouvement des personnes, il comprend celui-ci comme un processus menant à un résultat spatialement fixe, l'installation durable. Or, toutes les formes de la mobilité sont loin de relever de ce modèle. La notion de *population*, plus encore qu'auparavant, doit être reconnue avant tout comme une délimitation administrative ou statistique, plutôt que comme la désignation d'un groupe humain coïncidant, par l'ancrage et la présence, avec une portion d'espace. En effet, surtout à l'échelon local, la « population résidente » est loin de couvrir l'ensemble des personnes vivant et agissant sur un territoire. Enfin, la notion de *territoire*, si elle continue de jouir d'une position centrale dans des pans entiers de la géographie, cède du terrain aux concepts de *lieu* et d'*espace* en particulier, mieux adaptés aux délimitations mouvantes d'une grande partie des spatialités contemporaines. Les territoires restent structurants de nombre de réalités sociales, mais, notamment en raison de la multiplication des mobilités, ils ne « contiennent » plus autant les personnes qu'auparavant.

#### 4. Le tournant mobilitaire, c'est déjà fini ?

L'évolution vers des sociétés plus mobiles a accompagné l'expansion d'un capitalisme globalisé, s'alimentant de la mobilité des capitaux, des marchandises et des personnes. Elle est passée par des injonctions à la mobilité, professionnelles mais aussi culturelles, valorisant la fluidité, la rapidité, la connexion, mais aussi le cosmopolitisme et l'ouverture au monde. Mais ce modèle est aujourd'hui largement remis en question, notamment pour son coût écologique et en raison des risques géopolitiques de l'interdépendance économique. Et en France, certaines tendances sont clairement à la décélération, la stagnation voire la réduction du mouvement.

Nombre de pays riches semblent montrer les signes d'un *peak travel*, c'est-à-dire la culmination de la croissance des déplacements : alors que les distances parcourues par personne et par an augmentaient continûment et de manière très corrélée à la croissance du PIB par habitant·e depuis 1970, cette corrélation s'affaiblit et les déplacements tendent à stagner lorsque les pays atteignent un PIB de 25 à 30 000 \$ par habitant·e (Millard-Ball & Schipper, 2011). En France, avant la crise du Covid-19, le taux de départ en vacances stagnait depuis les années 1990, et avait même connu une nette baisse dans la décennie 2000 (Hoibian, 2021 - Credoc). De même, le taux annuel de départ en « voyage pour motifs personnels »<sup>4</sup> connaît une baisse légère mais régulière, passant de 78,6 % à 73,8 % entre 2005 et 2017. Ces inflexions des mobilités touristiques sont avant tout liées à celles du pouvoir d'achat, mais pourraient également être en rapport avec un certain essoufflement du modèle culturel du tourisme. Celui-ci fait en effet l'objet d'importantes critiques, certaines très anciennes, d'autres renouvelées dans la période récente, notamment autour de ses émissions de gaz à effet de serre ou des effets néfastes de son intensification dans les villes (Colomb & Novy, 2016).

---

4 Définie (voir les « mémentos du tourisme » de la DGE pour une définition complète) par l'enquête Suivi de la Demande Touristique, la catégorie inclut les déplacements à partir d'une nuit hors du domicile, alors que les « vacances » impliquent au moins quatre nuits (voir légende du tableau 1).

D'autre part, les mobilités contraintes – par le travail essentiellement – sont vécues comme un fardeau par une grande partie de la population : 70 % des Français·es souhaiteraient passer moins de temps dans les transports (Descarrega & Moati, 2016). Les outils de télécommunication sont présentés depuis longtemps comme une manière de réduire les mobilités contraintes, au moins depuis l'hypothèse de la transition mobilitaire de Zelinsky (1971). La normalisation du télétravail par la pandémie de Covid-19 a réactivé ces espoirs ; cependant, les enquêtes montrent pour l'instant, en France comme dans d'autres pays européens, un volume total de déplacements nettement plus élevé chez les personnes pratiquant régulièrement le télétravail, car elles résident plus loin et réinvestissent le temps gagné dans d'autres déplacements (Pearce et al., 2020). Enfin, la croissance démographique des espaces périurbains marque le pas : alors qu'elle était de 2,2 % par an en moyenne entre 1975 et 1982, elle n'est plus, sur la période 2011-2016, que de 0,8 % pour les couronnes des grands pôles urbains, et quasi-nulle (0,2 %) pour le périurbain des moyens et petits pôles (Baccaïni & Sémécurbe, 2009; Vallès, 2018). L'extension de l'espace urbain par les mobilités domicile-travail pourrait donc être proche d'atteindre ses limites. En revanche, rien n'indique pour l'instant un retour massif de la population vers la ville dense.

Le modèle de l'hypermobilité est de toute façon resté socialement très sélectif. Les classes les plus aisées se déplacent plus loin, plus vite, ont des mobilités touristiques plus fréquentes et plus diversifiées, sont mieux équipées (véhicules, abonnements de transports, etc.). La mobilité comme stratégie de carrière semble ne plus valoir que pour les plus diplômé·es : loin d'inciter au départ pour trouver du travail, les périodes de crise et le faible niveau de qualification sont aujourd'hui plutôt des facteurs d'« immobilisation » de la population (Haran et al., 2018; Sigaud, 2015). Et l'hypermobilité est même aujourd'hui remise en question par les catégories qui semblent au premier abord en profiter le plus, à l'exemple de la réflexion qui se développe chez les universitaires pour une transition vers des activités de recherche et d'enseignement moins gourmandes en carbone (Williams & Love, 2022), ou encore du mouvement *flygskam*, ou honte de prendre l'avion, né dans un pays à haut pouvoir d'achat, la Suède.

Ces différentes tendances sont bien loin de toutes répondre à une réflexion cohérente sur le ralentissement ou la « démobilité » comme levier de la transition écologique. Pourtant, on peut considérer qu'elles résultent toutes, d'une manière ou d'une autre, de la confrontation à certaines *limites*, qu'elles soient de l'ordre des moyens financiers, des ressources naturelles ou encore du temps ou de l'espace à disposition. C'est là un des principaux chantiers des sciences sociales après le tournant mobilitaire : réfléchir aux limites de la structuration des sociétés par les mobilités.

## Bibliographie

Baccaïni, B. (2007). Les flux migratoires interrégionaux en France depuis cinquante ans.

*Population*, 62(1), 143-160.

Baccaïni, B., & Sémécurbe, F. (2009, juin). La croissance périurbaine depuis 45 ans. Extension et densification. *Insee Première*, 1240.

Blondy, C., Vacher, L., & Vye, D. (2016). Les résidents secondaires, des acteurs essentiels des systèmes touristiques littoraux français ? L'exemple de la Charente-Maritime. *Territoire en*

*mouvement Revue de géographie et aménagement. Territory in movement Journal of geography and planning*, 30. <https://doi.org/10.4000/tem.3344>

Brutel, C., & Levy, D. (2011, octobre 18). Le nouveau zonage en aires urbaines de 2010. *Insee Première*, 1374, 4.

Chevrier, M.-H. (2021). Tourisme religieux : Pour en finir avec l'oxymore ? *Via. Tourism Review*, 20, Article 20. <https://doi.org/10.4000/viatourism.7705>

Colomb, C., & Novy, J. (Éds.). (2016). *Protest and resistance in the tourist city*. Routledge.

Coudène, M., & Levy, D. (2016, juin 30). De plus en plus de personnes travaillent en dehors de leur commune de résidence. *Insee Première*, 1605. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2019022>

Dauphin, L., Le Garrec, M.-A., & Tardieu, F. (2009, avril 1). Les vacances des Français depuis 40 ans. *Insee Références - Le tourisme en France. Édition 2008*.

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1374551?sommaire=1374564>

Davezies, L. (2009). L'économie locale « résidentielle ». *Géographie, économie, société*, 11(1), 47-53.

Debarbieux, B. (2009). Territoire-Territorialité-Territorialisation : Aujourd'hui encore, et bien moins que demain... In M. Vanier, *Territoires, Territorialité, Territorialisation. Controverses et perspectives* (p. 75-89). Presses Universitaires de Rennes. <https://www.unige.ch/sciences-societe/geo/files/6414/4464/7606/Territoire-Territorialite-Territorialisation.pdf>

Debarbieux, B. (2014). Enracinement – Ancrage – Amarrage : Raviver les métaphores. *L'Espace géographique*, Tome 43(1), 68-80.

Descarrega, B., & Moati, P. (2016). *Modes de vie et mobilité—Une approche par les aspirations. Phase quantitative*. Forum Vies Mobiles, ObSoCo.

[https://fr.forumviesmobiles.org/sites/default/files/editor/1\\_synthese\\_quantitative\\_-\\_modes\\_de\\_vie\\_et\\_mobilite\\_une\\_approche\\_par\\_les\\_aspirations\\_-obsoco\\_2016.pdf](https://fr.forumviesmobiles.org/sites/default/files/editor/1_synthese_quantitative_-_modes_de_vie_et_mobilite_une_approche_par_les_aspirations_-obsoco_2016.pdf)

Gauche, M. (2017). *La fonction touristique des territoires : Facteur de pression ou de préservation de l'environnement ?* Ministère de l'environnement.

- Geffroy, V. (2020). *Des spatialités qui engagent et qui lient : Le tourisme sportif de nature et ses communautés de pratique* [Thèse de doctorat en géographie]. Université de Lausanne.
- Hamman, P., Blanc, M., Duchêne-Lacroix, C., Freytag, T., & Kramer, C. (2014). *Questionner les mobilités résidentielles à l'aune de la multilocalité*. Néothèque.
- Haran, L., Garnier, M., & Baccaïni, B. (2018). *Les mobilités résidentielles en France—Tendances et impacts territoriaux*. Observatoire des Territoires, Commissariat Général à l'Égalité des Territoires.
- Hoibian, S. (2021, juin). La crise du Covid, potion amère pour les vacances. *Crédoc - Consommation et modes de vie*, 318. <https://www.credoc.fr/publications/la-crise-du-covid-potion-amere-pour-les-vacances>
- Kaufmann, V. (2005). Mobilités et réversibilités : Vers des sociétés plus fluides ? *Cahiers internationaux de sociologie*, 118(1), 119-135.
- Lazarotti, O. (2006). *Habiter : La condition géographique*. Belin.
- Le Bigot, B. (2016). Les migrations hivernales des Européens vers le Maroc : Circulations et constructions des espaces de vie. *Autrepart*, 77(1), 51-68.
- Lery, A., & Terrier, C. (1985). Un actif sur deux travaille hors de la commune où il réside. *Economie et statistique*, 180(1), 23-35. <https://doi.org/10.3406/estat.1985.5006>
- Lévy, J. (Éd.). (2008). *L'invention du monde : Une géographie de la mondialisation*. Sciences Po, Les presses, impr. 2008.
- Mancinelli, F. (2020). Digital nomads : Freedom, responsibility and the neoliberal order. *Information Technology & Tourism*. <https://doi.org/10.1007/s40558-020-00174-2>
- MIGRINTER, de Tapia, S., Charef, M., & Gauthier, C. (1999). *La circulation migratoire dans les diasporas ouvrières de la Méditerranée*. CNRS, Université de Poitiers.
- Millard-Ball, A., & Schipper, L. (2011). Are We Reaching Peak Travel? Trends in Passenger Transport in Eight Industrialized Countries. *Transport Reviews*, 31(3), 357-378. <https://doi.org/10.1080/01441647.2010.518291>

- Monteiro, S. (1996). Les vacances des français : Tendances longues et résultats détaillés de 1993 à 1994. *Insee Résultats*, 451-452. <https://www.bnsp.insee.fr/ark:/12148/bc6p06xwz8v/f1.pdf>
- Morel-Brochet, A., & Ortar, N. (2012). *La fabrique des modes d'habiter : Homme, lieux et milieux de vie*. l'Harmattan.
- Observatoire des territoires. (2016). *Emploi et territoires*. Commissariat Général à l'Égalité des Territoires.
- Ortar, N., Salzbrunn, M., & Stock, M. (2018). Quels enjeux épistémologiques autour du mobility turn ? In N. Ortar, M. Salzbrunn, & M. Stock (Éds.), *Migrations, circulations, mobilités : Nouveaux enjeux épistémologiques et conceptuels à l'épreuve du terrain* (p. 15-42). Presses universitaires de Provence.
- Pearce, M., Landriève, S., Gay, C., & Dubois, T. (2020). *Enquête nationale mobilité et modes de vie 2020*. Forum Vies Mobiles. <https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2019/01/07/enquete-nationale-mobilite-et-modes-vie-12796>
- Retailé, D. (2014). De l'espace nomade à l'espace mobile en passant par l'espace du contrat : Une expérience théorique. *Canadian Journal of African Studies / Revue canadienne des études africaines*, 48(1), 13-28. <https://doi.org/10.1080/00083968.2014.938983>
- SDES. (2019). *Enquête sur la mobilité des personnes 2018-2019*. Service des Données et Études Statistiques du Ministère de la Transition Écologique. <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/enquete-sur-la-mobilite-des-personnes-2018-2019>
- Sémécurbe, F., Suarez Castillo, M., Galiana, L., Coudin, É., & Poulhes, M. (2020, avril 15). Que peut faire l'Insee à partir des données de téléphonie mobile ? Mesure de population présente en temps de confinement et statistiques expérimentales. *Le blog de l'Insee*. <https://blog.insee.fr/que-peut-faire-linsee-a-partir-des-donnees-de-telephonie-mobile-mesure-de-population-presente-en-temps-de-confinement-et-statistiques-experimentales/>
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207-226. <https://doi.org/10.1068/a37268>

Sigaud, T. (2015, novembre). La mobilité géographique : Ressource ou fragilité pour l'emploi ?

*Connaissance de l'emploi. Centre d'études de l'emploi, 125.*

Stock, M. (2006). L'hypothèse de l'habiter poly-topique : Pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles. *EspacesTemps.Net*.

<https://www.espacestemp.net/en/articles/hypothese-habiter-polytopique/>

Stock, M. (2007). 6. Théorie de l'habiter. Questionnements. In T. Paquot, M. Lussault, & C. Younès (Éds.), *Habiter, le propre de l'humain* (p. 103-125). La Découverte.

[http://www.cairn.info/article.php?ID\\_ARTICLE=DEC\\_PAQUO\\_2007\\_01\\_0103](http://www.cairn.info/article.php?ID_ARTICLE=DEC_PAQUO_2007_01_0103)

Stock, M. (2015). Habiter comme « faire avec l'espace ». Réflexions à partir des théories de la pratique. *Annales de géographie, N° 704(4)*, 424-441.

Stock, M. (2021a). Habiter. D'une notion périphérique à une notion centrale en géographie ? In V. Clément, A. Volvey, & M. Stock, *Mouvements de géographie : Une science sociale aux tournants* (p. 239-245). Presses universitaires de Rennes.

Stock, M. (2021b). La géographie après le *mobilities turn*. D'une géographie des flux à une géographie des modes de vie mobiles ? In V. Clément, M. Stock, & A. Volvey, *Mouvements de géographie : Une science sociale aux tournants* (p. 265-274). Presses universitaires de Rennes.

Talandier, M. (2012). L'économie résidentielle en France à l'horizon 2040. *Futuribles, 388*.

Terrier, C., Armand, L., Antczak, M., Khiati, A., & Sylvander, M. (2007). *Mobilité touristique et population présente : Les bases de l'économie présente des départements*. Ministère des transports et de l'équipement, du tourisme et de la mer.

Urry, J. (2013). *Societies beyond Oil : Oil Dregs and Social Futures*. Zed Books Ltd.

Vallès, V. (2018). *Entre 2011 et 2016, les grandes aires urbaines portent la croissance démographique française* (N° 138; Insee Focus).

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/3682672#titre-bloc-9>

Vincent-Geslin, S., Ravalet, E., & Kaufmann, V. (2016). Des liens aux lieux : L'appropriation des lieux dans les grandes mobilités de travail. *Espaces et sociétés, 1-2(164-165)*, 179-194.

Vye, D., Blondy, C., Bontet, C., Donnat, S., Plumejeaud-Perreau, C., & Vacher, L. (2017). Quand les mobilités influencent la perception des changements territoriaux. *EspacesTemps.net Revue électronique des sciences humaines et sociales*.

<https://www.espacestemp.net/articles/quand-les-mobilites-influencent-la-perception-des-changements-territoriaux/>

Williams, J., & Love, W. (2022). Low-Carbon Research and Teaching in Geography : Pathways and Perspectives. *The Professional Geographer*, 74(1), 41-51.

<https://doi.org/10.1080/00330124.2021.1977156>

Zaninetti, J.-M. (2021). Le peuplement de la France. *Population Avenir*, 755(5), 4-7.

Zelinsky, W. (1971). The Hypothesis of the Mobility Transition. *Geographical Review*, 61(2), 219.

<https://doi.org/10.2307/213996>