

MOBILITÉS

Un concept polysémique

Le concept de mobilité est devenu central en sciences humaines et sociales où l'on parle même d'un « *mobilities turn* » (Sheller & Urry, 2006) afin de désigner la montée en puissance d'un nouveau champ de recherche transdisciplinaire intitulé « *mobilities studies* ». Étymologiquement, mobilité peut se construire autour de deux significations : 1) « ce qui peut être mû », indiquant par là une qualité de corps qui n'est pas fixe, mais peut être déplacé – l'expression « téléphone mobile » désigne un appareil « portable » ; 2) « la *qualité* de ce qui est mû », indiquant par là une *forme* de mobilité que l'on peut décrire par la direction, la distance, la récurrence, la signification individuelle et sociale, etc. Dans les sociétés humaines contemporaines, on observe une extrême précision de la maîtrise logistique et une coordination spatio-temporelle hyper-précise des pratiques, mais aussi des distances grandissantes parcourues quotidiennement et annuellement ainsi que l'organisation de réseaux de lieux géographiques très dispersés. Adopter la perspective de la mobilité pour l'analyse des sociétés humaines permet d'en saisir de multiples aspects : la capacité des humains à s'affranchir d'un seul lieu, les identités multiples façonnées par les lieux et les mouvements les plus divers, l'expérience du monde et la transformation de soi par le voyage et le dé-placement, le fonctionnement des villes par un ensemble de mobilités, les inégalités sociales en termes d'accès aux ressources, les dimensions géographiques des biographies, la socialisation par les mobilités quotidiennes, les carrières professionnelles, les modes de vies transnationales ou translocales, etc.

La définition du concept de mobilité varie en fonction des angles d'approche, qui sont souvent le produit de traditions disciplinaires (Ortar *et al.*, 2018). En démographie, en géographie, en sociologie, en anthropologie, on valorise différents aspects : la mobilité comme « système » qui articule différentes formes de mobilités (Bassand & Brulhardt, 1980), comme « pratique » qui articule mouvement, technologies, appropriation (Kaufmann *et al.*, 2004), comme « gestion de la distance » qui distingue la mobilité comme l'un des grands moyens de gestion de l'espace à côté de la télé-communication et de la co-présence (Lévy, 1994). La mobilité concerne le mouvement de personnes, de biens et d'informations, mais les recherches actuelles intègrent aussi l'imaginaire des voyages et la pratique d'Internet (sans déplacements physiques du corps humain). Ainsi, la tension entre mouvements corporels et mobilité peut être explorée. D'une part, il y a débat pour savoir si chaque mouvement physique relève de la mobilité : les routines de *transport* actuelles relèvent-elles d'un changement de *place* ou pas ? La migration est-elle un problème de mobilité ou bien existe-t-il des expériences migratoires sans mobilité (Ortar *et al.*, 2018) ? D'autre part, la mise en mouvement du corps dans des moyens de transport a comme conséquence une immobilité temporaire (le corps humain ne bouge pas dans l'habitable), ce dont les médecins s'inquiètent du reste comme prévalence d'obésité. En effet, la marche à pied a été remplacée par des moyens de transport motorisés, avec des conséquences sur le corps humain, et pose des questions de santé publique.

La mobilité comme pratique

Comme d'autres domaines des sciences humaines et sociales, la mobilité est appréhendée comme étant une *pratique*, c'est-à-dire un ensemble de déplacements effectués par les êtres humains afin de relier des lieux géographiques jugés pertinents par eux, quels que soient leur régularité, récursivité, intensité, les distances parcourues, les durées, les modes de transport

(« métrique ») et quelles que soient les valeurs, les significations, les dénominations sociétales proposées. Les mobilités étudiées vont des migrations aux pratiques touristiques, en passant par des mobilités quotidiennes et des voyages au long cours. Comme toute pratique, les mobilités peuvent être décrites à l'aide des éléments suivants : normes, valeurs, résistances, habitudes, manières de faire, compétences, savoirs qui sont insérés dans un système technique, économique, politique et juridique. La question étant de savoir pour quel agencement de pratiques la mobilité est décisive et représente un *enjeu* pour la vie en société. Ainsi, les recherches récentes prennent en compte le potentiel de mobilité, appelé « motilité » (Kaufmann *et al.*, 2015), c'est-à-dire les mobilités réalisables, mais pas nécessairement réalisées, notamment en fonction des dispositions en termes de moyens de transport ou en termes de compétences. La voie est ainsi ouverte à l'approche de la mobilité comme « capital » au sens de Pierre Bourdieu, c'est-à-dire comme avantage permettant d'accéder à des ressources. De ce fait, la mobilité est inégalement distribuée, notamment en fonction des revenus, mais reflète aussi des inégalités sociales (par exemple d'accès aux vacances, de disposition d'une diversité de moyens de transport).

Systemes de mobilités

Les mobilités s'appuient sur un système technique, sociétal, juridique, économique (Urry, 2005). Ainsi, on peut parler en termes de « systèmes de mobilité » afin de désigner les infrastructures (avion, train, etc.), l'organisation économique, politique et les régimes juridiques nécessaires pour organiser et réguler la mobilité. Par exemple, le code de la route organise depuis les années 1920 la prééminence de la voiture sur le piéton, l'aviation *low cost* est issue de la libéralisation du régime juridique du ciel, et les discussions actuelles sur la voiture autonome relèvent d'un débat juridique sur les responsabilités en cas d'accident. Les « mobilités connectées » sont aujourd'hui centrales *via* les smartphones et la production de traces numériques, mais aussi un ensemble de services (SwissPass, NavigoPass, GPS, etc.) qui rendent quasi-obligatoire de disposer d'aides numériques (cartes RFID, smartphones, etc.) pour pouvoir être mobile. Une dépendance aux systèmes informatiques s'est développée depuis les années 1990 qui nécessite une adaptation et un apprentissage au cours de la vie et qui pose des problèmes sociaux cruciaux : la fracture numérique des années 1990 fait place aujourd'hui au problème de la protection des données personnelles.

L'approche en termes de système permet aussi d'observer des *interdépendances* entre différentes formes de mobilité. Quel lien entre migration et mobilité quotidienne ? Le modèle de la « transition mobilitaire » (Zelinsky, 1971) montre une possible *substitution* des migrations par la circulation, en raison des systèmes de transport qui permettent des allers-retours quotidiens sur des longues distances, par exemple pour des déplacements domicile-travail, là où auparavant un changement de lieu de résidence aurait été envisagé. Une autre forme de substitution est observée par la tension entre les technologies qui favorisent la mobilité des personnes et les technologies qui favorisent l'immobilité en transportant marchandises et informations. Ainsi, l'émergence d'Internet a massivement conduit à des achats sur le web faisant faire l'économie de déplacements physiques. D'où la nécessité d'appréhender, au niveau des individus, l'ensemble des mobilités et des lieux pratiqués, et non de focaliser sur les seules mobilités quotidiennes ou les seules migrations : on découvre alors des « styles d'habiter polytopique » (Stock, 2006 ; 2011).

Historiciser les mobilités

Il y a débat pour savoir dans quelle mesure les humains sont davantage mobiles aujourd'hui, s'il y a donc une mobilité accrue, qualifiant une société humaine post-sédentaire. Il est cependant très difficile, à l'aune de nos connaissances actuelles, de trancher la question : on peut certes pointer l'allongement des distances rendues possibles par la motorisation (25 000 km/an par personne en moyenne en Suisse), mais cela ne permet pas (encore) de conclure sur une mobilité accrue, notamment en raison des *routines* de transport (qui n'impliquent pas nécessairement une *mobilité*, un changement de *place*). Malgré ces difficultés, on peut réfléchir aux différents régimes de mobilité au cours du temps (Kesselring & Vogl, 2013) : au XIX^e siècle le chemin de fer, la machine à vapeur, les migrations, l'émergence du tourisme, l'industrialisation ; au XX^e siècle, le règne de l'automobile et de l'aviation ; au XXI^e siècle, l'avènement de la mobilité médiatisée par le numérique. Ainsi, les mobilités s'inscrivent dans le processus de modernisation des sociétés humaines, avec son corollaire de l'urbanisation planétaire.

Au cours des deux cents dernières années, plusieurs formes de mobilité se sont ainsi profondément modifiées : 1) les mobilités vacancières – sous la modalité d'un seul voyage annuel de longue distance – se sont multipliées (davantage de courts séjours pendant une même année) et s'insèrent dans un système de mobilités où elles ne constituent plus les seules mobilités longue distance ; 2) l'allongement des déplacements domicile-travail, y compris de pays à pays, donne naissance aux « grands mobiles » (Ravalet *et al.*, 2015) ou aux « fourmis d'Europe » (Tarrus, 1992), dont le mode de vie est informé par la mobilité et transforme leur pratique du séjour ou de la demeure ; 3) les mobilités diasporiques ou les circulations migratoires modifient également le sens de la migration en établissant un mode de vie transnational qui tranche avec les pratiques d'émigration définitive du début du XX^e siècle (Faist, 2000). Dans ces « styles d'habiter poly-topique », de multiples mobilités et lieux géographiques sont articulés et modifient le rapport à l'ici et à l'ailleurs. Ainsi, à l'heure où les mobilités de longue distance se banalisent, la tension entre « transport » et « voyage » est-elle le lieu de nouveaux questionnements : la catégorie « voyage » est-elle encore pertinente pour appréhender une pratique spécifique, itinérante ou non, en lien avec une rencontre avec l'altérité ? Les technologies numériques utilisées rendent-elles obsolètes, par la continuité de la communication instantanée, la tension traditionnelle entre ici et ailleurs et la suspension de l'absence par la connexion ubiquitaire ?

L'historicité est présente aussi dans la question de *valeurs* assignées à la mobilité. Les valeurs négatives d'errance, d'insécurité ont été construites par une société sédentaire. S'y ajoute la vision d'un contrôle politique de la mobilité dans le cadre de la migration nationale (exode rural) ou internationale. Depuis les années 1970, les sociétés occidentales associent des valeurs de liberté (liberté de mouvement, liberté de circulation) à la mobilité, notamment à travers l'automobile ou la moto (voir le film *Easy Rider*). La prise de conscience de l'impact des systèmes de transport et des émissions de CO2 sur le changement climatique a fait émerger un nouveau régime de valeur depuis le début des années 1990 : la mobilité doit être « durable », c'est-à-dire ne générer qu'un usage parcimonieux des ressources. On prescrit une diminution du nombre de déplacements. La crise des réfugiés en Europe depuis les années 2010 renforce la vision d'un dedans/dehors où la question d'accès à des *territoires* très protégés (« Forteresse Europe ») se pose avec acuité. La mobilité pose donc la question politique des mobilités désirables et non désirables et celle de leur contrôle politique.

Apprendre à être mobile

La formation de l'individu et ses constructions biographiques ont des dimensions psycho- et sociogénétiques, mais aussi spatio-génétiques, c'est-à-dire que les lieux géographiques, les mobilités, les frontières traversées, les paysages participent à la genèse et au développement de son individualité. Pour nous en tenir aux seules périodes de l'enfance et de l'adolescence, l'apprentissage de la mobilité est un processus qui présente plusieurs aspects : 1) les effets de socialisation liés à la mobilité quotidienne et partagée des jeunes ; 2) les contrôles parentaux sur les mobilités juvéniles, proportionnellement plus importants aujourd'hui que dans les années 1970-1980, et qui engendrent des incompétences mobilitaires chez les enfants et une autonomie relativement moindre ; 3) les acquisitions d'un « apprendre à être touriste » avec leurs enjeux en termes de dé-placement de soi et d'apprentissage de l'altérité et la circulation de savoirs (Peyvel, 2019) – le club de vacances comme « sas d'altérité » (Équipe MIT, 2002), les centres de vacances populaires comme lieux d'apprentissage (Brougère & Fabbiano, 2013) ; 4) la migration comme un processus nécessitant un apprentissage de compétences spécifiques et l'acquisition d'un « capital de mobilité » (Ceriani-Sebregondi, 2004). Par exemple, les étudiants européens développent un capital de mobilité (Murphy-Lejeune, 2002), tout comme les nounous philippines des « *care chains* » (Hochschild, 2000).

BIBLIOGRAPHIE

- ALLEMAND, S., ASCHER, F. & LEVY, J. (dir.). 2004. *Les sens du mouvement*. Paris : Belin.
- BASSAND, M. & BRULHARDT, M.-C. 1980. *Mobilité spatiale*. Saint-Saphorin : Georgi.
- BROUGÈRE, G. & FABBIANO, G. (dir.). 2014. *Apprentissages en situation touristique*. Villeneuve-d'Ascq : Presses universitaires du Septentrion.
- CERIANI-SEBREGONDI, G. 2004. Migrations internationales : vers un nouvel habiter ? *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims*, 115-118, 59-74.
- ÉQUIPE MIT. 2002. *Tourismes I. Lieux communs*. Paris : Belin.
- FAIST, Th. 2000. *The Volume and Dynamics of International Migration and Transnational Social Spaces*. Oxford : Oxford University Press.
- GLICK SCHILLER, N. 2005. Transnational social fields and imperialism : Bringing a theory of power to Transnational Studies. *Anthropological Theory*, 5, 439-461.
- HOCHSCHILD, A. R. 2000. Global Care Chains and Emotional Surplus Value. In W. Hutton & A. Giddens (dir.). *On the Edge : Living with Global Capitalism*. London : Jonathan Cape.
- KAUFMANN, V., BERGMAN, M. & JOYE, D. 2004. Motility : Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28/4, 745-756.
- KAUFMANN, V., RAVALET, E. & DUPUIT, E. 2015. *Motilité et mobilité : mode d'emploi*. Neuchâtel : Éditions Alphil.
- KESSELRING, S. & VOGL, G. 2013. The New Mobilities Regimes. In S. Witzgall, G. Vogl & S. Kesselring (éd.). *The New Mobilities Regimes in Art and Social Sciences*. London : Routledge.
- KNAFOU, R. 1998. *La planète « nomade » : les mobilités géographiques d'aujourd'hui*. Paris : Belin.
- LANDAU, B. & DIAB, Y. (dir.). 2018. *Le nouveau monde de la mobilité*. Paris : Presses des Ponts.
- LÉVY, J., 1994. *L'espace légitime*. Paris : Presses de Sciences Po.
- MURPHY-LEJEUNE, E. 2002. *Student Mobility and Narrative in Europe : The New Strangers*. London : Routledge.
- ORTAR, N., SALZBRUNN, M. & STOCK, M. (dir.). 2018. *Migrations, circulations, mobilités. Nouveaux enjeux épistémologiques et conceptuels à l'épreuve du terrain*. Aix-en-Provence : PUP.

PRE-PRINT : merci de citer d'après la version imprimée : Stock Mathis, 2019, Mobilité, in: Delory-Momberger Ch. (dir.), *Vocabulaire des histoires de vie et de la recherche biographique*, Toulouse, érès (pp.112-116)

- PEYVEL, E. (dir.). 2019. *L'éducation au voyage. Pratiques touristiques et circulation des savoirs*. Rennes : PUR.
- RAVALET, E., VINCENT-GESLIN, S., KAUFMANN, V., VIRY, G. & DUBOIS, Y. 2015. *Grandes Mobilités liées au travail. Perspective européenne*. Paris : Economica.
- ROLSHOVEN, J. 2007. Multilokalität als Lebensweise in der Spätmoderne. *Schweizerisches Archiv für Volkskunde*, 103, 157-179.
- SHELLER, M. & URRY, J. 2006. The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38, 207-226.
- STOCK, M. 2006. L'hypothèse de l'habiter poly-topique. [En ligne] *Espacestems.net*. < <https://www.espacestems.net/articles/hypothese-habiter-polytopique/>>
- 2009. Mobilité et habiter : un problème sociétal. In C. Delory-Momberger (dir.). *Le sujet et la Cité. Insertion et territoires solidaires* (p. 77-100). Nantes : Éditions Pleins Feux.
- TARRIUS, A. 1992. *Les fourmis d'Europe*. Paris : L'Harmattan.
- URRY, J. 2005. *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie*. Paris : Armand Colin.
- VANNINI, Ph. (dir.). 2009. *The cultures of alternative mobilities : Routes Less Travelled*. Aldershot, UK : Ashgate.
- ZELINSKY, W. 1971. The Hypothesis of the Mobility Transition. *Geographical Review*, 61/2, 219-249.

MATHIS STOCK

RENVOIS : ESPACE/SPATIALITÉ, HABITER (L'), LIEU APPRENANT, VOYAGE ET FORMATION DE SOI.