

PRE_PRINT : Merci de citer d'après la version publiée : Lussault M. & Stock M., 2003, « Mobilité », In : Lévy J. & Lussault M. (ed.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, Belin.

Mobilité 1
Mobility, Mobilität

Ensemble des manifestations liés au mouvement des réalités sociales (hommes, objets matériels et immatériels) dans l'espace*.

La mobilité est un concept englobant dont il importe de décliner toutes les notions qui en découlent (déplacement, transport*, migration* etc.), et que trop souvent on confond avec lui. Parce qu'il y a de l'espace*, les individus* et les groupes humains sont confrontés, depuis toujours, à l'exigence de maîtrise de la distance* par la mobilité. Celle-ci ne se limite pas au déplacement physique effectif et à ses techniques (qu'on appellera le transport), mais embrasse les idéologies et les technologies du mouvement en cours dans une société*. Elle rassemble donc à la fois :

- Un ensemble de valeurs* sociales plus ou moins explicite pour et objectivable par les acteurs* : est-il autorisé ou non, valorisé ou non, d'être mobile dans un groupe humain ? De ce point de vue, la mobilité est historiquement et géographiquement variée. Ces valeurs peuvent se cristalliser en idéologies spatiales* dominantes et se condenser en lois et règlements ; Dans la société occidentale contemporaine, la mobilité est une valeur positive, changement radical avec les sociétés agraires dans lesquelles l'immobilité est valorisée (Rémy, 1996).

- Une série de conditions géographiques (tous les espaces, en fonction de leur organisation*, ne forment pas le même cadre de mobilité et au sein de chaque espace, l'étendue n'est pas isotrope), économiques (la mobilité a un coût collectif et individuel), sociales (la possibilité de se mouvoir varie selon les groupes sociaux et selon les variables d'âges et de sexe) ;

- Un dispositif technologique et son arsenal de techniques et d'acteurs.

Pour chaque acteur, la mobilité est à la fois un processus avéré, qui se traduit en mouvements effectifs, et un potentiel, une virtualité non actualisée, qui est, justement, ce qui autorise le mouvement réalisé – c'est-à-dire le déplacement. Pour résorber cette ambiguïté certains chercheurs proposent d'employer le mot “ *motilité* ” pour circonscrire le potentiel et de réserver mobilité à ce qui ressortit au déplacement.

Si la mobilité et ses exigences existent dès l'origine de l'organisation des groupes humains et ont toujours constitué un domaine stratégique, il n'est pas douteux que le monde contemporain est marqué par une accentuation du poids et des rôles des mobilités. Le nombre d'objets matériels et, surtout, immatériels en mouvement croît de façon exponentielle depuis 1850, c'est-à-dire depuis que les sociétés industrielles ont pu modifier radicalement les conditions de vitesse des déplacements. Les premiers grands *steamers* ont constitué un indice initial de cette mutation de la vitesse qui s'est poursuivie jusqu'à la promotion de l'instantanéité du déplacement pour les objets immatériels.

Cette instantanéité fut en germe dès les balbutiements des techniques télégraphiques et, bien sûr, se concrétisa à l'avènement du téléphone — car le mouvement de la voix est celui d'une réalité sociale. Insistons sur le fait que le déplacement des biens immatériels (capitaux, informations, images, langages) est à considérer comme une authentique mobilité, puissamment organisatrice

PRE_PRINT : Merci de citer d'après la version publiée : Lussault M. & Stock M., 2003, « Mobilité », In : Lévy J. & Lussault M. (ed.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, Belin.

d'agencements spatiaux, et ce à toutes les échelles (du bureau où l'on se connecte à Internet, au Monde). De ce point de vue, il faut rappeler que les réseaux, ou plus exactement les réseaux de réseaux, qui assurent les mobilités télécommunicationnelles, ne sont pas sans inscriptions matérielles. La question de la position (et des effets de celle-ci) de certains nœuds, ou de certains sites d'hébergement de services et de bases de données, devrait intéresser les géographes.

La course à la vitesse des déplacements n'est à l'évidence pas close et les exigences de rapidité imposent des logistiques de plus en plus lourdes et coûteuses et des compétences actorielles sophistiquées (y compris pour le simple *homo turisticus*). Les coûts économiques généraux de la mobilité ont tendance à s'alourdir, de même que les coûts temporels et sociaux, du simple fait que la mobilité des individus et des choses augmente. Contrairement à une idée reçue et à quelques poncifs en vogue — notamment chez les tenants d'une conception tragique de la dromologie, science de la vitesse développée par Paul Virilio — la course à la rapidité et la promotion du temps réel, à la fois comme fait, comme objectif ultime et comme valeur sociale et même culturelle, ne paraissent pas aliéner la dimension spatiale. Bien au contraire, il en résulte des organisations de l'espace et des spatialités inédites.

En vérité, plus la vitesse devient un enjeu, plus l'espace prend de l'importance, mais un espace qui n'est pas celui des dromologues, qui le réduisent à une étendue à parcourir, en une conception aussi rudimentaire que celle qu'ils possèdent du déplacement. L'espace des sociétés contemporaines hypermobiles est relatif, relationnel, marqué par la cospatialité. Les micro-échelles y sont particulièrement fondamentales, car c'est là que se déploient les pratiques télécommunicationnelles. Ce n'est plus tant aujourd'hui la vitesse pure (qui peu ou prou devient accessible au plus grand nombre) que la capacité de maîtrise des différentes métriques de la mobilité (la " métrise "), y compris celle de la lenteur, qui joue un rôle de facteur distinctif entre les individus et entre les groupes sociaux.

Ainsi, pour chaque acteur, la mobilité est possible parce qu'il existe une offre de mobilité : l'accessibilité, qui n'est pas réductible à la seule dimension technique, mais intègre toutes les conditions de possibilité des déplacements contextuels de l'acteur. Celui-ci n'est pas un agent neutre du mouvement, un simple composant d'un stock amorphe ; protagoniste actif, il maîtrise une compétence et possède un capital de mobilité — qui s'inscrit au sein du capital spatial global. Les pratiques effectuées dans des lieux touristiques apparaissent aujourd'hui comme un des vecteurs les plus importants de l'apprentissage de la maîtrise des métriques et des techniques de la mobilité (Équipe MIT, 2002). La mobilité des " non-humains ", si elle n'est pas chargée de ce poids actoriel (encore que certains objets puissent constituer de véritables actants* au sein d'un système de déplacement), n'est d'ailleurs pas non plus à penser comme un processus purement technique et marchand.

Un autre ressort de la mobilité, à côté de l'accessibilité, réside dans le fait que les différentes fractions de l'espace sont affectées de potentiels variés. La différenciation spatiale fonde la variété des lieux qui est à la source de l'échange et du déplacement. Cette différenciation est à la fois quantitative (la quantité de substances

PRE_PRINT : Merci de citer d'après la version publiée : Lussault M. & Stock M., 2003, « Mobilité », In : Lévy J. & Lussault M. (ed.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris, Belin.

présente dans un espace par rapport à d'autres), organisationnelle (la manière dont se configurent spatialement ces différentes substances) et qualitative (la valeur sociale que des acteurs accordent à des espaces distincts n'est pas toujours identique). Elle se manifeste tant au plan matériel (la forme de l'agencement du lieu) qu'idéal. Ce différentiel et la complémentarité qui s'établit entre des lieux, constitue pour Ullman (1980) un élément de l'interaction spatiale. Si l'on accepte la thèse d'Olivier Dollfus (1997) de la différenciation accrue du Monde, on comprend alors pourquoi la mobilité s'est accrue. Ainsi, pour beaucoup d'individus (mais pas tous, d'où la nécessité de ne jamais occulter le rôle joué par l'habitus et les schèmes de pensée de chaque acteur), un paysage de station touristique est différent et plus amène que celui d'une ville industrielle ; un quartier pavillonnaire est un lieu plus adéquat pour résider qu'une zone industrielle ; mais les différentiels de coûts de main d'œuvre, de législation fiscale, de climat, etc. sont aussi des éléments de la différenciation des lieux géographiques.

La mobilité géographique peut être déclinée en différents types, classiquement en migration* – changement définitif du lieu de résidence – et circulation* – changement temporaire de lieu (Zelinsky, 1971). La migration constitue une forme particulière de la mobilité, elle aussi en expansion. Elle implique un abandon de longue période du lieu de départ – ce qui exigerait de renoncer à l'expression "migration pendulaire", pour préférer celle de mouvement pendulaire, si l'on répugne à se servir du mot anglo-saxon *commuting*, plus conforme à la réalité du phénomène. La migration s'accompagne le plus souvent d'une augmentation de toutes les autres formes de la mobilité et donc des circulations. Ce constat et celui de l'existence de nombreux phénomènes tels que ceux de la multi-résidence, mais aussi de la possibilité d'une substitution d'une migration résidentielle par une circulation domicile-travail remet en cause la pertinence de cette distinction circulation-migration. La visée de la pratique mobilitaire est sans doute une manière plus pertinente de discriminer différents types de mobilité : déplacement touristique, voyages d'affaires, migration résidentielle, circulation pendulaire (*commuting*), pèlerinage, shopping, etc.

Le caractère cumulatif des formes et modalités de mouvement est un élément essentiel. Chaque individu structure et régule donc un "système de mobilité" (Bassand et alii, 1985 ; Knafou, 1998), en intersection avec les systèmes des autres acteurs, qui impose des agencements d'espaces et de temps complexes, variant en fonction des positions spatiales et sociales des individus.

ML & MS

BASSAND Michel ET AL., *Les Suisses entre la mobilité et la sédentarité*, Lausanne, Presses Polytechniques Romandes, 1985. DOLLFUS Olivier, *La mondialisation*, Paris, Presses de Fondation Nationale des Sciences Politiques, 1997. KNAFOU Rémy, "Vers une géographie du rapport à l'Autre" in KNAFOU Rémy (dir.), *La société "nomade". Les mobilités géographiques d'aujourd'hui*, Paris, Belin, 1998, pp. 7-17. RÉMY Jean, "Mobilités et ancrages : vers une autre définition de la Ville", in HIRSCHHORN Monique & BERTHELOT Jean-Michel (dir.), *Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialisation ?* Paris, L'Harmattan, 1996, pp. 135-153. ULLMAN Edward, "Geography as spatial interaction", 1980 (1ère parution 1954). ZELINSKY Wilbur, 1971, "The Hypothesis of the Mobility Transition", *Geographical Review*, vol. 61, n°2, pp. 219-249