

Histoire de la notion de mobilité



Soumis par Forum Vies Mobiles le jeu, 03/18/2021 - 16:46

Les premières définitions de la mobilité

Le terme de mobilité apparaît dans les dictionnaires de langues allemande, anglaise et française au XVIII^e siècle pour l'agilité mentale et donc la capacité à se modifier. Le Dictionnaire de l'Académie française la définit alors ainsi : « Facile à changer, à se modifier. Mobilité des traits, de la physionomie. Mobilité de la lumière, des reflets. Mobilité de caractère, d'imagination, facilité à passer promptement d'une disposition à une autre, d'un objet à un autre. Mobilité des sentiments, de l'humeur. La mobilité des opinions. »

L'entrée de la mobilité dans les sciences sociales

Le vocable « mobilité » entre dans la terminologie des sciences sociales dans les années 1920, avec les travaux de Sorokin et l'École de Chicago. La mobilité est alors définie en termes de changement et de franchissement de l'espace. En 1927, le 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 : (1) la mobilité verticale, qui implique un changement de position sur l'échelle socioprofessionnelle, ce mouvement pouvant être ascendant ou descendant (par exemple l'ouvrier qui devient patron) ; (2) la mobilité horizontale, qui désigne un changement de statut ou de catégorie n'impliquant aucune évolution de 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 pas la même signification qu'à travers le changement de statut dans l'espace social qu'il révèle ou implique.

Les travaux de l'École de Chicago, dans les années 1920-1930, situent l'analyse des mobilités dans un cadre d'analyse urbaine. Si les interactions entre la ville, sa morphologie et les relations sociales sont au cœur des travaux de l'École de Chicago, les recherches des chercheurs se portent avant tout sur le système social, son fonctionnement, son organisation et ses transformations. L'espace géographique, qu'elle soit résidentielle ou quotidienne, est considérée comme partie intégrante du mode de vie urbain. L'École de Chicago étudie ainsi l'expérimentation subjective de la ville à travers des « types » ou des « figures » sociales ou professionnelles comme l'étranger, le juif ou le hobo, qui renvoient tous à l'individu « doué de locomotion ». Or, « la ville tend à ressembler à une mosaïque de mondes sociaux entre lesquels le passage se fait brutalement^[1] », et la particularité des individus les plus mobiles est qu'ils traversent ces frontières sociales. Les mobilités de certains individus semblent en effet plus dérangeantes socialement que d'autres.

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. Selon Robert Park : « La mobilité mesure le changement social et la désorganisation sociale, parce qu'un changement social entraîne toujours un changement de position dans l'espace et que tout changement, même celui que nous décrivons comme progrès, entraîne une désorganisation sociale^[2]. »

La science des trafics

Parallèlement à ces travaux se développe aux États-Unis la « science des trafics ». Celle-ci va fonder une nouvelle tradition d'analyse des mobilités urbaines, entièrement dévolue aux déplacements dans l'espace géographique, et qui va très vite

s'autonomiser des conceptions de la mobilité développées dans une perspective sociologique par les chercheurs de Chicago. Sorokin et Piore (2003) ont entre autres effectué une partition du champ de l'analyse de la mobilité/fair suite à un partage de la recherche entre l'École de Chicago et la science des trafics. Cette partition se construit en particulier autour de l'automobile, l'objet d'un investissement central par la science du trafic, et que les sociologues de l'École de Chicago n'investiront plus dans cet objet de recherche^[3].

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

Mobilité sociale, science des transports et mobilité géographique : trois disciplines qui s'ignorent

À l'aube de la seconde guerre mondiale, le domaine de la mobilité est donc déjà partitionné entre une recherche sociologique qui définit la mobilité d'abord comme changement social et une science des trafics qui la considère comme un flux de déplacements dans l'espace. 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 et les possibilités d'ascensions ou de descentes dans les professions. Elle va mobiliser la sociologie au point d'en devenir un des domaines de recherche les plus dynamiques de la discipline, totalement s'autonomiser par rapport aux travaux sur la ville et l'urbain. Dans ce mouvement, la sociologie va emporter la définition de la mobilité comme changement de statut (sur le plan hiérarchique), de rôle (sur le plan de la nature des activités), de position (sur le plan socio-professionnel), 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 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 route.

La science des trafics va connaître des développements très importants dès les années 1950 et devenir l'économie de transport. Comme le relève Jean-Pierre Orfeuil, la modélisation économétrique de la demande de transport et les prévisions de trafic vont en particulier dominer progressivement l'analyse de la demande de transport et ses applications en ingénierie :

« Les ingénieurs du trafic développent la notion de flux avec l'idée de penser le mouvement pour le faciliter. Donc ici, "déplacement" est vraiment synonyme de "transport", surtout centré sur les modes mécanisés. D'ailleurs, les grandes études des flux de déplacement qui vont se mettre en place seront essentiellement centrées sur ces modes. On ne va pas parler de déplacements à pied par exemple. L'idée, c'est d'optimiser les déplacements par la technique. Le déplacement est perçu comme un besoin, même si maintenant avec du recul, des travaux comme ceux de Guillaume Courty sur le code de la route ou ceux de Lannoy montrent que cette optimisation technique est aussi une construction politique. C'est l'invention du déplacement. C'est l'idée de fluidité du trafic qui est au centre des préoccupations^[4]. »

Entre ces deux domaines se développent dès l'après-guerre les approches géographiques de la mobilité. Celles-ci vont se focaliser 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 de leur relèvement (temporalité longue, temporalité courte) et l'espace dans lequel elles se déroulent (espace interne ou externe à la 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 mobilise, notamment ce qu'ont relevé Françoise Dureau, Pierre Lannoy, Thierry Ramadier et Jean-Pierre Orfeuil dans une table-ronde organisée par le groupe « Mobilités spatiales et fluidité sociale » (MSFS) sur le sujet^[5]. Par son histoire, la recherche sur la mobilité s'est trouvée compartimentée par disciplines (géographie, sociologie, urbanisme, démographie...), chacune ayant sa propre grille de lecture et aucune ne traitant l'ensemble des formes de mobilité.

Les quatre formes principales de mobilité spatiale :

<div class="logo logo-mobile"> [[{"type": "media", "fid": "4556", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "941", "height": "285", "alt": ""}, "view_mode": "full"}]]

La conceptualisation de la mobilité reste cependant commune aux quatre domaines : il s'agit d'un déplacement entre 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'analyse de la mobilité spatiale en quatre domaines a produit des avancées scientifiques non négligeables, mais elle n'a pas permis de traiter toutes leurs articulations, du fait même de l'autonomisation des domaines de recherches qui a été produite^[6]. On notera comme exemple d'outil transdisciplinaire tiré des recherches sur la mobilité la « conjecture de Zahavi » qui met au jour un mécanisme de régulation de la mobilité quotidienne qui a inspiré de nombreuses recherches. La « conjecture de Zahavi » postule que, dans la vie quotidienne, la mobilité est une fonction de la vitesse de transport à l'horizon d'un budget d'une heure environ en moyenne (Zahavi et Talvitie 1980), et que cette durée moyenne est stable dans le temps et dans l'espace. La « conjecture de Zahavi » n'est stricto sensu jamais vraiment vérifiée si on la prend au pied de la lettre, elle met cependant en évidence un mécanisme de relation entre durée, franchissement de l'espace et vitesse de déplacement tout à fait stimulants. Elle a valu de nombreux usages dans différentes disciplines, et notamment en urbanisme et aménagement du territoire^[7].

La naissance d'une approche intégratrice

Fondamentalement, traiter de la question des déplacements et de la mobilité revient à s'interroger sur pourquoi bouger, pourquoi se déplace pour déployer des activités (se détendre, faire ses courses, travailler, visiter des proches...) et le passage d'une situation à l'autre nous fait changer de rôle, d'état, voire de statut. On se déplace pour emménager avec un partenaire, on se déplace à la suite d'un divorce. On se déplace, enfin, pour se déplacer, comme lorsqu'on se promène. Mais au-delà de ces motifs, pourquoi se déplace-t-on pour être mobile socialement ? Et à l'inverse quand sommes-nous mobiles socialement en nous déplaçant ?

L'ensemble de la discussion qui précède l'illustre : approcher la mobilité implique de disposer d'une approche complète du phénomène, qui intègre ses manifestations sociales et spatiales et qui permet de faire tenir ensemble les pièces du puzzle. Dans l'entreprise, les travaux de Michel Bassand sont essentiels et ont fait œuvre de pionniers. Dans l'ouvrage intitulé « Mobilité et Société » Michel Bassand et Marie-Claude Brulhardt (1980) 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'état de l'acteur ou du système considéré. Avec cette définition, la mobilité présente une double qualité spatiale et sociale. Elle restitue la richesse par rapport à des approches uniquement spatiales du phénomène. Elle permet par exemple de comprendre l'émergence du périurbain comme un phénomène lié au développement des infrastructures routières et à la démocratisation de l'automobile qui permettent d'habiter loin de la ville sans que cela génère des temps de déplacements excessifs, conformément à la conjecture de Zahavi^[8].

Depuis le début des années 2000, de nombreuses réflexions portant sur la mobilité ont été développées sous la bannière du « mobility turn ». Elles visent à déployer une définition intégrative du phénomène, de façon à disposer d'un véritable cadre théorique. Les réflexions concernent l'appréhension théorique du phénomène (Cresswell 2006 ; Urry 2007), la manière dont les mobilités sont vécues (Merriman 2012), le rôle que les mobilités jouent dans la constitution de l'individu contemporain (Kellerman 2007), la manière dont elles ont évolué au cours du temps, etc. Ces travaux insistent sur le fait que franchir l'espace géographique est généralement un moyen d'atteindre un but, et généralement pas le but en soi, et que par conséquent, il est essentiel de définir la nature de ce but pour comprendre les ressorts et les motivations de la mobilité. C'est ainsi que naît le paradigme des « mobilities ». C'est une façon d'analyser les sociétés en étant attentifs au rôle joué par les déplacements dans l'organisation des relations sociales. Une telle approche permet de légitimer les questionnements portant sur les dispositifs pratiques, discursifs, technologiques, politiques et organisationnels mis en œuvre par les sociétés pour gérer la distance, ainsi que les méthodes nécessaires à leur mise en œuvre^[9].

L'approche intégratrice de la notion de mobilité issue des travaux de Michel Bassand, puis du paradigme des mobilités, permet de considérer la mobilité dans une approche résolument interdisciplinaire (<http://www.mobilites.org/themadisciplinaire>)^[10]. Elle présente en particulier l'avantage de permettre d'aborder la mobilité à la fois comme (1) un phénomène socio-spatial, (2) un indicateur analytique et (3) une norme sociale. Ces trois modalités de la notion de mobilité sont spécifiques et complémentaires :

- La mobilité comme phénomène socio-spatial. La première modalité est le constat qu'être mobile renvoie à une double faculté : celle de se déplacer, de changer de lieu, mais aussi celle de se transformer, de s'adapter à une situation nouvelle, de changer de statut, de position, de compétences, etc. Ces deux dimensions sont fortement intriquées (Mincke et Kaufmann 2017).
- La mobilité comme indicateur analytique. La deuxième modalité est que la mobilité peut être considérée comme un indicateur analytique de la réalité sociale. En ce sens, mesurer la mobilité peut par exemple permettre de comprendre une dynamique de relations familiales en mesurant le rythme des rencontres familiales et les déplacements qu'elles impliquent pour ses différents membres (qui se déplace le moins, le plus, etc.). Elle peut également, autre exemple, permettre de mesurer les pressions rythmiques auxquelles sont soumises les femmes actives en charges d'enfants en bas âge en matière de conciliation entre la vie de famille, la vie sociale et la vie professionnelle (Kaufmann 2011).
- La mobilité comme norme sociale. Dans les développements qui précèdent, la mobilité a été entendue comme un bien premier (Gallez 2015), au sens de l'article 13 de la déclaration universelle des droits de l'homme relatif à la liberté de déplacement. Dans les sociétés occidentales contemporaines, la mobilité est aussi devenue une norme sociale dominante, qui se construit notamment à partir d'un imaginaire qui associe les déplacements rapides et lointains, et plus généralement les mobilités réversibles, à un processus de démocratisation de la mobilité. Grâce aux déplacements rapides et lointains, l'individu serait libre d'établir les contacts souhaités sans entraves spatiales ou temporelles.

Dans le sillage de l'approche intégratrice de la mobilité est venu récemment se greffer un champ d'analyse portant sur la transition écologique. Celui-ci repart de la « conjecture de Zahavi » et considère qu'il est nécessaire de casser une logique de système dans laquelle les transports permettent d'aller toujours plus vite et plus loin, en intensifiant les programmes d'activités (pour un temps et un coût donnés), car elle entraîne une augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Pour y remédier, des concepts de chrono-aménagement se développent comme la « ville au quart d'heure » (à pied) de Carlos Moreno (Moreno 2020).

Trois définitions intégratrices de la mobilité

L'auteur de cet article^[11] considère la mobilité comme étant un phénomène socio-spatial à deux faces intriquées : la transformation de soi et le franchissement de l'espace. La vie quotidienne fournit un bon exemple de cette conception de la mobilité. La succession des activités dans le temps et l'espace associe des déplacements dans l'espace géographique à des changements de rôles impliquant à chaque fois une transformation de soi. Les attitudes, les manières de parler, les rapports de pouvoir, le caractère plus ou moins intime, ou au contraire public voire institutionnel, des échanges donnent à voir successivement des facettes très différentes d'une personne.

Cette conception de la mobilité 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^[^12].

<https://fr.forumviesmobiles.org/>
P. Lannoy, « L'automobile comme objet de recherche. Chicago, 1915-1940 », *Revue Française de Sociologie*, 44-3 (2003), p. 497-529.

R. D. McKenzie, « Spatial distance and community organization pattern », *Social forces* 1927, 5, 4, p. 623-627.

P. Merriman, *Mobility, Space and Culture*. (Londres et New York, Routledge, 2012).

Ch. Mincke & V. Kaufmann, « Mobilités changeantes, mobilités intriquées » (*EspacesTemps.net*, 2017) (en ligne).

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

C. Moreno, *Droit de cité. De la "ville-monde" à la "ville du quart d'heure"* (Paris, L'observatoire, 2020).

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), p. 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, « Intervening opportunities: a theory relating mobility and distance », *American Sociological Review*, Vol 5, (1940), p. 845-867.

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

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

Y. Zahavi & A. Talvitie, "Regularities in Travel Time and Money Expenditure" *Transportation Research Record*, Vol. 750 (1980), p. 13-19.

<!-- Notes -->

[^1]: Louis Wirth (1938), « Le phénomène urbain comme mode de vie ». In : Grafmeyer Y. et Joseph I. (1984), *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Aubier. [^2]: Robert E. Park (1926), « La communauté urbaine : un modèle spatial et un ordre moral » (1926). In : Grafmeyer Y. et Joseph I. (1984), *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Aubier. [^3]: À ce sujet, voir notamment la vidéo de Caroline Gallez sur « La ville automobile », <https://fr.forumviesmobiles.org/video/2019/09/17/ville-automobile-13036> [^4]: Jean-Pierre Orfeuil dans le cadre de la table ronde « Mobilités spatiales, méthodologies de collecte, d'analyse et de traitement » : <https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2020/05/28/dialogue-sur-mobilite-entre-f-dureau-p-lannoy-j-p-orfeuil-et-t-ramadier-1-geneses-dun-champ-13317> [^5]: La table ronde organisée par MSFS est entièrement retranscrite sur le site du Forum Vies Mobiles en deux parties : <https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2020/05/28/dialogue-sur-mobilite-entre-f-dureau-p-lannoy-j-p-orfeuil-et-t-ramadier-1-geneses-dun-champ-13317> et <https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2020/05/28/dialogue-sur-mobilite-entre-f-dureau-p-lannoy-j-p-orfeuil-et-t-ramadier-2-perspective-13318> [^6]: Pour des approfondissements relatifs à cet aspect, nous invitons le lecteur à se référer au Dialogue sur la mobilité (1re partie), figurant sur le site du Forum Vies Mobiles. <https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2020/05/28/dialogue-sur-mobilite-entre-f-dureau-p-lannoy-j-p-orfeuil-et-t-ramadier-1-geneses-dun-champ-13317> [^7]: Voir à ce propos :

<https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2020/05/28/dialogue-sur-mobilite-entre-f-dureau-p-lannoy-j-p-orfeuille-et-t-ramadier-2-perspective-13318> [^8]: Voir la vidéo de Vincent Kaufmann, « Mobilité, motilité : qu'est-ce qui conditionne notre capacité à nous déplacer ? » : <https://fr.forumviesmobiles.org/video/2016/06/07/mobilite-motilite-quest-ce-qui-conditionne-notre-capacite-nous-deplacer-3259> [^12]: Dans cette optique, 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 de son côté non seulement pour conséquence de modifier la mobilité quotidienne, mais peut aussi de 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). [^13]: Voir la vidéo de John Urry, « Qu'est-ce que le tournant de la mobilité ? » : <https://fr.forumviesmobiles.org/video/2012/12/10/quest-ce-que-tournant-mobilite-453> [^14]: Voir la vidéo de Tim Cresswell, « La mobilité entre mouvement, signification et pratiques » : <https://fr.forumviesmobiles.org/video/2013/09/13/mobilite-entre-mouvement-signification-et-pratiques-1163>

par Yann Dubois de son ouvrage La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée : <https://fr.forumviesmobiles.org/publication/2012/12/11/revue-critique-484> [^9]: Pour approfondir les questions relatives au paradigme des mobilités, nous renvoyons à l'article de Javier Caletrió sur le site du Forum Vies Mobiles. <https://fr.forumviesmobiles.org/reperes/paradigme-des-mobilites-3289> [^10]: Pour approfondir les réflexions sur l'interdisciplinarité des travaux de recherches relatifs à la mobilité, nous renvoyons au Dialogue sur la mobilité (2e partie), figurant sur le site du Forum Vies Mobiles, <https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2020/05/28/dialogue-sur-mobilite-entre-f-dureau-p-lannoy-j-p-orfeuille-et-t-ramadier-2-perspective-13318>, ainsi qu'à l'article de Dominique Joye : <https://fr.forumviesmobiles.org/2020/06/19/etre-ancre-pour-etre-agile-appel-linterdisciplinarite-dans-recherche-sur-mobilite-13347> [^11]: Voir la vidéo de Vincent Kaufmann, « Mobilité, motilité : qu'est-ce qui conditionne notre capacité à nous déplacer ? » : <https://fr.forumviesmobiles.org/video/2016/06/07/mobilite-motilite-quest-ce-qui-conditionne-notre-capacite-nous-deplacer-3259> [^12]: Dans cette optique, 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 de son côté non seulement pour conséquence de modifier la mobilité quotidienne, mais peut aussi de 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). [^13]: Voir la vidéo de John Urry, « Qu'est-ce que le tournant de la mobilité ? » : <https://fr.forumviesmobiles.org/video/2012/12/10/quest-ce-que-tournant-mobilite-453> [^14]: Voir la vidéo de Tim Cresswell, « La mobilité entre mouvement, signification et pratiques » : <https://fr.forumviesmobiles.org/video/2013/09/13/mobilite-entre-mouvement-signification-et-pratiques-1163>

Mots clés

Histoire des mobilités

mobilité quotidienne

mobilité spatiale

Visuel

Histoire de la notion de mobilité

Activer

Activé

Niveau de profondeur

Balise H2 + H3

Ajouter le trianglesi ce contenu est affiché dans la quinzaine

Désactivé

Auteur lié

Vincent Kaufmann (Sociologue)

Thématique

Concepts

Histoire