

ESPACES, MOBILITÉS ET SOCIÉTÉS

COLLECTION DIRIGÉE PAR PATRICK RÉRAT

VINCENT KAUFMANN  
EMMANUEL RAVALET, ÉLODIE DUPUIT (DIR.)

# MOTILITÉ ET MOBILITÉ : MODE D'EMPLOI





**MOTILITÉ ET MOBILITÉ :**  
**MODE D'EMPLOI**

La collection «Espaces, mobilités et sociétés» investigate les dimensions spatiales des sociétés humaines. Elle s'intéresse notamment au développement et à la reconfiguration de différents espaces (villes, régions, réseaux, etc.) sous l'angle des diverses formes de mobilité (migration, mobilité résidentielle, etc.). Si la géographie humaine occupe une place de choix, la collection est également ouverte à d'autres disciplines telles que l'urbanisme, la sociologie ou l'économie territoriale.

La collection «Espaces, mobilités et sociétés», publiée aux Éditions Alphil-Presses universitaires suisses, est dirigée par Patrick Rérat.

**Déjà parus :**

RÉRAT Patrick, *Habiter la ville. Évolution démographique et attractivité résidentielle d'une ville-centre*, 2010.

RÉRAT Patrick, PIGUET Étienne (éd.), «*La pensée du monde*». *Une société de géographie à la Belle Époque*, 2011.

THOMAS Marie-Paule, *Urbanisme et modes de vie. Enquête sur les choix résidentiels des familles en Suisse*, 2013.

RÉRAT Patrick, *Après le diplôme. Les parcours migratoires au sortir des hautes écoles*, 2013.

VINCENT KAUFMANN, EMMANUEL RAVALET, ÉLODIE DUPUIT (DIR.)

**MOTILITÉ ET MOBILITÉ :  
MODE D'EMPLOI**

ÉDITIONS ALPHIL-PRESSES UNIVERSITAIRES SUISSES

© Éditions Alphil-Presses universitaires suisses, 2015  
Case postale 5  
2002 Neuchâtel 2  
Suisse

Ce livre est sous license :



[www.alphil.ch](http://www.alphil.ch)

Alphil Diffusion  
[commande@alphil.ch](mailto:commande@alphil.ch)

ISBN: 978-2-88930-083-9

DOI : 10.33055/ALPHIL.03044

Cet ouvrage est publié avec le soutien du Fonds national suisse de la recherche scientifique dans le cadre du projet pilote OAPEN-CH.

Cet ouvrage a été réalisé à la suite d'une journée d'étude sur la motilité organisée le 28 mai 2014 à l'École polytechnique fédérale de Lausanne. Il s'inscrit plus largement dans le cadre d'une recherche sur la motilité et les perspectives de son usage à des fins opérationnelles. Cette recherche est financée par le Forum Vies Mobiles que nous tenons ici à remercier tant pour son implication dans le projet que pour les riches échanges qui ponctuent notre partenariat.

Pour plus d'informations sur le Forum Vies Mobiles : <http://fr.forumviesmobiles.org/>

Illustration de couverture : © Eva Katalin Kondoros ; Istockphoto.com : 51208674.

# INTRODUCTION

## ANALYSER LES SOCIÉTÉS À PARTIR DE LA MOTILITÉ

VINCENT KAUFMANN

La mobilité est un «*fait social total*» tel que décrit par Marcel Mauss, c'est-à-dire un outil permettant d'analyser l'ensemble des rapports sociaux propres à une société (MAUSS, 1997). Durant les années 1920 déjà, Robert Park déclarait que «*l'homme doué de locomotion*» est l'objet de la sociologie urbaine (PARK, 1979). L'idée de la centralité de la mobilité spatiale en sociologie n'est donc pas nouvelle, même si elle est restée ignorée jusqu'aux années 1970 quand elle a ressurgi, en sociologie urbaine tout d'abord puis plus tard en sociologie générale. Cette redécouverte a suscité une multitude de travaux sur la mobilité, de portée souvent générale et théorique.

Nous défendons ici l'idée que pour que la mobilité devienne véritablement cet instrument de lecture de la composition et des transformations d'une société, elle doit être considérée comme un outil à définir et à dimensionner avec précision.

Dans cette perspective, il est nécessaire, dans un premier temps, de reprendre et d'identifier les limites conceptuelles courantes de l'appréhension de la mobilité pour traiter du phénomène urbain. Dans un deuxième temps, à partir des travaux théoriques sur la mobilité, il s'agit de pointer les travers qu'une nouvelle conceptualisation de la mobilité devrait éviter. Dans un troisième temps, pourra alors être formulée une proposition de conceptualisation par la *motilité* qui réponde à ces contraintes. Enfin, l'examen des résultats de recherches basées sur cette conceptualisation permettra de mettre en relief ce que celle-ci apporte à la connaissance.

## LES LIMITES D'UNE THÉORIE DE LA MOBILITÉ

C'est l'analyse du processus d'urbanisation et, plus précisément, de la transformation progressive de la dualité territoriale ville-campagne et de l'avènement du règne de l'urbain et de la métropolisation qui vont remettre la mobilité sur le devant de la scène sociologique.

Parmi les nombreux ingrédients composant la substance d'un espace, trois ont subi des changements qui sont à l'origine de la transformation actuelle de la ville : la *centralité fonctionnelle* – une ville rayonne sur un arrière-pays dont elle constitue le centre fonctionnel ; la *morphologie du bâti* – une ville se caractérise par une densité du bâti, des formes et des infrastructures ; et enfin les *modes de vie* – les habitants sont porteurs de pratiques sociales spécifiques. Il y a encore quelques décennies, centralités, morphologies et modes de vie s'emboîtaient à la manière de « poupées russes », pour reprendre l'expression de Pierre Veltz (1996) : les modes de vie s'agençaient en fonction des morphologies, la ville concentrait des fonctions centrales de façon hiérarchisée, les frontières des communes correspondant aux frontières fonctionnelles. En d'autres termes, la vie quotidienne s'inscrivait dans des territoires aux frontières multiples, mais nettes et relativement solides, et les villes rayonnaient sur un arrière-pays selon des modalités abondamment modélisées par les géographes. Mais la poupée russe a, depuis, largement éclaté.

Oubliant la métrique du piéton, les territoires sont désormais organisés autour des métriques automobiles (WIEL, 1999). Les potentiels de vitesse offerts par l'automobile ont permis aux ménages, attirés à la fois par la maison individuelle et par un foncier très accessible, d'aller habiter plus loin de la ville. C'est cette situation, associée à un développement considérable des grandes infrastructures routières urbaines (rocales, autoroutes urbaines), qui a progressivement entraîné le changement de métriques. À mesure que l'automobile se diffusait au sein des ménages, les stratégies de localisation des entreprises se sont modifiées au profit de la périphérie des villes, amplifiant le phénomène d'étalement.

Certaines villes acquièrent progressivement une centralité mondiale qui dépasse la notoriété des pays dans lesquels elles se trouvent. Ces métropoles concentrent la création d'emplois et de valeur ajoutée, la créativité artistique et l'innovation en général. Il ne s'agit pas d'un processus essentiellement matérialisé, même s'il a des implications morphologiques (comme le développement des *financial districts* ou une croissance urbaine particulièrement forte, fréquemment associée à l'étalement urbain). Généralement de grande taille, mais pas toujours, ces villes sont souvent spécialisées et sont en concurrence.

S'il y a encore quelques décennies, l'opposition ville-campagne était associée à des cultures et à des modes de vie spécifiques, ce n'est plus véritablement le cas aujourd'hui, même si, bien entendu, certaines spécificités demeurent. De nombreux analystes font apparaître que cette situation traduit un affranchissement de la proximité spatiale dans les références culturelles, par l'intermédiaire

de la diffusion d'objets de consommation dans le territoire ainsi que du développement des *mass media*.

Un examen plus approfondi révèle que cette situation consacre une disparition de l'unité de lieu qui constituait autrefois la ville, et remet également en cause bien des approches théoriques.

La recherche urbaine se caractérise depuis son origine par une pluralité d'ancrages théoriques, les pionniers de la sociologie ayant d'emblée perçu la grande ville comme un révélateur des dynamiques sociales et sociétales. C'est ainsi que Karl Marx voit la ville comme le lieu privilégié de la lutte des classes, qu'Émile Durkheim la considère comme un espace de modernité – lieu de liberté et de risque d'anomie –, que Max Weber en fait le cadre premier du capitalisme et de la rationalisation et que Georg Simmel, enfin, la pense comme le théâtre de l'objectivation des cultures et de la naissance de la « personnalité urbaine » (STÉBÉ et MARCHAL, 2007). Chacun de ces auteurs a connu une descendance abondante en sociologie urbaine, qu'il s'agisse de la sociologie d'inspiration marxiste de Manuel Castells ou de Francis Godard, de l'analyse morphologique d'obédience durkheimienne chère à Maurice Halbwachs, puis à Marcel Roncayolo, des travaux sur l'émergence des *global cities*, qui reprennent à leur compte nombre de concepts webériens, ou encore de l'écologie urbaine simmelienne de l'école de Chicago et de l'interactionnisme goffmanien.

Avec l'éclatement progressif de l'unité de lieu de la vie quotidienne, ces approches se trouvent fragilisées dans leur pouvoir de description, de compréhension et d'explication du phénomène urbain. Toutes partent en effet du postulat que, d'une certaine manière, la ville fait société. Or, l'homme urbain a désormais la possibilité de s'échapper du cadre, allant habiter à l'extérieur pour y rechercher des avantages que la ville ne lui offre pas, tout en continuant à s'y rendre pour y travailler ou se distraire. De la même manière, l'acteur privé ou l'investisseur dispose désormais d'une considérable variété de choix de localisation ou de délocalisation. Avec la croissance des potentiels de vitesse offerts par les systèmes de communication et de transport, les possibilités de déplacements se sont fortement développées et sont désormais accessibles au grand nombre, car démocratisées.

Au cours des années 1960 et 1970, de nombreuses recherches empiriques ont déduit de cette situation que la ville était en train de disparaître ou, tout du moins, de se *dissoudre*. Plus prosaïquement, nous savons désormais que la ville dense héritée de l'histoire, délimitée et marquée par la congruence entre contiguïté spatiale et proximités sociales, se transforme progressivement du fait de la mobilité de ses habitants et de ses acteurs. Cette réalité est centrale et oblige à repenser les théories et les outils de la sociologie urbaine. La lecture fine du phénomène urbain nécessite de se défaire d'un certain nombre de notions et de grilles de lectures statiques et territorialisées devenues sans objet.

Le besoin se fait alors clairement sentir de notions permettant de saisir les mouvements et les déplacements. La mobilité devient un instrument d'analyse

incontournable, même si dans la littérature scientifique des années 1980 et 1990, la notion de mobilité, telle qu'elle est le plus souvent utilisée en géographie et en économie, présente plusieurs insuffisances (GALLEZ et KAUFMANN, 2009):

1. Elle est strictement spatiale et ne permet pas de penser le changement social en lien avec les déplacements.
2. Elle s'applique aux déplacements réalisés et ne s'intéresse que marginalement aux potentiels de mobilité des acteurs.
3. Elle se mesure de façon fonctionnelle par le biais d'indicateurs relatifs au franchissement de l'espace et du temps (la portée spatiale, le budget-temps de déplacement, la vitesse, le motif, etc.) et ne s'intéresse pas à l'expérience de la mobilité et à ses imaginaires.
4. Elle ne s'applique qu'aux individus, à l'exclusion des acteurs collectifs comme les entreprises, par exemple.

Une bonne partie de «l'épaisseur» de la mobilité est de fait perdue, qu'il s'agisse de son acception sociale comme changement de position, de rôle ou de fonction, de sa dimension potentielle de *virtualité*, de sa composante idéologique ou encore de sa dimension collective.

L'ensemble de la discussion qui précède l'illustre: la connaissance de la mobilité nécessite une approche complète du phénomène qui intègre ses manifestations sociales et spatiales. Comment décrire et comprendre un monde contemporain dans lequel la mobilité est un phénomène social total – un phénomène dans lequel se donnent fondamentalement à lire les fondements des sociétés – sans disposer de concepts, de méthodes et de méthodologies permettant d'en saisir les contours et les enjeux? Dans cette entreprise, les travaux pionniers de Michel Bassand sont particulièrement éclairants.

Dans l'ouvrage intitulé *Mobilité spatiale*, Michel Bassand et Marie-Claude Brulhardt (1980) jettent les bases d'une telle approche et définissent la mobilité comme «*l'ensemble des déplacements impliquant un changement d'état de l'acteur ou du système considéré*». Ainsi décrite, la mobilité présente une double qualité spatiale et sociale qui en restitue la richesse. Cette approche méthodologique insiste, en outre, sur l'étude des interactions entre les différentes formes de mobilité. Ces interactions peuvent consister en des renforcements, des jeux de substitution ou des modifications des formes elles-mêmes. Pourtant, aussi stimulante soit-elle, cette approche théorique présente deux limitations.

La première est relative aux liens entre déplacements et mobilité. En proposant de considérer la mobilité comme étant l'ensemble des déplacements impliquant un changement d'état, la définition de Michel Bassand et de Marie-Claude Brulhardt ne prend pas totalement en considération la mobilité sociale. Leur conception est issue de l'école de Chicago: le déplacement dans l'espace géographique ne devient mobilité que lorsqu'il implique aussi un changement social (GRAFMEYER et JOSEPH, 1979). Roderick MacKenzie (1927) opposait ainsi

la *mobilité*, pour lui un déplacement événementiel dans le sens où il marque de son empreinte l'histoire de vie, l'identité ou la position sociale de la personne qui le réalise – une migration, l'achat d'une maison –, à la *fluidité*, définie comme un déplacement sans effet particulier sur la personne – acheter du pain, se promener –, donc l'ensemble des déplacements routiniers de la vie quotidienne.

Nous pensons pourtant qu'il faut aller encore plus loin. Les déplacements dans l'espace géographique et les déplacements dans l'espace social ne sont pas de même nature et, surtout, ne sont pas nécessairement concomitants. Ainsi, le franchissement d'une distance ne suffit pas à être mobile, si être mobile c'est aussi changer d'état socialement ; mais surtout, la mobilité sociale ne nécessite pas qu'il y ait franchissement de l'espace géographique.

La seconde limitation renvoie à la complexité. Aborder la mobilité comme un système, comme Bassand et Brülhardt, implique la prise en compte d'effets d'interactions si nombreux qu'ils peuvent aboutir à rendre cette approche inopérante (TARRIUS, 2000). La principale vertu d'une telle approche systémique tient à ce qu'elle permet de considérer la mobilité comme un seul et même phénomène susceptible de se manifester de différentes façons.

Les travaux de Bassand et Brülhardt n'ont eu que peu de postérité, mais le besoin de penser la mobilité donne lieu depuis une quinzaine d'années à un foisonnement de recherches théoriques autour de la notion de mobilité. Parfois regroupées derrière le vocable de « tournant de la mobilité » ou *mobility turn*, ces études sont très hétéroclites et heurtent parfois des écueils qu'il conviendrait d'éviter :

1. *Faire de la mobilité une notion très large et englobante, au risque d'en diluer l'objet.* C'est ainsi que la mobilité devient celle des acteurs, mais aussi celle des objets (parfois considérés comme acteurs eux aussi, par extension), des idées ou des capitaux. De la même manière, elle peut alors se confondre avec la communication à distance, et se voir qualifiée de mobilité virtuelle. C'est ainsi le cas pour John Urry qui considère la mobilité comme un phénomène social et spatial, mais y intègre les objets, la communication et les idées. Si largement définie, la mobilité devient un mot « valise » et perd, à notre sens, tout intérêt pour décrire et comprendre les transformations sociales et sociétales contemporaines (URRY, 2007).
2. *Associer la mobilité au passage à une société poststructuraliste, faisant de la croissance des flux de déplacements un signe de l'affaiblissement des structures sociales et de la montée en puissance unilatérale de l'individualisation.* Il y a, selon nous, un danger à attacher la mobilité à un courant de pensée des sciences sociales, alors qu'il s'agit d'un phénomène aux facettes multiples, susceptible de dialoguer avec des littératures et des épistémologies variées. Ainsi, John Urry considère que dans les différentes formes de mobilité se dit l'ensemble des rapports sociaux et que ces formes sont le principe organisateur du monde social, au point

d'abandonner la notion de société comme objet de la sociologie pour lui substituer celle de la mobilité. Le grand mérite de cette proposition est de faire vraiment entrer l'espace en sociologie. Car, en fin de compte, la critique de la société chez Urry consiste d'abord à dire qu'en sociologie la société est un territoire mal défini et mal pensé.

3. *Mesurer et hiérarchiser la mobilité à partir de la vitesse et de la portée spatiale des déplacements, considérant comme des « grands » mobiles les personnes qui se déplacent vite, loin et souvent.* La mobilité a pris une importance croissante dans nos sociétés contemporaines, mais pas au point qu'elle puisse être unilatéralement considérée comme positive et quantifiable par la vitesse et la portée spatiale. La mobilité est ambivalente et se trouve mobilisée par des idéologies différentes. Il est dès lors essentiel de la saisir de manière distanciée.

## **REPENSER LA MOBILITÉ À PARTIR DE LA MOTILITÉ**

Pour donner corps à la notion de mobilité, en répondant aux insatisfactions identifiées tout en évitant les trois écueils ci-dessus, nous avons développé, depuis une quinzaine d'années, une approche spécifique de la mobilité qui part des aptitudes à se mouvoir : la *motilité*.

Une première conceptualisation de la notion de motilité appliquée aux aptitudes à se mouvoir a été développée au début des années 2000, en référence à l'utilisation de ce terme en biologie. L'idée de départ, présentée en 2002 dans l'ouvrage *Re-thinking mobility* (KAUFMANN, 2002), consistait à s'intéresser à la manière dont un acteur fait siennes les possibilités de déplacement procurées par les systèmes de transport et de communication à distance. Dans ce modèle initial, la motilité se décline en trois composantes : les *accès*, les *compétences* et l'*appropriation*. La motilité ainsi définie peut rester à l'état de latence ou se transformer en mobilité spatiale. Dans cette première conceptualisation, qui symétrise motilité et mobilité, la motilité est considérée comme synonyme de déplacement et elle demeure donc très spatiale.

Les travaux empiriques menés après cette première conceptualisation ont cependant rapidement mis en relief l'intérêt qu'il y a à distinguer les déplacements de la mobilité. Il apparaît en effet que certaines motilités sont plutôt tournées vers le franchissement de l'espace – cherchant à repousser la friction spatio-temporelle pour combiner des activités distantes les unes des autres en recourant à l'utilisation de la vitesse de transport – tandis que d'autres sont davantage tournées vers la transformation de soi – cherchant à multiplier la diversité des expériences et utilisant pour cela les possibilités offertes par le contexte local. Cette observation fondamentale conduit à distinguer la quantité d'espace parcouru et la quantité d'expériences différentes vécues que les déplacements procurent ou permettent. La conceptualisation de la motilité doit alors être amendée en conséquence, ce qui a donné lieu à une deuxième version du concept.

La deuxième conceptualisation a été présentée en 2008 dans l'ouvrage *Les paradoxes de la mobilité* (KAUFMANN, 2008). Elle s'appuie sur les travaux de Sorokin (1927) et de l'école de Chicago (MCKENZIE, 1927). Elle consiste à définir la mobilité comme « *l'intention, puis la réalisation d'un franchissement de l'espace géographique impliquant un changement social* ». L'originalité de l'approche consiste, à partir de cette définition générale, à concentrer les investigations sur les intentions en matière de mobilité et le passage à l'acte de se déplacer, plutôt que sur les déplacements proprement dits. Dans cette approche, chaque personne ou chaque groupe se caractérise par des propensions plus ou moins prononcées à se mouvoir dans l'espace géographique, économique et social.

La motilité se définit alors comme « *l'ensemble des caractéristiques propres à un acteur qui permettent d'être mobile, c'est-à-dire les capacités physiques, le revenu, les aspirations à la sédentarité ou à la mobilité, les conditions sociales d'accès aux systèmes techniques de transport et de télécommunication existants, les connaissances acquises, comme la formation, le permis de conduire, l'anglais international pour voyager, etc.* ». La motilité se réfère donc aux conditions sociales d'accès (auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux savoirs et aux compétences (que nécessite l'usage de cette offre) et aux projets de mobilité (que l'utilisation effective de l'offre permet de concrétiser).

Cette deuxième conception distingue trois dimensions d'analyse.

*Le champ des possibles.* Chaque contexte offre un champ des possibles spécifique en matière de mobilité. Ce champ est composé de toute une série d'éléments : les réseaux disponibles, leur développement, leurs performances respectives et leurs conditions d'accès (réseaux routiers, autoroutiers, ferroviaires, plateformes aéroportuaires, équipement du territoire en télécommunications) ; l'espace et l'ensemble de ses configurations territoriales (configurations urbaines, centralités fonctionnelles, territoires institutionnels, etc.) ; le marché de l'emploi, soit les possibilités de formation et d'emploi et le taux de chômage ; les institutions et les lois régissant d'une manière ou d'une autre les activités humaines, comme la politique familiale, les aides à la propriété et au logement, la politique d'immigration. En bref, l'ensemble des rapports sociaux et des modèles de réussite proposés par une société ainsi que les épreuves auxquelles elle soumet les différents acteurs qui la composent pour réussir.

*Les aptitudes à se mouvoir.* Chaque personne ou chaque acteur collectif se caractérise par des aptitudes à se mouvoir dans l'espace géographique, économique et social. Cet ensemble d'aptitudes se nomme la motilité. La motilité est donc la manière dont une personne ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de déplacements et en fait usage : elle relève de l'intentionnalité et des projets.

*Les déplacements.* Ils renvoient au franchissement de l'espace. Ces déplacements sont soit orientés et se déroulent alors entre une origine et une ou plusieurs destinations, soit apparentés à une pérégrination sans véritable origine

ou destination. Notons que les déplacements ne concernent pas uniquement les personnes ou les acteurs collectifs : les biens se déplacent ainsi que, naturellement, les idées et, plus généralement, les informations.

Ces trois dimensions font système, mais pas de façon mécaniste : un champ du possible offrant des réseaux très efficaces, dont l'accès est démocratisé, n'entraîne pas automatiquement une appropriation ou des usages donnés ; de même, une motilité très développée au sein d'une population peut être utilisée pour s'ancrer fortement dans un territoire plutôt que pour changer de statut ; de même, une population qui se déplace beaucoup n'a pas nécessairement un champ des possibles très favorable aux déplacements, etc.

L'intérêt de cette deuxième conceptualisation réside précisément dans le fait qu'elle permet de travailler sur les relations entretenues entre le champ des possibles, la motilité et les déplacements, tout en plaçant les acteurs et leurs contraintes, leurs aspirations et leurs aptitudes au centre de la démarche de recherche. Par rapport à la première conception de la motilité, la symétrie entre motilité et mobilité disparaît. La motilité peut s'orienter plutôt vers le franchissement de l'espace ou plutôt vers le changement de rôle ou de position sociale, ce qui permet de qualifier les déplacements réalisés en termes de mobilité. Dans cette deuxième conceptualisation, mobilité et déplacements ne sont donc plus synonymes : la première qualifie les seconds.

Cette deuxième conceptualisation a fait l'objet de plusieurs recherches empiriques (WITTER, 2012 ; KAUFMANN *et al.*, 2010). Celles-ci ont en particulier permis la définition de typologies de la motilité. Pourtant, une nouvelle question est progressivement apparue comme non résolue par la deuxième version du concept : la question du potentiel. Telle qu'elle est conceptualisée, la motilité est une aptitude susceptible de rester à l'état de virtualité ou, au contraire, d'être activée sous forme de déplacements procurant plus ou moins de mobilité. Mais qu'en est-il du potentiel ? La motilité est en effet dépendante des possibilités offertes par un contexte donné, ce qui en définit le potentiel. En d'autres termes, la motilité d'une personne ou d'un acteur dépend de sa localisation, des artefacts qui s'y trouvent et des potentiels de mobilité offerts.

L'hospitalité différentielle des territoires à la motilité n'est pas nouvelle ; ce qui l'est, en revanche, c'est la possibilité pour un acteur individuel ou collectif de se localiser en jouant des multiples possibilités offertes par les potentiels de vitesse procurés par les systèmes de communication et de transport, d'une part, et l'hospitalité des espaces urbains accessibles à différents projets, d'autre part (KAUFMANN, 2011). L'étendue et l'ouverture du potentiel d'accueil d'un territoire à un projet sont définies largement par les dispositifs matériels qui encadrent ce territoire. Toute action est en effet située et suppose que l'environnement offre des prises permettant sa réalisation (GIBSON, 1979).

Les artefacts matériels sont cruciaux pour le potentiel d'accueil procuré par un territoire à des projets, mais agissent, plus fondamentalement encore,

sur l'émergence et la définition des projets des acteurs (HOMMELS, 2005). Il est évident que la diversité des formes urbaines, leur esthétique, leur ambiance, la manière dont elles sont habitées, leur prix, etc. définissent le potentiel d'accueil d'un territoire. De la même façon, les potentiels d'accès procurés par les systèmes de transport contribuent à définir le potentiel d'accueil de projets de mobilité et de déplacements. Les aménités culturelles, sportives et économiques contribuent aussi à définir le potentiel d'accueil de projets.

L'ensemble des artefacts matériels constituant le territoire agit aussi bien sur la présence des projets que sur leur nature (KAUFMANN, 2011). La présence en pleine ville de friches industrielles ou de nombreux anciens ateliers désaffectés est de nature à stimuler les projets de réappropriation. La possibilité de vivre sans voiture grâce à l'excellence des transports publics contribue à rendre ce mode de vie désirable et donc à l'adopter. La présence de nombreuses salles de spectacle contribue à faire naître des projets de festivals. On pourrait multiplier les exemples. Cette observation a pour conséquence que tous les projets ne peuvent se loger partout dans le territoire ; certains lieux se révèlent plus accueillants que d'autres pour certains projets, compte tenu de leurs caractéristiques morphologiques, des lois qui les régissent, de leur accessibilité, etc.

Dès lors, une question se pose s'agissant de la motilité : ne faut-il pas élargir le concept à la dimension contextuelle et, plutôt qu'une aptitude propre à un acteur, en faire un potentiel intégrant les cadres matériels de l'action ? Les recherches empiriques menées à l'aide du concept montrent, en tout cas, la difficulté à distinguer la question de l'accès de celle du contexte. La question mérite donc d'être posée et donnera peut-être naissance à une troisième génération du concept.

## AMBITION ET PLAN DE L'OUVRAGE

Le concept de motilité et la conception de la mobilité qui viennent d'être brièvement décrits ont été abondamment discutés et cités (KESSELRING, 2005, 2006 ; SÖDERSTRÖM et CROT, 2010 ; JENSEN, 2006 ; NOWICKA, 2006 ; SHELLER, 2011 ; MERRIMAN, 2012). Du fait de son succès, cette conception a dépassé la sociologie pour aborder l'anthropologie (GLICK SCHILLER et SALAZAR, 2012), la gestion (SERGOT *et al.*, 2012), la géographie humaine (LÉVY, 2004 ; KELLERMAN, 2006 ; KELLERMAN, 2012 ; ALBERTSEN et DIKEN, 2001), l'histoire (FLONNEAU et GUIGUENO, 2009 ; GUIGUENO, 2008) ainsi que l'urbanisme (LORD, 2011 ; CHALAS et PAULHIAC, 2008).

Parallèlement, d'autres chercheurs se sont approprié la notion de motilité, en faisant des usages empiriques variés, pour traiter de la problématique du non-recours dans les politiques sociales d'accès (FÉRÉ, 2011), des inégalités sociales (URETA, 2008 ; TABAKA, 2009 ; OLIVA, 2010), de la stratification sociale horizontale (URRY, 2007), des routines de la vie quotidienne (BELTON, 2009 ; BÜHLER, 2012), de l'innovation sociale (BRAND et DAVILA, 2011), du rapport à l'espace

public (JIRON, 2010), des choix modaux de transport (VINCENT, 2008 ; ROCCI, 2007 ; RIVÈRE, 2010 ; FOUILLÉ, 2011 ; KELLERMAN, 2012a ; DE WITTE *et al.*, 2013), de la multirésidence et de l'identité (HALFACREE, 2011) ainsi que des voyages professionnels (FAULCONBRIDGE *et al.*, 2009).

La motilité a aussi fait l'objet de critiques théoriques, relatives à son rapport à l'individualisme méthodologique et à l'idéologie dominante de la flexibilité (BORJA *et al.*, 2012), et à son appréhension de l'espace comme expérience (LÉVY, 2004). Elle est, en outre, en passe de faire son apparition dans les dictionnaires scientifiques (prochaine édition du *Dictionnaire de la géographie* de Michel Lussault et de Jacques Lévy).

Après dix ans de débats scientifiques et de développements exploratoires touchant à des domaines théoriques et empiriques très différents des sciences humaines et sociales, il apparaît en effet que la notion de motilité a un fort potentiel de développement.

L'objectif du présent ouvrage est de faire un point sur ces différents usages et ces critiques, d'en dresser un bilan et de proposer un *mode d'emploi* de la motilité, à la fois méthodologique et thématique.

Cette brève introduction a permis de rappeler et de préciser, en quelques pages, comment nous avons souhaité aborder la motilité au cours de ces dernières années. En ce sens, elle conduit naturellement au chapitre 1 qui a pour objectif de préciser la façon dont les chercheurs en sciences sociales, dans des champs disciplinaires très variés, se sont approprié ce concept. Ce chapitre, rédigé par Élodie Dupuit, Emmanuel Ravalet et Vincent Kaufmann, met en évidence ce qui a trouvé un usage dans l'avancée des connaissances et ce qui a été moins utilisé. La prise en main de la notion de motilité par ces différents chercheurs a également permis de montrer certaines lacunes ou certains biais que la motilité peut parfois amener avec elle.

La première partie de l'ouvrage, intitulée « Motilité et droit à la mobilité », regroupe trois chapitres destinés à permettre une discussion de l'opérationnalisation de la motilité à des fins sociales. Le premier (Chapitre 2) a été rédigé par Laurence Nogues, directrice de l'association Mouvances. L'auteure propose une entrée pragmatique dans le monde associatif de l'insertion sociale. Le chapitre 3, écrit par Maguelone Vignes, traite de l'accès aux soins des personnes séropositives. Le chapitre 4, préparé par Yann Dubois et Emmanuel Ravalet, aborde la situation des « grands mobiles » pour raisons professionnelles. Dans les trois cas, il s'agit de savoir si la motilité, concept avant tout théorique, peut être utile pour analyser les enjeux auxquels les personnes font face quotidiennement pour trouver un emploi, le conserver ou se soigner (dans le cas des personnes séropositives).

La deuxième partie, « Motilité et aménagement des territoires » a pour objectif une discussion de la place de la motilité dans la compréhension de la vie quotidienne des personnes, *via* des entrées successivement sociologiques

et géographiques. Le chapitre 5, rédigé par Vincent Kaufmann, Sébastien Munafò et Stéphanie Vincent-Geslin, aborde la question du choix modal, tandis que le chapitre 6, de Thomas Buhler, se concentre sur la place du choix, associée à la motilité, dans les comportements quotidiens. Le chapitre 7, par Kevin Lebrun et Michel Hubert, rend compte des variations de la motilité en fonction des possibilités offertes par les territoires. Il fait écho au chapitre 8, de Vincent Kaufmann, Luigi Stähli et Regina Witter, traitant de la pertinence de la motilité pour penser l'offre. Comme dans la partie précédente, les enjeux sont ici autant théoriques qu'opérationnels.

La troisième partie, «Motilité et critique sociale», avec deux chapitres, s'inscrit dans un cadre plus théorique. Vincent Kaufmann et Ander Audikana s'interrogent sur l'idée de la motilité comme un capital (chapitre 9), tandis que Simon Borja, Guillaume Courty et Thierry Ramadier tentent de déconstruire la notion de motilité (chapitre 10). Dans les deux cas, les postures sont critiques et s'efforcent de mieux cerner les liens entre la motilité, la mobilité et les sociétés dans lesquelles nous vivons.

La conclusion de l'ouvrage, enfin, s'emploie à souligner les apports de ce travail à la notion de motilité, des enseignements théoriques jusqu'aux implications opérationnelles.

## BIBLIOGRAPHIE

- ALBERTSEN Niel, DIKEN Bulent, «Mobility, Justification and the City», *Nordic Journal of Architectural Research*, vol. 14, n° 1, 2001, p. 13-24.
- BASSAND Michel, BRULHARDT Marie-Claude, *Mobilité Spatiale*, Saint-Saphorin : Georgi, 1980.
- BELTON Leslie, *Mobilités et lien social – Sphères privées et professionnelle à l'épreuve du quotidien*, Thèse de doctorat, Université de Paris Est, 2009.
- BORJA Simon, COURTY Guillaume, RAMADIER Thierry, «La mobilité comme capital? Doutes et interrogations», 2012 b, en ligne, consulté le 15 avril 2014, <http://fr.forumviesmobiles.org/controverse/2012/12/11/mobilite-comme-capital-488>.
- BRAND Peter, DAVILA Julio D., «Mobility innovation at the urban margins Medellin's Metrocables», *City*, vol. 15, n° 6, 2011, p. 647-661.
- BUHLER Thomas, *Éléments pour la prise en compte de l'habitude dans les pratiques de déplacements urbains*, Thèse de doctorat, INSA de Lyon, 2012.
- CANZLER Weert, KAUFMANN Vincent, KESSELRING Sven (eds.), *Tracing mobilities*, Burlington : Ashgate, 2008.
- CHALAS Yves, PAULHIAC Florence, *La mobilité qui fait la ville*, Lyon : Éditions du CERTU, 2008.
- DE WITTE Astrid, HOLLEVOET Joachim, DOBRUSZKES Frédéric, HUBERT Michel, MACHARIS Cathy, «Linking modal choice to motility : a comprehensive review», *Transportation Research Part A*, vol. 49, 2013, p. 329-341.

- FAULCONBRIDGE James, BEAVERSTOCK Jonathan, DERUDDER Ben, WITLOX Frank, «Corporate ecologies of business travel in professional service firms: working towards a research agenda», *European Urban and Regional Studies*, vol. 16, n° 3, p. 295-308.
- FERE Cécile, *Concilier accès à la mobilité pour tous et mobilité durable*, Thèse de doctorat, Université Lyon 2, Institut d'urbanisme de Lyon, 2011.
- FOUILLÉ Laurent, *L'attachement automobile mis à l'épreuve. Étude des dispositifs de détachement et de recomposition des mobilités*, Thèse de doctorat, Université de Rennes 2, 2010.
- GALLEZ Caroline, KAUFMANN Vincent «Aux racines de la mobilité en sciences sociales: contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine», in FLONNEAU Mathieu, GUIGUENO Vincent (éd.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité?*, Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2009.
- GIBSON James J., *The Ecological Approach to Visual Perception*, Boston: Houghton Mifflin, 1979.
- GLICK SCHILLER Nina, SALAZAR Noel, «Regimes of mobility across the Globe», *Journal of Ethics and Migration Studies*, vol. 39, n° 2, 2013, p. 183-200.
- GRAFMEYER Yves, ISAAC Joseph, *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Paris: Champs Flammarion, 1979.
- GUIGUENO Vincent, «Building a High-Speed Society France and the Aérotrain, 1962-1974», *Technology and Culture*, vol. 49, n° 1, 2008, p. 21-40.
- HALBWACHS Maurice, *Morphologie sociale*, Paris: Armand Colin, 1970.
- HALFACREE Keith, «Heterolocal Identities? Counter-Urbanisation, Second Homes, and Rural Consumption in the Era of Mobilities», *Population, space and place*, 2011, en ligne, consulté en 2011.
- HOMMELS Anique, *Unbuilding Cities. Obduracy in Urban Sociotechnical Change*, Cambridge: MIT Press, 2005.
- JENSEN Ole B., «“Facework”, Flow and the City: Simmel, Goffman, and Mobility in the Contemporary City», *Mobilities*, vol. 2, 2006, p. 143-165.
- JIRON Paula, «Mobile Borders in Urban Daily Mobility Practices in Santiago de Chile», *International Political Sociology*, vol. 4, 2010, p. 66-79.
- KAUFMANN Vincent, VIRY Gil, WIDMER Eric D., «Motility» in SCHNEIDER Norbert F., COLLET Beate (éd.), *Mobile Living Across Europe II. Causes and Consequences of Job-Related Spatial Mobility in Cross-National Comparison*, Opladen: Barbara Budrich Publishers, 2010, p. 95-112.
- KAUFMANN Vincent, *Rethinking mobility*, Farnham: Ashgate, 2002.
- KAUFMANN Vincent, *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*, Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, 2008.
- KAUFMANN Vincent, *Re-thinking the city*, Londres & Lausanne: Routledge & EPFL Presse, 2011.
- KAUFMANN Vincent, WIDMER Eric D., «Motility and Family Dynamics: Current Issues and Research Agendas», *Zeitschrift für Familienforschung*, vol. 18, n° 1, 2006, p. 111-129.

- KELLERMAN Aharon, *Personal Mobilities*, London : Taylor & Francis, 2006.
- KELLERMAN Aharon, *Daily Spatial Mobilities – Physical and Virtual*, Aldershot : Ashgate, 2012a.
- KELLERMAN Aharon, « Potential mobilities », *Mobilities*, vol. 7, n° 1, 2012 b, p. 171-183.
- KESSELRING Sven, « New mobilities management. Mobility pioneers between first and second modernity », *Zeitschrift für Familienforschung*, vol. 17, n° 2, 2005, p. 129-143.
- KESSELRING Sven, « Pioneering mobilities : new patterns of movement and motility in a mobile world », *Environment and Planning A*, 38, 2006, p. 269-279.
- LÉVY Jacques, « Les essences du mouvement », in ALLEMAND Sylvain, ASCHER François, LÉVY Jacques (éd.), *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris : Belin, 2004.
- LORD Sébastien, « Le choix de vieillir à domicile : l'inévitable adaptation des modes de vie. Évolution de la mobilité quotidienne d'un groupe d'aînés de banlieue pavillonnaire », *Retraite et société*, vol. 60, n° 1, 2011, p. 197-213.
- MAKSIM Hanja-Niriana, *Potentiels de mobilité et inégalités sociales : La matérialisation des politiques publiques dans quatre agglomérations en Suisse et en France*, Thèse de doctorat, EPFL, 2011.
- MACKENZIE Roderick D., « Spatial distance and community organisation pattern », *Social forces*, vol. 5, n° 4, 1927, p. 623-627.
- MAUSS Marcel, *Essai sur le don. Forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïques*, Presses universitaires de France, collection « Quadrige grands textes », 2007.
- MERRIMAN Peter, *Mobility, Space and Culture*, London & New York : Routledge, 2012.
- MOUTOU Claudine J., « Car Parking Matters to Small Retailers: An Historical Case Study of Three Town Centres in Marrickville », Paper presented at AAHANZBS, Conference 2009.
- NOWICKA Magdalena, *Transnational Professionals and their Cosmopolitan Universes*, Frankfurt : Campus, 2006.
- OHNMACHT Timo, MAKSIM Hanja, BERGMAN MANFRED Max (eds.), *Mobilities and Inequality*, Farnham : Ashgate, 2009.
- OLIVA José, « Rural Melting-pots, Mobilities and Fragilities : Reflections on the Spanish Case », *Sociologia Ruralis*, vol. 50, 2010, p. 277-295.
- PARK Robert, « The City », in GRAFMEYER Yves, JOSEPH Isaac (éd.), *L'école de Chicago – naissance de l'écologie urbaine*, Paris : Aubier, 1990 [1<sup>re</sup> édition : Les éditions du Champ urbain - CRU, 1979].
- RIVIERE Marc, *Socio-histoire du vélo dans l'espace urbain – d'une écologie politique à une économie médiatique... Toulouse, Genève, Saragosse*, Thèse de doctorat, Université de Toulouse - Le Mirail, 2009.
- ROCCI Anaïs, *De l'automobilité à la multimodalité? Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture. Le cas de la région parisienne et perspective internationale*, Thèse de doctorat, Université de Paris 5, 2007.

- SERGOT Bertrand, CHABAULT Denis, LOUBARESSE Élodie, « Mobilités spatiales et dynamiques organisationnelles », *Revue française de gestion*, vol. 7, n° 226, 2012, p. 77-90.
- SHELLER Mimi, *Mobility*, Sociopedia.isa, 2011.
- SÖDERSTRÖM Ola, CROT Laurence, « The mobile constitution of the society: Rethinking the mobility society nexus », Working Paper, Université de Neuchâtel, 2010.
- SOROKIN Pavel, *Social Mobility*, New York: Harper & Brothers, 1927.
- STÉBÉ Jean-Marc, MARCHAL Hervé, *La sociologie urbaine*, Paris: Presses universitaires de France, 2007.
- TARRIUS Alain, « Nouvelles formes migratoires, nouveaux cosmopolitismes », in BASSAND Michel, KAUFMANN Vincent, JOYE Dominique (éd.), *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, 2000.
- TILLOUS Marion, *Le voyageur au sein des espaces de mobilité*, Thèse de doctorat, Université de Paris 1, 2009.
- URETA Sebastian, « To move or not to move? Social exclusion, accessibility and daily mobility among the low-income population in Santiago, Chile », *Mobilities*, vol. 4, 2008, p. 269-289.
- URRY John, *Mobilities*, Cambridge: Polity Press, 2007.
- VELTZ Pierre, *Mondialisation, villes et territoires*, Paris: Presses universitaires de France, 1996.
- VINCENT Stéphanie, *Les « altermobilités »: analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence?*, Thèse de doctorat, Université de Paris 5, 2008.
- VIRY Gil, *Mobilités spatiales, réseaux sociaux et familiaux: quels mécanismes d'intégration à l'épreuve de la mobilité?*, Thèse de doctorat, Université de Genève, 2011.
- WIEL Marc, *La transition urbaine*, Spirmont: Margada éditions, 1999.
- WITTER Regina, *Public Urban Transport, Mobility Patterns and Social Exclusion. The Case of Santiago de Chile*, Thèse de doctorat, EPFL, 2012.

# 1

## ÉTAT DES LIEUX DE L'UTILISATION DE LA NOTION DE MOTILITÉ

ÉLODIE DUPUIT, EMMANUEL RAVALET ET VINCENT KAUFMANN

**Résumé :** Un travail de dépouillement de la littérature a permis de dresser un état des lieux de l'utilisation de la notion de motilité. Il ressort de ce travail que cette notion a été utilisée à la fois pour comprendre les inégalités de mobilité, pour conduire des approches centrées sur les modes de vie, mais également pour analyser les politiques publiques. Quoiqu'affectée par certaines limites, la notion de motilité offre de nouvelles perspectives pour la recherche sur la mobilité.

### INTRODUCTION

La notion de motilité a d'abord été utilisée en biologie, où elle désigne la capacité des organismes unicellulaires ou multicellulaires simples à se déplacer spontanément ou par réaction à des *stimuli*, ou, plus généralement, la capacité des êtres vivants à produire des mouvements. Au début des années 2000, cette notion a été retravaillée dans une perspective sociologique par Vincent Kaufmann (2002) dans l'ouvrage *Re-thinking mobility*. L'auteur y explore les relations complexes de la mobilité spatiale avec la fluidification sociale. Il prend comme point de départ la compression du temps et de l'espace sous l'impulsion des potentiels de vitesse procurés par les systèmes de transport et de télécommunication. Il souligne le besoin de lier travail théorique et recherches empiriques pour pouvoir décrire les effets de ces transformations sociétales sur les territoires. Le développement de la motilité répond alors à l'absence d'outil conceptuel permettant de distinguer les mobilités spatiales effective et potentielle. L'objectif est de rendre compte

des motivations qui sous-tendent les déplacements dans l'espace. Cette notion est au service d'une certaine vision de la mobilité, qui veut combiner la fluidité sociale et la mobilité spatiale. Plus concrètement, la motilité se définit « *au niveau individuel [...] comme la façon dont un acteur s'approprie le champ des possibles en matière de mobilité et l'utilise pour développer des projets personnels* » (KAUFMANN, 2002). La motilité regroupe alors trois composantes, l'accès, les savoirs et compétences ainsi que l'appropriation.

Depuis presque quinze ans, la motilité a fait l'objet de nombreuses discussions et d'une large utilisation dans la communauté scientifique, sur les plans théorique et empirique. Ce chapitre veut rendre compte du développement de cette notion au travers de son utilisation dans des travaux de recherche s'inscrivant dans des disciplines variées.

Cette revue de littérature est donc centrée sur l'approche « post-biologique » de la motilité. Nous discuterons d'abord de l'intérêt de la motilité pour une analyse en termes d'inégalités, avant de préciser la façon dont cette notion peut être utilisée pour décrire les modes de vie des personnes. Nous rendrons compte enfin de son utilisation pour penser la planification de l'offre de transport, l'urbanisation et les politiques sociales. Tout comme l'approche initiale de la motilité par Kaufmann sert une certaine vision de la mobilité, nous situerons dans chacune des parties de ce chapitre l'approche de la mobilité associée à l'usage de la notion de motilité.

## **LA MOTILITÉ POUR PENSER LES INÉGALITÉS SOCIALES**

Le concept de motilité a été abondamment abordé dans la littérature scientifique sous l'angle des inégalités de mobilité. Ce concept permet une approche de la mobilité axée sur la personne, sur ses compétences, sur ses perceptions et sur ses projets. Comme le rappellent E. Ravalet *et al.* (à paraître, 2016), la mobilité est une source d'inégalités sociales car elle peut être distribuée de façon non uniforme. Cette section traite d'abord de la manière dont la mobilité peut être approchée comme une norme, puis de la façon dont la motilité est utilisée dans ce cadre pour traiter des différences entre les capacités à être mobile, pour mesurer le degré de contrainte ou de liberté dans les pratiques et pour mesurer le degré de satisfaction des personnes vis-à-vis de leurs pratiques.

### **La mobilité comme norme dans les sociétés occidentales**

Dans une perspective spatiale, le terme de mobilité ne contient pas de dimension idéologique. Pourtant, la pression pour être mobile et flexible a augmenté au fil des années, plus précisément sur un marché du travail moins stable qu'auparavant, notamment pour les moins qualifiés. En ce sens, la mobilité est devenue plus qu'un phénomène : c'est aujourd'hui une composante de l'idéologie dominante (BORJA *et al.*, 2012b).

En Suisse, par exemple, un chômeur est obligé d'accepter un travail dès lors que ce dernier répond à certains critères, dont celui d'un temps de voyage quotidien total inférieur à quatre heures. L'existence d'une norme suppose une adhésion collective, mais également que certaines personnes en seront exclues, celles qui ne peuvent ou ne savent comment s'y conformer (RAVALET *et al.*, à paraître 2016). De même, les pouvoirs publics peuvent être tentés d'encourager la mobilité de certaines catégories sociales tout en limitant les déplacements d'autres catégories, et ce, même quand le nomadisme est au centre de l'existence de celles-ci, les gens du voyage par exemple (BORJA *et al.*, 2012b). Dans cette perspective, Glick Schiller et Slazar (2013) soutiennent que les États participent à la formation et à la légitimation de régimes de mobilité globale, empêchant l'émigration ou l'immigration de certains et facilitant les mouvements d'autres en utilisant des idéologies nationalistes pour justifier cette exclusion ou cette inclusion. Ainsi, les acteurs du champ du pouvoir contribuent à la formation de l'idéologie de la mobilité.

Pour certains, les populations mobiles sont de plus en plus dogmatiques, par exemple dans le monde du travail où l'idéologie de la mobilité participe au renforcement des contraintes et stigmatise le travailleur qui n'accepte pas la mobilité. L'idéologie qui prône la mobilité devient alors un nouveau mode complexe de domination : ainsi, plus les bénéfices symboliques ou économiques du déplacement professionnel sont élevés, plus les coûts sont remboursés, car la position du « mobile » (cadre, chercheur, etc.) lui permet de mieux se défendre et légitimer la prise en considération de ces coûts. L'idéologie de la mobilité est un mode de domination « *en suscitant l'obéissance* » (BORJA *et al.*, 2012b). L. Gherardi et P. Pierre (2010) construisent, eux aussi, une réflexion en termes de pouvoir. Ils soulignent ainsi que « *les plus libres sont ceux qui peuvent choisir la mobilité ou l'immobilité tout en gardant leur pouvoir* » (GHERARDI, PIERRE, 2010). Certains auteurs se demandent si nous assistons ou non à une fluidification sociale des structures sociétales basée sur la mobilité grandissante des biens, des informations et des personnes. Ils affirment, en tout cas, que la fluidité sociale est en général perçue positivement, car elle apporterait plus de justice sociale par une distribution plus égalitaire des ressources (KAUFMANN *et al.*, 2004). En réponse à cette controverse, P. Brand et J. D. Davila (2011) soutiennent que la mobilité introduit en plus de la stratification verticale traditionnelle – selon la richesse, le revenu, l'éducation, le statut – une stratification horizontale selon l'âge, le genre, l'appartenance ethnique, le mode de vie.

Dans ce contexte, Glick Schiller et Salazar (2013) considèrent que le contrôle des déplacements et le potentiel de mobilité des individus – ou motilité – sont devenus des sujets majeurs de préoccupation pour les gouvernements. La motilité fournit un cadre d'analyse précis pour approcher la vie quotidienne des personnes et permet de rendre compte des conséquences sur la personne de ce qui pourrait s'apparenter à une norme de mobilité à l'échelle de la société. La motilité serait proche de l'utopie de la liberté, une liberté sans aucune conséquence négative (FREUDENDAL-PEDERSEN, 2007) : de ce point de vue, elle contiendrait la dimension

idéologique « positive » de la mobilité. L'approche consistant à faire de la motilité un capital a cependant été critiquée, car elle reposerait trop sur les « bonnes pratiques », sur ceux qui « navettent » ou « pendulent ». Pourtant, la motilité permet aussi d'évoquer les « incompétences » à être flexible : les « mauvaises pratiques » (BORJA *et al.*, 2012b) : la notion de motilité évoquerait également les personnes n'ayant pas les capacités de se conformer à la norme de mobilité.

### **La motilité pour comprendre les différences dans les capacités à être mobile**

Les inégalités de mobilité se manifestent au travers des capacités à être mobile ou, plus largement, dans la « capacité à bouger ». Il existe des différences de capacités pour être très mobile qui couvrent l'accès et les compétences. Nous touchons là deux des trois composantes de la motilité (RAVALET *et al.*, à paraître 2016). Ces différences sont d'abord liées au revenu qui permet de meilleures compétences linguistiques, par exemple. De même, Y. Dubois *et al.* présentent le revenu comme un facteur important du potentiel de mobilité dans un article à paraître qui explore le potentiel de grande mobilité des personnes à l'aide du concept de motilité (à paraître 2015). Une recherche récente précise que la motilité est diversifiée et que le revenu et le niveau d'éducation jouent un rôle important dans la distribution des personnes entre les différents groupes typologiques de la motilité (RAVALET *et al.*, 2015).

D'autres facteurs entrent cependant en compte. Se pose ainsi la question du degré d'autonomie de la motilité en tant que ressource par rapport à la position sociale et au parcours de vie (RAVALET *et al.*, 2015). H.-N. Maksim (2011) affirme même que les compétences en matière de déplacement seraient « l'arme du pauvre » et permettraient de compenser des accès limités par un faible revenu aux systèmes de communication et de transport. Ces compétences se traduiraient par un jonglage avec des offres spéciales de toutes sortes permettant de se déplacer à bas prix, et supposeraient une grande capacité d'anticipation et une forte réactivité.

À l'inverse de cette réflexion en termes de stratification verticale selon le revenu, O. Walser (2008) réfléchit en termes d'inégalités horizontales liées au genre et au statut social. Il défend l'idée d'une spécificité de la motilité des mères de famille en précisant quels critères influencent leur mobilité. Cet auteur semble ainsi sous-entendre que la motilité est un indice regroupant tout ce qui précède la mobilité, en la facilitant ou en la compliquant. Les compétences sont aussi cognitives, qu'il s'agisse des compétences linguistiques et informatiques, de la compréhension des réseaux utilisés et de la connaissance des alternatives en cas de grève (RAVALET *et al.*, à paraître 2015a). Ces compétences nécessitent un apprentissage, car les pratiques de mobilité les plus sophistiquées demandent une mise à jour perpétuelle des « connaissances de mobilité » (JENSEN, 2006). La motilité n'est alors jamais définitivement acquise et un apprentissage en flux

constant est indispensable (KAUFMANN *et al.*, 2010). Cette idée est bien illustrée par la thèse de R. Witter (2012). À Santiago du Chili, le système de transport public est passé d'une situation de complète dérégulation, caractérisée par une offre trop abondante et désorganisée d'autobus privés durant les années 1970-1980, à une re-régulation avec la mise en place en septembre 2007 d'un système d'autobus d'une grande complexité, le Transantiago. Les débuts ont été catastrophiques, les usagers désorientés ne sachant pas comment utiliser le nouveau système. L'auteure insiste ainsi sur la nécessité de former la population à l'utilisation d'un nouveau système dans les régions soumises à une profonde réorganisation des transports.

Cette évolution de la motilité peut être analysée en termes temporels, les trois dimensions – accès, compétences, appropriation – évoluant différemment selon les horizons retenus (DUBOIS *et al.*, à paraître 2015). Si, par exemple, les projets de mobilité ou les équipements particuliers peuvent en général changer à court terme, les compétences des adultes, linguistiques en particulier, sont assez largement figées (RAVALET *et al.*, 2015). Les capacités englobent également des compétences dans la maîtrise du temps et de l'espace, comme la capacité à organiser, à improviser et à reprogrammer les activités (RAVALET *et al.*, à paraître 2016). La motilité est, en effet, nécessairement située et reliée à l'espace et au potentiel d'accueil du territoire (DUBOIS *et al.*, 2015). Nécessairement, mais pas seulement : elle peut aussi être comprise comme un potentiel de mobilité passif (KELLERMAN, 2012). Ainsi, une personne qui peut être jointe, mais qui ne possède pas de véhicule personnel, peut quand même bénéficier de l'automobile d'autres acteurs. E. Ravalet *et al.* (2015) soulignent également l'importance du temps dans les activités humaines et en particulier pour tout ce qui concerne l'accès. Les services de transport et les équipements fonctionnent selon des horaires susceptibles de s'imposer aux acteurs : travailler la nuit implique souvent un déplacement en voiture. Les auteurs affirment ainsi que la question de l'accès est trop souvent pensée en termes d'accès physique plutôt qu'en termes d'accès temporel avec des horaires restrictifs. Posant un regard décentré, M. Beauchamps (2009) appelle à utiliser la notion de motilité pour une réflexion portant non seulement sur les inégalités en termes d'accessibilité physique, mais aussi sur les inégalités en termes d'accès au numérique. L. Marrault (2012) mentionne également dans son travail de thèse l'intérêt qu'il y aurait à travailler sur un potentiel individuel, une motilité spécifique, pour mieux comprendre ce qui peut freiner l'accès au numérique.

### **La motilité pour mesurer le degré de contrainte ou de liberté dans les pratiques**

Une des grandes questions de l'analyse des inégalités de mobilité porte sur le degré de contrainte ou de liberté dans les choix réalisés par les personnes. En ce sens, la motilité peut être utilisée pour l'analyse des motivations, des processus

de décision et des contraintes par rapport à l'usage de l'espace (KAUFMANN et WIDMER, 2006).

Certaines personnes sont fortement contraintes par le contexte (économique, social, spatial, etc.) dans lequel elles vivent. C'est ce que pointent Y. Dubois *et al.* (2015) dans un article consacré à plusieurs formes de mobilité professionnelle telles que la pendularité de longue durée, la bi-résidentialité et les voyages professionnels fréquents. Les auteurs mobilisent les données de la recherche *Job Mobilities and Family Lives* menée dans quatre pays européens (Allemagne, France, Espagne, Suisse) en 2007 et en 2011. Ainsi, le recours à la migration ou à la pendularité de longue distance se révèle plus fréquent lorsque les personnes sont en situation de chômage ou de risque de chômage. Des marchés tendus de l'emploi et du logement créent de nouvelles formes de mobilité que les enquêtes statistiques sont peu à même d'étudier. Il est également souligné que les situations professionnelle et financière sont des éléments moteurs dans la décision d'être mobile. Le revenu joue un rôle important dans l'inclination à la mobilité, les personnes dont le revenu a chuté étant plus enclines à la grande mobilité. Mais la mobilité n'est pas uniquement nécessaire pour les moins privilégiés, les personnes les plus qualifiées pouvant aussi être celles qui se sentent le moins libres dans leur décision d'être mobile. Par exemple, pour certains «pendulaires», la question de l'envie de penduler ne se pose pas : la pendularité fait partie intégrante de leur travail ou de leur style de vie (RAVALET *et al.*, à paraître 2016). Afin de mieux comprendre les logiques qui sous-tendent les déménagements, C. Doherty (2015) a fait le choix de distinguer la motilité, entendue comme potentiel individuel, de la viscosité, comprise comme le contexte institutionnel dans lequel gravitent les personnes. Cette distinction permet de croiser les éléments individuels et contextuels afin d'étudier leur interaction et d'évaluer ainsi leur degré de dépendance. Par ailleurs, les mouvements sont perçus comme un aspect des nouveaux emprisonnements et modes d'exploitation (GLICK SCHILLER et SALAZAR, 2013). Thèse que peut illustrer, par exemple, l'idée que la possession d'une voiture crée pour son propriétaire une sorte d'obligation implicite de l'utiliser (FREUDENDAL-PEDERSEN, 2007). Selon, S. Borja, G. Courty et T. Ramadier (2012b), la mobilité est placée au centre de l'existence des individus car elle leur est imposée de l'extérieur : le terme est relié idéologiquement à celui de flexibilité. Ces éléments renvoient à la question, déjà évoquée plus haut, de l'existence d'une norme mobilité.

Parallèlement, le degré de contrainte ou de liberté peut s'analyser en termes d'interdépendance de mobilité. Ces interdépendances ou ces relations peuvent se manifester entre les mouvements privilégiés de certains et les mouvements stigmatisés des pauvres et des exploités (GLICK SCHILLER et SALAZAR, 2013). De la même manière, l'hypermobilité de certains est construite sur l'immobilité des autres (RAVALET *et al.*, à paraître 2015a). Kellerman (2012) affirme que dans la dimension «accès» de la motilité, les conditions d'interdépendance devraient être prises en compte, par exemple entre les membres d'une famille ou d'un

couple qui ne possède qu'une voiture. E. Ravalet *et al.* (à paraître 2016) exposent une typologie de la motilité avec six idéaux-types classés en fonction des accès, des compétences et des dispositions déclarées à recourir à des formes intensives de mobilité à l'avenir. Il en découle que de bons accès et de bonnes compétences ne suffisent pas pour que les gens soient mobiles. La distinction entre « pouvoir » et « vouloir » être mobile se révèle alors très utile pour comprendre les inégalités. Ce couplage ou découplage entre les compétences et les accès d'un côté, et les dispositions de l'autre, est ainsi mis en évidence (DUBOIS *et al.*, 2015). Les individus les mieux dotés en compétences et en accès paraissent plus libres d'adopter le comportement qu'ils souhaitent : la motilité permet ainsi de rendre compte du degré de choix des personnes en matière de grande mobilité. De la même façon, beaucoup de motilité n'engendre pas forcément beaucoup de mouvement, le mouvement n'étant pas toujours associé à un haut niveau de motilité. On peut être plus ou moins doté de motilité, mais on peut aussi l'être de différentes façons (KAUFMANN *et al.*, 2010).

### **La motilité pour mesurer le degré de satisfaction dans les pratiques de mobilité**

En relation avec la question des inégalités, il est également intéressant de discuter du degré de satisfaction atteint lors des pratiques de mobilité, dans le vécu de la mobilité ou de l'immobilité ainsi que la perception que les individus en ont.

Il existe ainsi des inégalités entre personnes très mobiles dans la façon de s'approprier les temps de transport (RAVALET *et al.*, à paraître 2015a). Le degré de satisfaction mesuré par le biais de la perception de la grande mobilité fournit un éclaircissement dans l'analyse des inégalités. Par exemple, les vécus de la mobilité sont meilleurs pour les « pendulaires » qui utilisent les transports publics, car ils peuvent réinvestir leur temps : l'appropriation est liée à la capacité des personnes à s'approprier le temps de transport, à leur compréhension des systèmes de transport et à leur capacité à organiser leur temps et à se sentir à l'aise durant leur voyage. V. Kaufmann (2008) observe la transformation du temps de déplacement, auparavant perçu comme un temps mort et désormais un temps social exploité comme temps à part entière. La capacité de chaînage des activités – s'arrêter en passant devant un supermarché ou bien faire un crochet pour aller chercher un enfant à l'école – est due à l'appropriation des espaces traversés. Les temps de transport deviennent également des moments de détente pendant lesquels il est possible d'oublier la pression et de lire, d'écouter de la musique ou de s'évader en pensée (FREUDENDAL-PEDERSEN, 2007). De plus, le vécu de la mobilité dépend aussi de la valeur symbolique donnée au moyen de transport. Par exemple, l'introduction du transport par télécabines urbaines, ou Metrocables, à Medellin, ville marquée par une récente histoire de violence et d'inégalités sociales, a participé à la naissance d'un sentiment d'appartenance, de fierté locale et d'amour-propre (BRAND et DAVILA, 2011). Également, en 2004,

une recherche a été menée pendant dix mois dans la ville de Santiago du Chili. Un échantillon de vingt familles disposant de faibles revenus et logeant dans une résidence sociale située dans un quartier pauvre a été constitué, trois interviews étant conduites avec un adulte de chaque famille. Cette étude révèle que ces personnes ne perçoivent pas la distance en fonction de l'espace géographique traversé, mais que leur perception dépend du mode de transport et de la durée du voyage. La marche à pied est ainsi perçue comme un moyen de transport leur montrant leur vulnérabilité et leur exclusion (URETA, 2008). De fait, les vécus peuvent être différents en fonction du moyen de transport, notamment entre la voiture et les transports en commun (FREUDENDAL-PERDERSEN, 2007). Les individus se sentent davantage en position de contrôle dans la voiture que dans les transports en commun et cinq minutes passées dans les embouteillages sont mieux vécues qu'un retard de cinq minutes en train : il y a quelqu'un à blâmer pour le retard du train. En outre, la mobilité n'est pas vécue de la même manière par tous, car les significations ou les valeurs sociales d'un lieu ne sont pas identiques pour tous, mais s'inscrivent dans une catégorisation des lieux eux-mêmes, socialement marqués les uns par rapport aux autres. Dans cette perspective, l'expérience de mobilité relève de la possibilité de transposer ses repères, ses manières de voir et de faire dans un espace donné. Le type de déplacement ne dépendrait pas alors d'un défaut de compétence, mais tiendrait à des manières de faire ou de voir reliées à des conditions sociales d'existence antérieures (BORJA *et al.*, 2012a). P. Jiron (2010) illustre bien cette idée lorsqu'elle indique dans son article que certaines personnes disposant de faibles ressources se refusent à aller dans certains lieux, leur perception des identités sociales leur donnant le sentiment de ne pas en faire partie.

Finalement, les différences entre les personnes quant à la manière dont elles perçoivent et vivent leurs déplacements semblent dépasser l'unique dimension des compétences abordée dans le concept de motilité. De par leurs représentations des modes de transport, des espaces traversés et de leur vécu, les personnes construisent un discours qui influence, au moins partiellement, leurs projets de mobilité.

## **LA MOTILITÉ POUR UNE OBSERVATION PLUS FINE DES MODES DE VIE**

Ce travail de dépouillement de la littérature a également fait apparaître un usage de la notion de motilité dans le cadre de l'analyse des modes de vie. Avec une entrée disciplinaire sociologique, la motilité permet une approche des logiques personnelles, souvent complexes, de la mobilité. Pour V. Kaufmann *et al.* (2004), la recherche sur la motilité varie en fonction du niveau d'abstraction. Les développements suivants correspondraient au niveau « meso », c'est-à-dire à l'association entre mobilité sociale et mobilité spatiale et ses conséquences sur les réseaux sociaux, amicaux ou familiaux.

## La motilité pour comprendre les comportements de mobilité

Cette question a été abordée sous l'angle de l'acquisition de la motilité au niveau de la personne. La motilité ne se limite pas alors à une capacité liée à des compétences individuelles, comme c'est le cas dans la plupart des recherches, mais se présente comme une construction provenant de la structure familiale et du fonctionnement de la famille. Si, par exemple, celle-ci incite à l'autonomie de chacun de ses membres, l'enfant acquiert plus vite des compétences pour s'approprier l'espace en dehors de la sphère familiale. Au contraire, si la famille n'encourage pas les relations avec l'extérieur, la mobilité des membres est vue avec suspicion (KAUFMANN et WIDMER, 2006). De la même façon, M. Freudendal-Pedersen (2007) souligne que l'appropriation de la motilité est très liée à la famille et que le mode de vie de celle-ci détermine les habitudes de transport de ses membres. Les compétences de mobilité sont de la même façon construites au travers des expériences de mobilité des jeunes années, l'aptitude à la mobilité s'acquérant avec l'expérience. Le parcours de vie dans ses dimensions professionnelle et familiale définit ainsi le champ des possibles en matière de mobilité (RAVALET *et al.*, 2015). T. Buhler (2012) désigne aussi la famille comme l'un des modes d'acquisition de la motilité, aux côtés de l'école, d'autres institutions ou même des apprentissages informels. La motilité peut également être acquise grâce à des dispositifs matériels ou en raison du potentiel d'accueil du territoire, l'ensemble des artefacts matériels agissant sur la naissance et la nature des projets (KAUFMANN, 2011). L'âge joue aussi un rôle dans les évolutions temporelles de la disposition à la mobilité : cette dernière diminue avec l'âge, sauf en ce qui concerne la pendularité de longue durée en raison du renforcement de l'ancrage résidentiel (RAVALET *et al.*, 2015). La notion a également été utilisée par S. Lord (2011) pour analyser les parcours de vie dans une recherche qui porte spécifiquement sur le vieillissement humain. Il étudie les répercussions du vieillissement sur une ou plusieurs dimensions de la motilité, la manière dont se manifestent les stratégies de conservation et de préservation de soi sur le territoire et quelles en sont les significations pour les aînés. La représentation idéologique des différents moyens de transport influe de même l'acquisition de la motilité chez l'enfant (KAUFMANN et WIDMER, 2006). En ce qui concerne les pratiques de mobilité, elles sont déterminées par la motilité qui est alors approchée comme un potentiel.

La revue de littérature montre que la motilité a également été utilisée pour comprendre et modéliser les choix modaux. Plusieurs déterminants du choix modal, tels que le revenu, le permis de conduire ou le mode de vie, se révèlent liés, plus ou moins directement, à cette notion (DE WITTE *et al.*, 2013). Pour autant, si le terme « motilité » permet de dépasser la vision utilitariste du comportement de l'acteur (en termes de rationalité économique), il renvoie à une image de l'acteur stratège et comparateur. Ainsi, la motilité semble essentiellement être construite sur la notion de choix. Or, dans le chapitre qu'il a rédigé dans le présent ouvrage, T. Buhler soutient que les habitudes devraient également être prises en compte.

L'habitude ne nie pas le choix, mais prend aussi en compte des éléments plus instinctifs ou habituels. Il semble alors que ce ne sont pas les règles officielles qui régulent le comportement en matière de mobilité, mais plutôt les codes et les normes tacites et informelles (JENSEN, 2006). L'article de M. Freudendal-Pedersen (2007) est centré sur les mobilités quotidiennes, sur la façon dont nous percevons et comprenons ces mobilités et comment cela affecte les choix de mobilité que nous faisons, cette étude étant conduite au travers de l'analyse des histoires structurelles en relation à la liberté et à la mobilité. Une histoire structurelle est définie comme une histoire qui contient les arguments que les gens utilisent généralement pour expliquer leurs décisions et leurs actions ; elle est utilisée pour expliquer la « rationalité » derrière nos manières d'agir. Selon l'auteure, l'utilisation par les individus d'histoires liées à la mobilité contribue à maintenir certains types de mobilité et à soutenir certaines pratiques. Par exemple, les individus peuvent acheter une voiture avant d'avoir des enfants, car ils pensent qu'ils auront besoin d'un véhicule quand ils les auront. Leur achat se fait alors en fonction de besoins anticipés et non en fonction de besoins vécus. L'inertie des habitudes de mobilité est également mise en évidence par Lord (2011).

### **La motilité en lien avec les relations sociales**

Le concept de motilité permet aussi de penser les relations aux autres et à soi. Ainsi, les adultes présentent une faible motilité résidentielle lorsque leurs relations sont centrées sur la famille. La motilité est reliée aussi au capital social, les relations sociales ayant un impact sur les mobilités individuelles (KAUFMANN et WIDMER, 2006). A. Mazé (2013) souligne que la motilité s'avère fortement liée aux « supports » que sont les liens sociaux et familiaux, le travail, etc. Dans la littérature, la motilité est également pensée sous l'angle de l'insertion sociale. Les individus peuvent rechercher des mouvements neutres du point de vue de l'insertion sociale, ou bien avoir une motilité dirigée vers la capacité à tisser de nouvelles relations lors des déplacements et à maintenir les anciennes, ou encore voir la motilité comme la capacité à se déraciner et à se ré-ancrer ailleurs (KAUFMANN, 2011). La grande mobilité peut ainsi permettre de se sédentariser, en cela qu'elle peut être choisie pour ne pas avoir à quitter un lieu de résidence permanent. Une enquête réalisée en Suisse sur des « pendulaires » de longue distance (travaillant à plus de 80 km de leur domicile) montre que ces personnes sont souvent très attachées à leurs liens sociaux ou spatiaux (KAUFMANN, 2008). De même, J. Urry (2007) développe le concept de capital en réseau. Il s'agit de la capacité de mobilité permettant d'engendrer et d'entretenir des relations sociales avec des personnes qui ne sont pas, pour la plupart, physiquement proches, c'est-à-dire la capacité à former et à alimenter des réseaux. Certains chercheurs se servent également de la notion de motilité pour analyser la façon dont se perçoivent les individus : elle est alors utilisée pour étudier si les individus se voient comme libres, décidant et choisissant la vie qu'ils mènent ou s'ils se voient comme des hommes

flexibles, dépendant de décisions qu'ils ne maîtrisent pas (KESSELRING, 2005). De même, S. Lord (2011) utilise la motilité comme un outil d'étude de la mobilité dans un contexte de « déprise ». La déprise correspond chez les personnes âgées au réaménagement de leur vie quotidienne, avec la substitution d'activités plus douces à des activités désormais insoutenables ou l'abandon pur et simple de ces activités. La motilité permet à l'auteur d'intégrer les dimensions objectives et subjectives de la mobilité, inscrivant les rapports à l'espace et à l'autre, mais également à soi. Une étude longitudinale a porté sur cent deux entretiens approfondis en 1999, durant lesquels des informations sur les pratiques de mobilité ont été recueillies, et a été complétée en 2006 par une nouvelle série d'entretiens auprès de vingt-deux personnes sélectionnées. Il en ressort que la représentation de la vieillesse qu'ont les personnes elles-mêmes – vieillesse perçue comme un ralentissement, une diminution, une perte de vitalité ou, au contraire, comme une période d'activité et d'autonomie – est en lien direct avec les pratiques du territoire. Ainsi, la motilité permet de différencier les modes de vie par rapport aux relations individuelles avec l'espace et le temps (KAUFMANN *et al.*, 2010).

Les liens entre mobilité et exclusion sociale ont été étudiés à partir du concept de motilité. Ce concept a ainsi été utilisé pour analyser la mobilité comme « droit des droits », c'est-à-dire le droit qui permet l'accès à tous les autres. F. Ascher (2004) soutient cette thèse dans *Les sens du mouvement* en déclarant :

*« Pouvoir se déplacer dans nos sociétés urbanisées est devenu indispensable. Les droits au travail, au logement, à l'éducation, aux loisirs, à la santé, etc., passent ainsi par une sorte de droit générique qui commande tous les autres, le droit à la mobilité. »*

Le droit à la mobilité tire également sa légitimité de la Déclaration universelle des droits de l'homme de 1948 qui reconnaît (article 13, alinéa 1) « le droit pour toute personne de quitter un pays, y compris le sien, et de revenir dans son pays » (WIHTOL DE WENDEN, 2011), mais surtout « le droit de toute personne de circuler librement ». Des liens se dessinent ainsi entre mobilité et exclusion sociale. L'importance de la mobilité dans le processus d'intégration sociale provient du fait que le succès est largement dû à la coprésence physique, dans le sens où beaucoup d'activités la nécessitent, telles que les négociations pour le travail, la signature d'un contrat ou un dîner avec des amis (KAUFMANN *et al.*, 2010). De même, S. Ureta (2008), qui définit l'exclusion sociale comme la non-participation aux activités normales de la société dans laquelle vivent les individus, montre que cette participation aux activités d'un groupe social implique souvent la coprésence et la mobilité. La motilité est alors un prérequis pour l'intégration sociale et son insuffisance ou son absence peut provoquer l'exclusion sociale. L'auteur l'utilise ainsi comme un outil d'analyse de la relation entre mobilité et intégration sociale. Dans la recherche menée dans un quartier défavorisé de la ville de Santiago du Chili, il indique que dans le cas des interviewés, il y a bien exclusion sociale dans le sens où ils ne participent pas aux activités de

la société. Leur mobilité est suffisante pour accomplir des tâches d'ouvrier peu qualifié ou de femme au foyer, mais les personnes interrogées n'ont pas le niveau de motilité nécessaire pour pouvoir prétendre à des emplois plus qualifiés. Une motilité très limitée peut alors restreindre la socialisation, et l'exclusion sociale est liée aux accès réduits à la mobilité (RAVALET *et al.*, à paraître 2016). Cette dernière conditionne bien l'accès aux autres droits (FÉRÉ, 2011).

La motilité est une ressource de plus en plus importante pour l'insertion sociale et, notamment, pour l'insertion socioprofessionnelle et l'accès au marché de l'emploi dans un contexte de montée du chômage et de multiplication des contrats à durée déterminée (CDD) (KAUFMANN, 2008 ; DUBOIS *et al.*, 2015). Il en découle que les personnes dotées de peu de motilité ou de faibles ressources sont confinées dans des lieux qu'elles n'ont pas choisis et sont fixées spatialement, ce qui limite leur accès à la ville (JIRON, 2010). Ainsi, après la mise en place d'un nouveau système de transport public à Santiago du Chili, 12 % des personnes interrogées déclarent explicitement avoir changé d'itinéraires et d'habitudes de déplacement à la suite des difficultés rencontrées avec le Transantiago. Ces personnes étaient auparavant, dans une large mesure, des usagers captifs ; elles se déplacent désormais moins, en particulier pour des motifs de loisirs, renonçant à de nombreux déplacements et restant plus près de leur domicile (WITTER, 2012). Aussi C. Féré (2011) souligne-t-elle que la double fragmentation des territoires et du travail entraîne les plus modestes à se limiter à des espaces de vie étroits. De même, la désaffiliation altère peu à peu le potentiel de mobilité des familles qui restreignent alors leur espace au « territoire du proche » (MAZÉ, 2013).

L'ouvrage de S. Borja, G. Courty et T. Ramadier (2012a) s'efforce d'analyser comment les pratiques spatiales participent à la structure des rapports sociaux (renforcement, pérennisation ou transformation des hiérarchies dans l'espace social) : la mobilité exerce des effets sur les positions sociales de départ et les déplacements ont des effets sociaux en ce qu'ils peuvent soit renforcer la reproduction sociale, soit renforcer les écarts entre positions sociales. En pratique, la motilité n'a pas toujours vocation à être transformée en mouvement : beaucoup d'acteurs cherchent à acquérir des accès et des compétences pour s'assurer contre les risques. Les individus développent alors leur motilité, dans la mesure du possible, comme une garantie contre les changements imprévisibles de statut (KAUFMANN *et al.*, 2010). En définitive, dans le monde occidental où la mobilité est valorisée, ne pas se déplacer ne signifie pas seulement perdre un accès, mais également s'exposer à l'éventualité d'une exclusion sociale (LORD, 2011).

## LA MOTILITÉ ET LES POLITIQUES PUBLIQUES

L'examen de la littérature montre que la notion de motilité a également été mobilisée dans différents domaines sectoriels de l'action publique et utilisée pour analyser ces aspects des politiques publiques. La motilité permet alors une approche centrée sur l'appropriation des moyens de transport et sur le vécu

de la ville par la mobilité. Ce dernier point correspond au niveau macro de la recherche sur la motilité, c'est-à-dire aux liens entre les politiques sociales et les géopolitiques nationales (KAUFMANN *et al.*, 2004).

### **La motilité pour planifier l'offre de transport**

Cet aspect a été approché d'un point de vue très opérationnel pour la projection de l'offre de transport. V. Kaufmann *et al.* (2009), dans le cadre de leur étude sur la pertinence du cadencement ferroviaire, ont mis en exergue les moyens d'amélioration du système de cadencement appliqué au cas français. Les auteurs ont ainsi identifié six variables agissant sur la motilité : le temps de déplacement, la disponibilité temporelle, le confort, la disponibilité spatiale, l'appropriabilité et le niveau de prix, toutes variables centrales dans la formation des choix modaux. Il leur a été possible d'évaluer l'impact de l'horaire cadencé sur la demande. La motilité de la population est le résultat des politiques, des règles du jeu produites par la politique. L'action publique peut ainsi jouer sur l'accès en rendant l'accessibilité en voiture difficile ou bien jouer sur l'appropriation en montrant qu'il existe des alternatives à l'automobile (KAUFMANN *et al.*, 2003). Clermont-Ferrand, par exemple, siège de la société Michelin, se définit par la place importante accordée à l'automobile et a planifié son développement depuis trente ans en ce sens. Grenoble, quant à elle, donne encore la priorité au trafic automobile en périphérie, mais se caractérise par une accessibilité multimodale au centre. Suivant la ville, les personnes rencontrent des difficultés différentes, car les politiques menées sont différentes. Néanmoins, une agglomération ayant réussi à se concentrer sur le développement des transports publics et leur amarrage à l'urbanisation n'est pas forcément facile à pratiquer pour des populations vulnérables dans leur mobilité quotidienne. Par exemple, il semble moins compliqué de se déplacer à Clermont-Ferrand lorsqu'on dispose d'une voiture que de profiter du réseau de tramway grenoblois quand les activités quotidiennes ne se déroulent pas au centre-ville (MAKSIM, 2011). Les États tendent à donner une signification aux pratiques de mobilité. Ils définissent ainsi des catégories telles que légal, non-documenté, territoire, espace et frontière qui déteignent sur la façon dont nous conceptualisons la mobilité (GLICK SCHILLER et SALAZAR, 2013). Les histoires structurelles influencent également les politiques. Par exemple, une personnalité politique refusait une barrière de péage afin de ne pas restreindre la liberté, pensant que les individus sont d'autant plus libres qu'ils disposent de davantage de moyens de transport, mais oubliant que l'automobile est l'une des technologies les plus contraignantes, du fait de l'espace pris par les routes, les parkings, etc., où il n'est pas possible de se déplacer à pied (FREUDENDAL-PEDERSEN, 2007). V. Guigeno (2008) se saisit aussi de la notion afin de comprendre et d'enrichir l'histoire des transports. Il l'utilise précisément comme ressource pour analyser la compétition qui a eu lieu entre l'aérotrain – finalement abandonné – et le train à grande vitesse (TGV).

## La motilité pour comprendre l'urbanisation

La motilité est aussi pensée comme élément central dans la fabrication ou la production de la ville et du territoire. Les liens avec l'hospitalité qu'elle rencontre dans les territoires et la façon dont elle se traduit en localisation résidentielle sont ainsi étudiés. V. Kaufmann (2011) s'est notamment intéressé au lien entre les choix de localisation résidentielle et les modes de vie, d'une part, et la manière dont les personnes s'approprient le territoire, d'autre part. Ainsi, les modes de vie résidentiels se différencient à partir de la composante projet de la motilité. La problématique de la croissance urbaine et de l'habitat périurbain est également analysée à partir de la motilité résidentielle des individus et des ménages (KAUFMANN *et al.*, 2003). Au-delà, la motilité peut être perçue comme contraignant l'aménagement du territoire. Très tôt, MacKenzie (1927) a défendu l'idée que la distribution spatiale des maisons et des lieux d'intérêt ne peut être plus étendue que la distance physique qui peut être parcourue quotidiennement avec les moyens de transport courants. Par exemple, dans certaines villes chinoises, les puits sont proches car les déplacements ne se font que grâce à des moyens non mécanisés. Cet auteur a soutenu également que l'augmentation de la fluidité conduit à une nouvelle distribution spatiale des maisons et des lieux d'intérêt ainsi qu'à une spécialisation de la ville. La ville s'organise en fonction des besoins et de la facilité à se déplacer d'un lieu à l'autre. Ainsi, après un travail précis sur les personnes atteintes de déficiences cognitives, J. Rosenkvist *et al.* (2010) insistent sur l'idée que la motilité, qui permet de bien prendre en compte ces difficultés, devrait être à la base de l'aménagement. Ils développent l'idée de « *motile planning* ». Les potentiels de mobilité dépendent donc des possibilités offertes par les systèmes techniques et ne sont pas sans lien avec la distribution spatiale des fonctions urbaines et leur accessibilité, donc avec la matérialisation dans le territoire des politiques passées (MAKSIM, 2011). À l'inverse, selon J. Vallée (2012), la motilité est un concept sociologique qui s'applique aux individus et l'espace n'en fait pas partie ; en revanche, selon le lieu où il habite, l'individu a plus au moins besoin de développer sa motilité. La motilité des acteurs publics est également analysée, elle est alors définie comme la capacité à déployer un contexte accueillant pour une grande diversité d'acteurs, voire à changer la trajectoire d'une ville. Il peut s'agir de la capacité à coordonner les politiques de développement territorial et les transports urbains (KAUFMANN, 2011).

## La motilité pour analyser les politiques sociales

Le concept de motilité a également été employé comme un outil d'analyse des politiques sociales. Ainsi, le mémoire d'A. Mazé (2013) s'interroge sur la mobilité des ayants droit et, plus particulièrement, sur celle des familles monoparentales et des bénéficiaires potentiels des prestations sociales. Il évalue l'accès aux droits sociaux au travers des questions de mobilités urbaines. L'accent est porté

sur l'acteur *via* l'appropriation des moyens de transport et de la spatialisation des structures, et c'est pour cette raison que le concept de motilité est utilisé. Il permet de laisser plus de place aux stratégies individuelles et aux logiques d'acteurs par rapport aux études classiques sur la mobilité qui s'attachent davantage aux structures et aux équipements de transport. C. Féré (2011), qui dans sa thèse a étudié l'accès aux aides à la mobilité dans l'agglomération lyonnaise dans le cadre de dispositifs d'insertion socioprofessionnelle, pointe également que le droit à la mobilité pour tous passe par l'individualisation des réponses et le développement d'aides à la mobilité pour les personnes en difficulté, et nécessite le développement de nouveaux services souples et adaptés aux besoins de mobilité. Aussi, les acteurs de l'insertion qui appréhendent les problèmes de mobilité dans toute leur complexité sont ceux qui prennent en compte l'accès et les compétences, ce qui renvoie de façon sous-jacente à la motilité. Néanmoins, quand ces dispositifs d'aide sont mis en place, ils s'éloignent souvent des besoins et ne rencontrent donc que des publics très restreints. On trouve là les limites de la territorialisation et de l'individualisation de l'action collective urbaine. La segmentation permet certes une prise en compte au plus près des besoins des individus, mais porte en elle une action publique collective à plusieurs vitesses, à la carte selon les usagers.

## CONCLUSION

Ce travail de dépouillement de la littérature a permis de dresser un état des lieux de l'utilisation de la notion de motilité ainsi que des critiques qu'elle a suscitées. Nous avons présenté la manière dont des auteurs en provenance de disciplines diverses, telles que l'anthropologie, la géographie, l'économie ou encore l'urbanisme avaient utilisé la notion de motilité. Nous avons pu également mettre en évidence les incitations à l'utilisation de cette notion dans des disciplines telles que les sciences cognitives. Toutes ces disciplines se retrouvent autour d'un objet commun, la mobilité : plus l'objet est investi dans une discipline donnée, plus il est aisé de mettre en évidence l'usage de la motilité.

Ce chapitre a décliné trois approches différentes de la motilité. La première s'inscrit dans une perspective sociale, permettant de penser les inégalités de mobilité – inégalités dans les capacités à être mobile, dans le degré de contrainte ou de liberté lors des pratiques de mobilités ou dans le degré de satisfaction lors de celles-ci. Pour la seconde, nous avons mis en évidence les travaux de certains chercheurs qui ont utilisé la motilité dans le cadre d'approches sociologiques centrées sur les modes de vie, à la fois pour comprendre les comportements de mobilité et pour penser les relations sociales. Troisièmement, d'un point de vue politique, la motilité a été utilisée pour la planification de l'offre de transport et de l'aménagement du territoire ainsi que pour l'analyse des politiques sociales.

Il en ressort que la motilité a dépassé son objectif initial, qui était de créer un lien entre le travail théorique et les recherches empiriques et ainsi de comprendre dans quelle mesure les potentiels de vitesse pouvaient être considérés comme

des vecteurs de changement social. La motilité permet en effet de répondre à certaines critiques formulées à l'encontre du concept de mobilité. Le terme de mobilité tel qu'il est le plus couramment utilisé se réfère uniquement à la mobilité spatiale, ne s'applique qu'aux déplacements réalisés et se mesure de façon fonctionnelle (GALLEZ et KAUFMANN, 2009). La notion de motilité permet de laisser une place aux stratégies individuelles et aux logiques d'acteurs, alors que les études classiques sur la mobilité s'attachent davantage aux structures et aux équipements de transport (MAZÉ, 2013). Elle rend possible l'intégration des dimensions objectives et subjectives de la mobilité, car elle intègre les rapports à l'espace et à l'autre mais également à soi, sachant que les pratiques du territoire sont en lien avec la représentation de soi (LORD, 2011). La motilité porte également une attention particulière aux utopies et aux représentations (FREUDENDAL-PEDERSEN, 2007). Elle permet finalement de décrire les situations des personnes et s'avère pertinente pour rendre compte du degré de choix des personnes en matière de mobilité (DUBOIS *et al.*, 2015).

Le concept de motilité souffre cependant de plusieurs limites. La motilité suggère, par exemple, que les personnes sont en position de choix pour décider de leur mobilité (BUHLER, 2012). Il en résulte que les éléments plus habituels et les codes tacites et informels qui influent aussi sur les comportements de mobilité sont mal pris en compte. Le concept de motilité semble également méconnaître les conditions d'interdépendance entre les acteurs et le fait que le potentiel de mobilité peut être passif (KELLERMAN, 2012). Quant à l'opérationnalisation de la notion, la nécessité de disposer de données fines concernant la motilité impose souvent des contraintes importantes en termes de taille des échantillons et les données actuellement disponibles le sont uniquement pour les droits d'accès et les compétences. Une progression dans la définition et l'opérationnalisation de la dimension projet de la motilité est certainement nécessaire<sup>1</sup>.

Il reste que la notion de motilité semble bien être pensée pour être appliquée dans nos sociétés contemporaines.

L'ensemble de ces éléments est à la base de cet ouvrage et a vocation à être précisé, afin de mettre la motilité et son approche à l'épreuve de quinze années d'existence en sciences sociales.

Nous avons pu voir à quel point l'utilisation de la motilité ou sa référence pouvaient être parfois très ciblées et finalement assez pauvres sur le plan épistémologique et théorique. Nous nous concentrerons donc, dans la suite de cet ouvrage, sur une série d'auteurs et de recherches ayant recouru de la manière la plus précise à la notion de motilité.

---

<sup>1</sup> MICHEL Hubert et LEBRUN Kevin, « La motilité comme indicateur pour planifier le territoire », communication lors du séminaire Écologie de la motilité, École polytechnique fédérale de Lausanne, 28 mai 2014.

## BIBLIOGRAPHIE

- ASCHER François, «Les sens du mouvement: modernités et mobilités», in ALLEMAND Sylvain, ASCHER François, LÉVY Jacques (dir.), *Les sens du mouvement*, Paris: Éditions Belin, 2004, p. 21-34.
- BEAUCHAMPS Margot, «L'accessibilité numérique. Transformer le risque de renforcement des inégalités numériques en opportunités.», *Les Cahiers du numérique*, n° 1, vol. 5, p. 101-118.
- BORJA Simon, COURTY Guillaume, RAMADIER Thierry, «De la valorisation de la mobilité à la domination par la mobilité ou comment la mobilité dit, fait et dispose l'individu», *Regards Sociologiques*, n° 45-46, 2012a, p. 101-110.
- BORJA Simon, COURTY Guillaume, RAMADIER Thierry, «La mobilité comme capital? Doutes et interrogations», 2012b, en ligne, consulté le 15 avril 2014, <http://fr.forumviesmobiles.org/controverse/2012/12/11/mobilite-comme-capital-488>.
- BRAND Peter, DAVILA Julio D., «Mobility innovation at the urban margins Medellin's Metrocables», *City*, vol. 15, n° 6, 2011, p. 647-661.
- BUHLER Thomas, *Éléments pour la prise en compte de l'habitude dans les pratiques de déplacements urbains*, Thèse de doctorat, INSA de Lyon, 2012.
- DE WITTE Astrid, HOLLEVOET Joachim, DOBRUSZKES Frédéric, HUBERT Michel, MACHARIS Cathy, «Linking modal choice to motility: a comprehensive review», *Transportation Research Part A*, vol. 49, 2013, p. 329-341.
- DOHERTY Catherine, «Agentive motility meets structural viscosity: Australian families relocating in educational markets», *Mobilities*, vol. 10, n° 2, 2015, p. 249-266.
- DUBOIS Yann, RAVALET Emmanuel, KAUFMANN Vincent, « Quel potentiel face à la grande mobilité? Réflexions exploratoires autour de la notion de motilité», *Recherche – Transports – Sécurité*, n° 1, 2015, p. 47-61.
- FERE Cécile, *Concilier accès à la mobilité pour tous et mobilité durable*, Thèse de doctorat, Université Lyon 2, Institut d'urbanisme de Lyon, 2011.
- FREUDENDAL-PEDERSEN Malene, «Mobility, Motility and Freedom: The Structural Story as an Analytical Tool for Understanding the Interconnection», *Swiss Journal of Sociology*, vol. 33, n° 1, 2007, p. 27-43.
- GALLEZ Cécile, KAUFMANN Vincent, «Aux racines de la mobilité en sciences sociales: contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine», in FLONNEAU Mathieu, GUIGUENO Vincent (éd.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité?*, Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2009.
- GHERARDI Laura, PIERRE Philippe, «Mobilités géographiques et écarts de pouvoir au sein de trois entreprises mondialisées. Mobiles, immobiles et "ubiquistes"», *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 26, n° 1, 2010, p. 161-185.
- GLICK SCHILLER Nina, SALAZAR Noel, «Regimes of mobility across the Globe», *Journal of Ethics and Migration Studies*, vol. 39, n° 2, 2013, p. 183-200.
- GUIGUENO Vincent, «Building a High-Speed Society France and the Aérotrain, 1962-1974», *Technology and Culture*, vol. 49, n° 1, 2008, p. 21-40.

- JENSEN OLE B., «“Facework”, Flow and the City: Simmel, Goffman, and Mobility in the Contemporary City», *Mobilities*, vol. 2, 2006, p. 143-165.
- JIRON Paula, «Mobile Borders in Urban Daily Mobility Practices in Santiago de Chile», *International Political Sociology*, vol. 4, 2010, p. 66-79.
- KAUFMANN Vincent, *Rethinking mobility*, Farnham: Ashgate, 2002.
- KAUFMANN Vincent, *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*, Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, 2008.
- KAUFMANN Vincent, *Re-thinking the city*, Londres & Lausanne: Routledge & EPFL Presse, 2011.
- KAUFMANN Vincent, «De l'espace au temps: ces mobilités hybrides qui transforment la ville», in CHALAS Yves, PAULHIAC Florence (éd.), *La mobilité qui fait la ville*, Actes des 3<sup>es</sup> rencontres internationales en urbanisme de l'Institut d'urbanisme de Grenoble, Lyon: Éditions du Certu, 2008.
- KAUFMANN Vincent, BERGMAN Manfred Max, JOYE Dominique, «Motility: mobility as a capital», *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 28, n° 4, 2004, p. 745-756.
- KAUFMANN Vincent, SCHULER Martin, CREVOISIER Olivier, ROSSEL Pierre, *Mobilité et motilité de l'intention à l'action*, Cahier du LaSUR n° 4, Lausanne: EPFL, 2003, 76 p.
- KAUFMANN Vincent, STAHLI Luigi, STOHLER Werner, WITTER Regina, *Étude de la pertinence du cadencement*, Cahier du LaSUR n° 18, Lausanne & Paris: EPFL & RFF, 2009.
- KAUFMANN Vincent, VIRY Gil, WIDMER Eric D., «Motility», in SCHNEIDER Norbert F., COLLET Beate (éd.), *Mobile Living Across Europe II. Causes and Consequences of Job-Related Spatial Mobility in Cross-National Comparison*, Opladen: Barbara Budrich Publishers, 2010, p. 95-112.
- KAUFMANN Vincent, WIDMER Eric D., «Motility and Family Dynamics: Current Issues and Research Agendas», *Zeitschrift für Familienforschung*, vol. 18, n° 1, 2006, p. 111-129.
- KELLERMAN Aharon, «Potential mobilities», *Mobilities*, vol. 7, n° 1, 2012, p. 171-183.
- KESSELRING Sven, «New mobilities management. Mobility pioneers between first and second modernity», *Zeitschrift für Familienforschung*, vol. 17, n° 2, 2005, p. 129-143.
- LORD Sébastien, «Le choix de vieillir à domicile: l'inévitable adaptation des modes de vie. Évolution de la mobilité quotidienne d'un groupe d'ânés de banlieue pavillonnaire», *Retraite et société*, vol. 60, n° 1, 2011, p. 197-213.
- MAKSIM Hanja-Niriana, *Potentiels de mobilité et inégalités sociales: la matérialisation des politiques publiques dans quatre agglomérations en Suisse et en France*, Thèse de doctorat, EPFL, 2011.
- MARRAULT Laurie, *De la conception d'une plateforme de télétravail virtualisée et unifiée. Analyses socio-techniques du travail à distance équipé*, Thèse de doctorat, ParisTech, 2012.
- MAZE Amélie, *De la distance géographique à la distance sociale: la question de la motilité dans les parcours d'accès aux droits sociaux des familles monoparentales*, Mémoire de master, IEP Grenoble, 2013.

- MACKENZIE Roderick D., « Spatial distance and community organisation pattern », *Social forces*, vol. 5, n° 4, 1927, p. 623-627.
- RAVALET Emmanuel, VINCENT-GESLIN Stéphanie, DUBOIS Yann, « Job-related “high mobility” in times of economic crisis: Analysis from 4 European countries », *Journal of Urban affairs*, à paraître 2016.
- RAVALET Emmanuel, VINCENT-GESLIN Stéphanie, KAUFMANN Vincent, VIRY Gil, DUBOIS Yann, *Grandes mobilités liées au travail, Perspectives européenne*, Éditions Economica, 2015.
- ROSENKVIST Jenny, RISSER Ralf, IWARSSON Susanne, STAHL Agneta, « Exploring mobility in public environments among people with cognitive functional limitation – challenges and implications for planning », *Mobilities*, vol. 5, n° 1, 2010, p. 131-145.
- URETA Sebastian, « To move or not to move? Social exclusion, accessibility and daily mobility among the low-income population in Santiago, Chile », *Mobilities*, vol. 4, 2008, p. 269-289.
- URRY John, *Mobilities*, Cambridge: Polity Press, 2007.
- VALLEE Julie, « L'influence croisée des espaces de résidence et de mobilité sur la santé. L'exemple des recours aux soins de prévention et de la dépression dans l'agglomération parisienne », *Bulletin de l'Association des géographes français*, n° 2, 2012, p. 269-275.
- WALSER Olivier, « Mobilités, rôles sociaux et bien-être en famille », *Work in progress. Études genres*, 7<sup>e</sup> édition, Université de Lausanne, 2008, p. 13-17.
- WIHTOL DE WENDEN Catherine, « Le droit à la mobilité, un droit de l'homme à l'horizon 2030? », in GAY Christophe, KAUFMANN Vincent, LANDRIEVE Sylvie, VINCENT-GESLIN Stéphanie, *Mobile /Immobilier*, La Tour d'Aigues: Éditions de l'Aube, 2011.
- WITTER Regina, *Public Urban Transport, Mobility Patterns and Social Exclusion. The Case of Santiago de Chile*, Thèse de doctorat, EPFL, 2012.

**Abstract:** *This chapter presents a literature review, which has developed into an inventory of the usages of the motility concept. This work shows that it has been used to understand mobility inequalities, to conduct lifestyle-centered studies and to evaluate public policies. Though this concept has several limitations, it opens new perspectives for research on mobility.*



## **PREMIÈRE PARTIE**

### **MOTILITÉ ET DROIT À LA MOBILITÉ**



## 2

# MOBILE POUR S'INSÉRER OU S'INSÉRER POUR ÊTRE MOBILE ? DE L'ACCOMPAGNEMENT AU RISQUE D'INJONCTION

LAURENCE NOGUES

**Résumé :** Des années de pratique d'accompagnement à l'insertion socioprofessionnelle m'ont amené à constater que le déplacement intègrait de nombreuses composantes inhérentes à la personne, aux institutions et aux politiques publiques. De recherches en actions, un simple questionnement sur la thématique mobilité s'est transformé en une expertise qui me permet, aujourd'hui, de présenter les méthodes et les outils élaborés au sein de l'association *Mouvances* pour tenter d'évaluer et de susciter l'apprentissage de la mobilité.

## INTRODUCTION

**A**ccompagnatrice sociale durant de nombreuses années, j'ai participé à la mise en œuvre de multiples dispositifs d'insertion nationaux ou locaux destinés à lever les freins à l'accès à l'emploi. Ces expériences de terrain m'ont permis de me confronter aux problématiques de mobilité des personnes en parcours d'insertion.

Les difficultés de déplacement ont longtemps été considérées comme un frein parmi les autres – la santé, le logement, le manque de qualification, etc. – avant que l'on comprenne, au fil du temps, que les capacités nécessaires à la mise en mouvement étaient prépondérantes dans la mobilité. Dans un premier temps, posséder le permis de conduire est apparu comme une évidence pour pallier le manque de mobilité ; j'ai donc créé une auto-école de conduite à statut associatif, avant qu'on ne constate au cours de cette expérience qu'un permis de conduire

n'est pas immédiatement accessible à tous quand se déplacer n'est pas non plus une chose donnée.

C'est au sein d'une première structure associative, *Mouvances*, dont l'objet est de favoriser toutes les mobilités, que j'ai pu poursuivre mes travaux sur les freins à la mobilité : re-questionner les dimensions nécessaires, définir les composantes de la mobilité, déterminer les compétences et les capacités sociales ou cognitives, tenter de comprendre les problématiques, évaluer les atouts et les freins, et ce, en collaboration avec les publics en insertion avec l'objectif d'analyser les écarts entre les dispositifs et les besoins des personnes.

Les travaux conduits durant six ans, en collaboration avec de nombreux professionnels de l'accompagnement, associatifs ou institutionnels, ont permis d'élaborer une démarche, des méthodes et des outils adéquats pour tenter de lever les freins au déplacement ; ils ont également contribué à réduire les écarts constatés entre les institutions, les dispositifs et les pratiques des conseillers, le tout afin de répondre aux besoins de mobilité des personnes autant que des institutions qui les mettent en place.

On trouvera ici le témoignage d'une praticienne qui présente une vision de la réalité du terrain et qui, on l'espère, permettra d'appuyer les travaux conduits sur le sujet.

## **D'UNE IDÉE DE L'ACCOMPAGNEMENT AUX DISPOSITIFS ET À LEURS LIMITES**

### **L'accompagnement et les dispositifs**

Lorsqu'en 1997, j'ai occupé mon premier poste d'accompagnatrice au sein d'un Plan local d'insertion par l'économique (PLIE), ma vision de l'accompagnement était « idéaliste » : je supposais qu'accompagner consistait à faire un bout de chemin ensemble avec la notion d'empathie et de protection envers le compagnon de voyage. Une relation qui impliquait une réciprocité dans le respect de chacun. En ce sens, l'accompagnement social, professionnel ou socio-professionnel – distinctions importantes qui déterminent les politiques publiques et les financements qui s'y rapportent – était vu comme une relation réciproque prenant en compte la demande de chacun avec une obligation de droits et de devoirs mutuels, souvent contractualisés officiellement, impliquant le maintien d'une rémunération *a priori* de part et d'autre. Cette notion d'accompagnement induisait donc l'obligation d'égalité et d'équité de moyens et de services proposés par chaque accompagnateur à chaque accompagné.

Or, sur le terrain, la réalité est tout autre : si les politiques publiques financent des actions nationales, l'offre de services reste disparate et soumise à de nombreux facteurs. La qualité de l'accompagnement est aléatoire et dépend à la fois des spécificités des territoires, du dispositif auquel est rattaché le bénéficiaire, de l'investissement des collectivités et des structures, sans oublier les compétences

de l'accompagnateur. Ainsi, selon la catégorie du bénéficiaire : jeune (moins de vingt-six ans), demandeur d'emploi (DE), bénéficiaire du revenu de solidarité active (RSA), demandeur d'emploi de longue durée (DELD) recevant une allocation spécifique de solidarité (ASS), travailleur handicapé (TH) reconnu à plus de 80 % ou non, chômeur de plus de cinquante ans, résident en zone urbaine sensible, migrant, femme, homme, etc., les droits et les devoirs, les allocations, les dispositifs d'accompagnement et les aides financières divergent. D'autant plus que ces catégories de personnes sont souvent encore scindées en deux, c'est-à-dire que selon la nature des besoins, sociaux ou professionnels, le référent est différent. La personne concernée peut faire l'objet de plusieurs suivis distincts et sans collaboration directe entre les différents acteurs.

La multitude de dispositifs et le découpage « emploi ou social » compliquent l'accompagnement des bénéficiaires dans leur globalité et génèrent des situations confuses au travers de préconisations parfois contradictoires. L'accompagnement est en effet centré sur les droits attachés à la catégorie dont dépend le bénéficiaire et sur la nature de ses freins, et non sur ses besoins spécifiques à un moment donné de son parcours.

Ce premier constat m'a convaincue qu'une approche globale de la personne était indispensable dans la relation d'aide, ce qui, nous le verrons plus tard, s'est confirmé dans l'accompagnement à la mobilité.

### **L'expérience d'un dispositif centré sur la personne**

De 2000 à 2009, l'État français a financé un dispositif spécifique, l'Appui social individualisé (ASI)<sup>1</sup>, qui permettait d'accompagner l'ensemble des publics en situation de précarité pendant une durée de vingt-quatre mois au maximum. Les objectifs étaient de lever tous les freins (santé, logement, surendettement, accès aux droits, etc.) afin de favoriser un accès à la formation ou à l'emploi. Cette mesure permettait d'aborder la personne dans sa globalité, sans distinction entre le « professionnel » et le « social », et d'aller au-devant des personnes, c'est-à-dire de se rendre à leur domicile si elles n'avaient pas la possibilité de se déplacer. Le dispositif devait permettre de rendre les personnes autonomes dans leurs démarches, en les accompagnant physiquement au besoin. Un accompagnement que je juge idéal pour ma part et dont les résultats nationaux étaient significatifs.

C'est dans ce cadre qu'une action a pu être mise en œuvre durant cinq ans en me permettant d'accompagner de multiples situations en milieu rural et urbain. Pour constater que, quel que soit l'espace considéré, les freins à l'insertion sont multiples : accès aux droits, santé, logement, surendettement, savoirs de base, manque de qualification, garde d'enfant, pour ne citer que les plus courants.

<sup>1</sup> <http://www.sante.gouv.fr/fichiers/bo/2007/07-06/a0060154.htm>

De cette expérience est née l'idée que la mobilité n'était pas un frein comme les autres et que, surtout, elle ne se résumait pas à la possibilité de se rendre d'un point A à un point B. De nombreux exemples m'ont ainsi prouvé qu'il ne suffisait pas d'aller chercher la personne à son domicile – la porte pouvait rester close – ou de financer un permis de conduire pour qu'une personne s'engage dans la formation à la conduite.

Cependant, dans une société du « tout-voiture » et dans le cadre de ce dispositif, l'obtention du permis de conduire demeurait la solution pour accéder à l'emploi et les financements publics à la mobilité se concentraient donc, en 2005, sur l'obtention du sésame, bien que la formation en auto-école traditionnelle ne réponde pas aux besoins des publics qui, pour la plupart, ne parvenaient pas à obtenir le code. La découverte de l'existence d'écoles de conduite à statut associatif (ECSA) mettant en œuvre une pédagogie adaptée et un accompagnement spécifique constitua une révélation suffisamment forte pour me convaincre de créer une auto-école. Ces ECSA existent depuis plus de quarante ans et sont fédérées pour la plupart au sein de la Fédération des associations de la route pour l'éducation (FARE)<sup>2</sup>, les premières ayant été créées dans le cadre de la prévention spécialisée à destination des jeunes.

Si ces dispositifs existent, c'est que la mobilité a longtemps été considérée par les professionnels de l'insertion comme un frein au même titre que les autres, à savoir une composante à prendre en compte à part et souvent abordée en fin de parcours, comme une « cerise sur le gâteau », récompense de l'investissement dans les démarches matérialisée par une aide financière à l'obtention du permis de conduire. Cette approche a malheureusement porté préjudice à de nombreuses personnes en insertion et repose sur la croyance que tout individu est capable de passer le permis de conduire et que seul s'y oppose le frein financier. Ces croyances affectent la pertinence des prescriptions en ECSA, l'analyse de la demande étant bien plus complexe que la corrélation avec le projet professionnel. Car l'insertion professionnelle subordonnée à la possession du permis de conduire est induite par les accompagnateurs eux-mêmes et les personnes accompagnées se rallient volontiers à la pression sociale du « tout-voiture » pour s'en sortir. Elles s'abritent même parfois derrière cette condition pour expliquer ne pas trouver d'emploi, attendant un financement miracle qui, lorsqu'il arrive, les pousse dans leurs retranchements. Nombre de situations ont pu mettre en évidence, dans le cadre de l'action « permis », des demandes qui ne correspondaient finalement pas au désir profond des personnes, mais reflétaient l'expression d'une pression sociale pour l'insertion.

---

<sup>2</sup> <http://federation-fare.fr/>

## Les limites constatées

La conduite automobile exige de gérer de nombreuses actions en même temps, ce qui nécessite de multiples compétences, notamment cognitives, à mobiliser dans un espace complexe et hostile. Le niveau socioprofessionnel a bien sûr son importance dans l'obtention du code de la route, mais n'a pas toujours à voir (selon le cas) avec cette faculté de conduire : le titulaire d'un diplôme supérieur, tourné vers l'analyse, pourra éprouver davantage de difficultés au volant qu'une personne non qualifiée qui pourra exécuter, sans hésiter, les actions nécessaires. Un autre exemple illustre la complexité de l'accès à la voiture dans ce qu'elle engage de mobilité : une femme issue de l'immigration voulant passer son permis monta, lors de l'évaluation de conduite, à l'arrière du véhicule et refusa de se placer au volant. Plus tard, en entretien, elle put exprimer que se mettre derrière un volant représentait pour elle, qui avait toujours été à l'arrière des véhicules, une transgression culturelle et qu'en conduisant, elle s'octroyait le droit de prendre la place de l'homme. On comprend que l'accompagnement dans ce cas sera long et ira bien au-delà de l'apprentissage de la conduite. Si cet exemple est un cas extrême, il témoigne de situations individuelles complexes où l'apprentissage d'autres codes est un préalable à l'obtention du code. Or les durées de financement et de formation sont souvent bien trop courtes pour permettre d'aboutir à l'obtention du permis.

À côté de ces situations, d'autres mesurent le parcours et prennent conscience des étapes à franchir avant d'accéder à l'autonomie. Pour les plus doués ou les plus chanceux qui réussissent les épreuves du code et de la conduite, le permis permet-il de lever tous les freins ? Non, bien évidemment, car l'acquisition du véhicule, la souscription d'une assurance automobile, les frais d'entretien et le prix de l'essence se présentent comme de nouveaux freins. Et cela, sur un marché du travail qui, pour les plus précaires, offre des contrats à temps partiel peu rémunérés et à durée déterminée, parfois journalière dans certains secteurs, les entreprises recourant de plus en plus à l'intérim ou aux associations intermédiaires<sup>3</sup>. Après que le permis et le véhicule ont été financés, il n'est pas rare de devoir aider la personne accompagnée à élaborer un plan de surendettement... En fait, si cette action a permis à une centaine de personnes d'obtenir le permis de conduire, elle a montré aussi que ce permis n'était pas la solution miracle applicable à tout le monde. Force a été, d'ailleurs, de constater que des personnes trouvaient une autre solution de déplacement au cours de la formation et abandonnaient l'action « permis » pour reprendre une activité.

Mais un autre constat plus prégnant a révélé que la mobilité ne se résumait pas à la possession du permis et d'un véhicule. Ceux des accompagnés qui restaient

<sup>3</sup> <http://travail-emploi.gouv.fr/informations-pratiques,89/fiches-pratiques,91/embauche,108/l-embauche-par-une-association,972.html>

confinés dans un périmètre restreint n'élargissaient pas leur rayon de déplacement pour autant, demeurant sur un territoire connu. Enfin, s'il était besoin de se convaincre que l'obtention du permis de conduire n'est pas un gage de retour à l'emploi, il suffirait de constater que nombre de personnes possédant permis et véhicules sont inscrites au chômage et peinent à trouver du travail.

Cependant, les ECSA présentent aussi l'avantage de capter les financements publics. Dans les territoires qui ne bénéficient pas de ce dispositif, les aides sont versées directement aux auto-écoles privées qui profitent ainsi d'une manne financière importante à l'échelle nationale (500 € versés à l'inscription pour une personne au RSA, et 400 € par Pôle Emploi). Or, on estime que 40 % des personnes formées en auto-écoles traditionnelles obtiennent le code et que 50 % de ces dernières seulement obtiennent le permis. « On estime », car aucune évaluation précise n'a été réalisée après le versement de l'aide par les organismes financeurs, les bénéficiaires ayant souvent quitté les dispositifs avant la fin de la formation.

## LES FREINS INDIVIDUELS À LA MOBILITÉ

Forte de cette première expérience au sein de l'association *Mouvances*, j'ai engagé une démarche d'élaboration de programmes de formation visant à accompagner la mobilité. Durant dix-huit pour une structure associative mettant en œuvre une action collective de resocialisation et de détermination de projet professionnel (parcours de trois, six ou neuf mois), j'ai pu tester, en milieu rural, différents ateliers collectifs et outils pédagogiques auprès d'un public dit « fragile ». Il s'agissait des prémices des « ateliers mobilité » que je développe actuellement.

Cette expérience a été riche d'enseignement sur les connaissances nécessaires à l'organisation d'un déplacement, c'est-à-dire de tout ce qui s'y attache et le complexifie. Pourtant, dans la plupart des dispositifs, les moyens techniques (permis, locations sociales) et financiers (aides, tarification sociale) sont prioritairement pris en compte vis-à-vis des bénéficiaires, alors que de nombreux paramètres sont ignorés concernant ce public, socialement en grande difficulté et touchant au mieux les minima sociaux. En bref, la proposition institutionnelle ne répond pas aux réalités plus complexes.

## De multiples difficultés de mouvement

Les dispositifs concernés sont dirigés vers une population précaire dont on méconnaît les styles de vie et dont les difficultés sont difficiles à appréhender. Les aides à la mobilité proposées « par le haut » sont un parfait exemple de l'inégalité de traitement des personnes en situation de précarité. Chaque « petite case » (RSA, TH, DELD, DE, jeune, migrant, etc.) se réfère à des aides spécifiques allant du financement du permis de conduire ou de l'achat d'un véhicule à la gratuité dans les transports publics, comme si chacun des intéressés

était *a priori* capable de s'approprier ces éléments. Plus encore, ces dispositifs sont changeants et l'information qui parvient aux destinataires est souvent déjà obsolète. C'est pour cette même raison que les tentatives de création de guide papier des aides à la mobilité, qui demande par ailleurs un important travail de recensement de l'existant, sont généralement vouées à l'échec : à la parution, certaines aides n'existent déjà plus. Les « Autorités Organisatrices de Transport » (AOT) elles-mêmes, appliquant des horaires d'été et d'hiver et modifiant régulièrement les lignes et les arrêts des transports en commun, sont source de confusion. Seuls les sites internet de téléchargement d'horaires restent fiables, ce qui renvoie à la fracture numérique : nombreux sont ceux qui n'ont pas accès à internet ou qui ne maîtrisent pas ces interfaces requérant une connaissance du territoire et une orthographe précise des lieux de départ et d'arrivée. La complexité du fléchage des informations et des aides est telle que même les professionnels de l'insertion ne peuvent en être informés en temps réel, alors que la connaissance des moyens de transport et des aides à la mobilité est primordiale et indispensable au public visé.

Un autre constat porte sur les représentations et les croyances liées aux lieux et aux modes de transports. De nombreuses personnes craignent les gares routières ou ferroviaires et, de façon plus générale, les endroits nouveaux et inconnus, souvent sur la base d'impressions forgées au travers de faits divers rapportés par les médias. Dans ce cas, le partage d'expérience avec les pairs, l'organisation de déplacements et l'accompagnement physique à partir des nœuds de transport permet de modifier la perception de ces lieux. Par ailleurs, se déplacer demande de mobiliser un large panel de compétences : lecture, calcul, tableaux à double entrée, lecture de plan et de carte, compréhension de symboles et d'icônes, repérage dans le temps et dans l'espace. Des compétences cognitives qui s'acquièrent par la pratique et l'expérience et permettent de hiérarchiser, de décoder, de planifier et de combiner pour accéder au déplacement multimodal. Se déplacer, c'est mobiliser des compétences individuelles dans un espace collectif, et la maîtrise de compétences sociales (autonomie, communication, affirmation de soi et adaptation) est primordiale dans le déplacement.

La réglementation est également un point important s'agissant de la mobilité. Ainsi, obtenir une simple carte d'abonnement de transport impose de posséder des documents d'identité à jour, des justificatifs de domicile et un compte bancaire, d'avoir participé à la journée de défense citoyenne et de détenir l'attestation scolaire de sécurité routière, et ce, même pour la conduite d'un deux-roues. Pour un public ayant souvent connu des ruptures familiales et des lieux de vie nombreux, la recherche de duplicata et le renouvellement de documents administratifs représentent des démarches longues et compliquées qui s'ajoutent à celles déjà entreprises. À ces dimensions sociales vient s'ajouter l'environnement géographique : l'accès aux transports est plus difficile en milieu rural, certaines zones géographiques déclassées rendent impossible l'utilisation d'un

deux-roues et l'isolement empêche parfois de s'appuyer sur ses proches pour se faire transporter ou faire garder ses enfants.

### **Les hiatus de l'apprentissage de la mobilité**

Lors d'une expérience d'accompagnement, on rencontre souvent des personnes qui semblent « vouloir », « être prêtes à », « très motivées », mais qui, une fois tous les freins levés, c'est-à-dire lorsque les démarches administratives permettant l'accès à la formation ou à l'emploi ont été réalisées, renoncent au dernier moment – des actes manqués incompréhensibles de l'extérieur, mais réels et logiques dans le vécu de la personne. Une telle expérience renforce nécessairement la conviction que l'envie, le désir de faire ou d'apprendre ne se transmettent pas immédiatement – on ne peut pas inoculer un « sérum de motivation » – et que la démarche doit avoir un sens pour l'intéressé.

Au-delà de cette « motivation », on peut parfaitement comprendre les défections, au vu des situations de vie, comme des réponses à des injonctions des organismes sociaux. Mais on peut aussi constater que l'analyse de la demande de la part du professionnel, quel qu'il soit, est souvent trop sommaire. Par manque d'outil à disposition, par facilité ou bien encore parce que cette demande a été induite par le professionnel lui-même. Les mêmes difficultés se retrouvent dans l'accompagnement à la mobilité. La demande d'un permis peut ainsi émaner de suggestions extérieures. Ou bien la proposition d'un deux-roues ou d'une carte de transport, considérée comme acceptable par l'accompagnateur, ne le sera pas pour le bénéficiaire qui n'osera cependant pas refuser mais ne répondra plus aux convocations au moment de passer à l'action.

Ces constats rapides posent la question de la prise en compte globale de la personne, donc de l'évaluation du niveau des connaissances et des compétences, de l'expérience, de la situation administrative, du contexte géographique et social, des moyens techniques et financiers et de l'effet de la demande sur l'intéressé. Il existe de nombreux tests d'évaluation des connaissances ou des capacités psychotechniques destinés au choix d'un projet professionnel ou d'une entrée en formation. Ce n'est pas le cas dans le domaine de la mobilité.

Une recherche conduite auprès des structures mettant en œuvre des actions « mobilité » sur le territoire national<sup>4</sup> a alors montré que les tentatives d'élaboration de questionnaires « diagnostic mobilité » étaient nombreuses, mais que les résultats ne permettaient pas d'établir une cartographie précise des différentes composantes de la mobilité d'une personne. D'une part, les questions – souvent ouvertes – n'offraient aucune possibilité de traitement de données pourtant très utiles pour anticiper les actions à mener auprès de publics spécifiques

---

<sup>4</sup> Recherche effectuée par l'auteure au sein du réseau de la Fédération des associations de la route pour l'éducation (FARE) lors de l'élaboration du diagnostic mobilité.

sur des territoires donnés. D'autre part, ces questionnaires prenaient fréquemment l'allure d'un interrogatoire, incluant des questions parfois difficilement compréhensibles par le public concerné, rappelant la complexité grammaticale des questions du Code de la route (usage de doubles négations, par exemple). Enfin, la méthode elle-même d'administration du questionnaire, avec tous les problèmes liés à la lecture, voire à la compréhension des questions, était discutable dès lors qu'elle requérait de l'accompagnateur reportant les réponses sur la grille qu'il fournisse des explications à l'interviewé, créant ainsi un risque de biais dans les réponses.

## **RÉQUISITIONNER ET DYNAMISER GRÂCE À LA PRISE EN COMPTE DES PROBLÉMATIQUES**

### **L'élaboration et l'évolution d'un outil d'évaluation des compétences mobilité**

Sur la base de ces constats et avec l'aide de professionnels de l'accompagnement et d'acteurs d'actions mobilité<sup>5</sup>, une première réflexion a été conduite sur les composantes à retenir pour évaluer la mobilité des personnes. Huit grands thèmes ont été retenus :

- Mes savoirs et compétences
- Mes expériences
- Mes ressources techniques et financières
- Mon environnement géographique et social
- Ma situation administrative
- Le permis et moi
- Mes freins à la mobilité
- Mes projets mobilité

Ensuite, afin d'éviter les erreurs et les insuffisances décrites plus haut, les interrogations ont été formulées sous la forme de questions « fermées », avec la syntaxe la plus simple possible (en général sujet + verbe + complément) et un recours à la première personne du singulier.

Enfin, un autre des points faibles des questionnaires existants tenait au défaut de mesure réelle des réponses. À la question « Prenez-vous les transports en commun ? », une réponse affirmative n'est pas suffisante. Pour analyser et

---

<sup>5</sup> Maison de l'emploi et de la formation (MEF) du Pays du Grand Beauvaisis, Centre social rural du Pays de Thelle Noailles, Recherche emploi Bury (REB), Association médico-sociale Anne Morgan (AMSAM) Soissons, Artois insertion ressource (AIR) Péronne, Association Vermandois emploi solidarité (AVES) Bohain en Vermondois, Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies (ARENE) Paris, Euro Cordiale Luxembourg, Roue de secours Besançon, Formation insertion travail (FIT) entre autres.

préciser les éléments, il fallait se demander aussi: selon quelle fréquence? De façon autonome? Avec quel niveau de satisfaction? L'envie de réitérer existait-elle? Pour que l'évaluation intègre, chose nouvelle, les notions de fréquence, d'autonomie, de ressenti et d'envie.

La première version papier du questionnaire s'est rapidement transformée en fichier Excel qui offrait la possibilité d'établir un graphique et des statistiques à partir des réponses. Ce format ne permettait cependant pas de regrouper les données des différentes structures et la création d'un questionnaire en ligne est rapidement apparue nécessaire. La mise au point de cette version a fait l'objet d'une étroite collaboration avec Demetrio Mangin, webmaster autodidacte, qui a retranscrit en langage informatique le fruit de tous ces travaux et élaboré la version en ligne du diagnostic. La présentation ci-dessous est donc le résultat d'un travail en binôme indissociable sans lequel le questionnaire n'aurait pu être finalisé.

Le choix d'un tel support permet l'établissement d'un bilan automatique (PDF) et instantané à l'issue de la passation. Le questionnaire ne se substitue bien sûr pas au travail du conseiller et le bilan édité constitue le support de l'entretien destiné, à la fois, à valider ou à invalider les réponses et des préconisations. Chaque thème a été décliné après une étude approfondie des affirmations le composant.

Les réponses aux questions posées dans le cadre des cinq premiers thèmes du questionnaire font l'objet d'une présentation en deux grandes parties: Atouts et Freins. Il est primordial de ne pas stigmatiser les personnes et de ne pas présenter le bilan de l'évaluation sous une forme négative – « Je ne sais pas » ou « Je ne peux pas ». Les informations se lisent donc par « transparence »: par exemple, si la personne éprouve des difficultés avec les chiffres, seules apparaîtront les opérations qu'elle maîtrise – « Je sais faire les additions et les soustractions » – et le conseiller saura donc qu'elle a des difficultés avec les multiplications et les divisions. Les réponses figurent aussi sous la forme de phrases courtes et toujours à la première personne du singulier, permettant ainsi l'appropriation du bilan par le bénéficiaire. Les « points faibles » font l'objet de suggestions et de préconisations: si la personne n'utilise pas internet, on verra la phrase suivante: « Pour me déplacer, je devrais utiliser internet pour préparer mes déplacements ». Par ailleurs, dans le bilan, un paragraphe spécifique permet au conseiller de visualiser rapidement la situation du bénéficiaire au regard du permis de conduire; dans le cas où aucune formation n'a débuté, seul s'affiche « Je n'ai pas le permis ». Dans le cas contraire, un descriptif détaillé du parcours permis est présenté.

Les réponses liées aux thèmes Freins et Projets sont retranscrites dans le bilan sous la même forme que dans le questionnaire, dans la rubrique: « J'ai aussi précisé que ».

La dernière partie, consistant en une « auto-évaluation des besoins », se termine par: « J'aimerais être accompagné(e) dans mes projets mobilité ». Une réponse négative peut remettre en cause la pertinence d'un accompagnement.

*Tableau 1 : Thèmes retenus pour l'évaluation des compétences individuelles de mobilité*

<p><b>1) Mes savoirs et compétences</b> <i>Évaluation des savoirs de base ou des stratégies utilisées</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La maîtrise de la langue, des opérations, du calcul du temps et du coût de transport</li> <li>• La maîtrise des différents moyens de transport, pratique du vélo ou de la conduite</li> <li>• Les méthodes de préparation et d'organisation d'un déplacement</li> <li>• Les moyens utilisés pour se repérer sur le terrain, lecture de plan, utilisation d'internet ou sociabilité du voyage (LE BRETON, 2004, 2005, 2008).</li> </ul>	<p><b>2) Mes expériences</b> <i>Évaluation de la mobilité quotidienne et passée</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilisation des transports et fréquence des déplacements</li> <li>• Autonomie</li> <li>• Expérience de mobilité éloignée</li> <li>• Mobilité de loisir</li> </ul>
<p><b>3) Mes ressources techniques et financières</b> <i>Évaluation des moyens existants et de la possibilité d'en acquérir</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Possession d'un véhicule (vélo, deux-roues, automobile)</li> <li>• Possession d'un titre de transport</li> <li>• Pratique du covoiturage et de l'auto-stop</li> <li>• Anticipation des frais à prévoir (réparations)</li> <li>• Possibilité de micro-crédit</li> </ul>	<p><b>4) Mon environnement géographique et social</b> <i>Évaluation des infrastructures et des contraintes personnelles</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lieu de vie, rural ou urbain</li> <li>• Possibilité de rejoindre des nœuds de transport</li> <li>• Garde d'enfant ou de personne dépendante</li> <li>• Soutien familial ou autre</li> <li>• Liberté d'autonomie</li> <li>• Temps de transport quotidien possible en vue de la reprise d'un emploi</li> </ul>
<p><b>5) Ma situation administrative</b> <i>Évaluation de la conformité réglementaire</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Papiers d'identité à jour</li> <li>• Attestation de sécurité routière</li> <li>• Attestation Journée citoyenne</li> <li>• Amendes transports et contraventions</li> <li>• Assurance responsabilité civile</li> <li>• Véhicule en règle</li> </ul>	<p><b>6) Le permis et moi</b> <i>Situation au regard du permis de conduire</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inscription en auto-école</li> <li>• Durée de formation, heures d'évaluation</li> <li>• Code ou permis obtenu</li> <li>• Échecs ou abandons</li> <li>• Raisons des abandons</li> <li>• Suspension</li> <li>• Permis étranger</li> </ul>
<p><b>7) Mes freins à la mobilité</b> <i>Auto-évaluation des freins</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Peurs et craintes</li> <li>• Santé</li> <li>• Hébergement</li> <li>• Contraintes familiales</li> </ul>	<p><b>8) Mes projets mobilité</b> <i>Auto-évaluation des besoins</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Permis de conduire</li> <li>• Location ou acquisition d'un véhicule</li> <li>• Apprentissage des transports en commun</li> <li>• Besoin d'accompagnement</li> </ul>

## **L'intérêt de l'outil et de son développement institutionnel**

L'outil présenté ci-dessus inclut de nombreux aspects innovants qui peuvent largement servir les conditions de suivi et d'accompagnement de la personne dans son insertion par la mobilité. En fait, l'évaluation des compétences individuelles de mobilité n'est pas le point d'orgue de l'accompagnement mais bien le commencement. Le conseiller peut suivre la progression au fil des étapes du parcours et réévaluer les préconisations, si besoin est et en accord avec le bénéficiaire.

Par ailleurs, l'offre de services et d'outils destinée à l'accompagnement des personnes vers la mobilité autonome est disparate selon les territoires et varie en fonction de la dynamique des structures et des politiques locales. L'évaluation décrite ici permet de proposer un accès ciblé localement, relativement à des offres de trois catégories : des aides techniques, des aides financières et des soutiens – la formation et l'orientation vers des partenaires de la santé, par exemple.

Partant des projets à valider ou à invalider, le conseiller peut formuler des préconisations et proposer des étapes de parcours en fonction des freins et des atouts, puis, à l'issue de l'entretien, saisir les préconisations finalement négociées avec le bénéficiaire. Un exemplaire du bilan est alors remis à la personne et, s'il y a lieu, transmis au prescripteur.

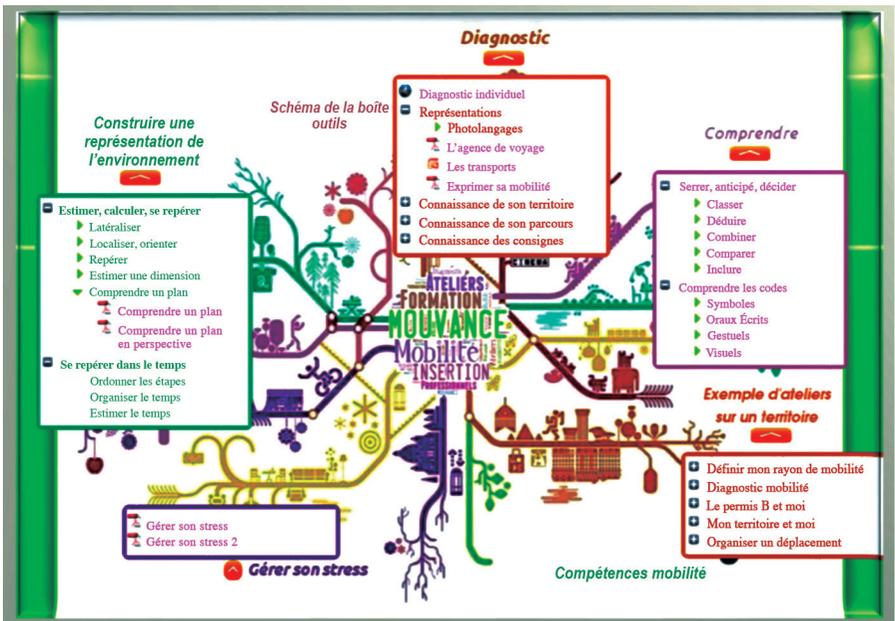
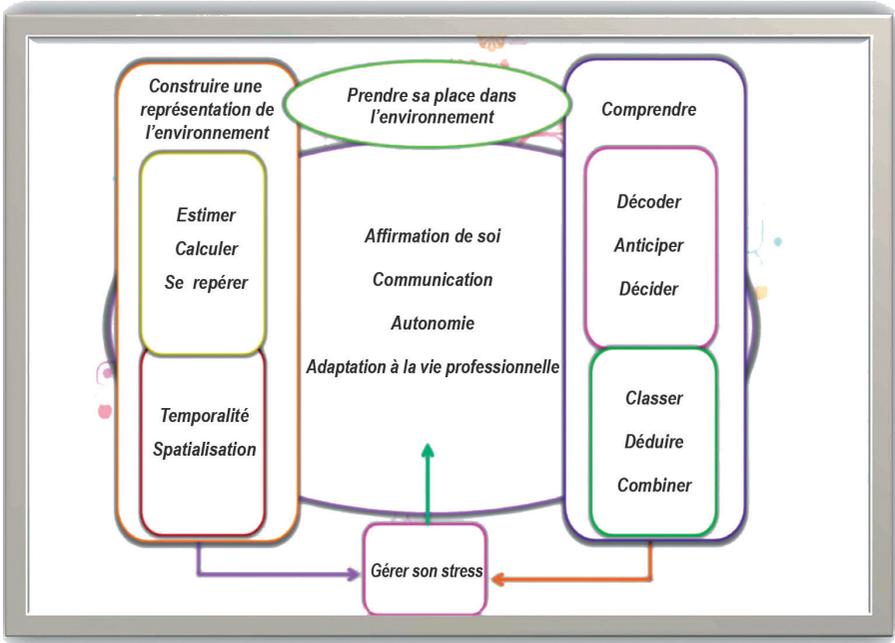
Pour les préconisations, chaque structure saisit elle-même dans l'interface la liste des outils à sa disposition sur son territoire (locations sociales, aides financières, dispositifs nationaux ou locaux, formations, etc.). Une seconde colonne permet de prendre en compte les outils manquants. Il faut souligner l'importance de cette partie à des fins d'homogénéisation territoriale, car elle permet d'y évaluer les actions à développer. L'interface statistique est, elle, accessible en permanence et permet de formuler des requêtes sur la totalité des questions ou des préconisations. Des filtres sont disponibles pour affiner les résultats (par genre, par âge, par niveau formation, par statut, par ville, etc.).

L'outil, qu'il est préférable d'appeler «évaluation des compétences individuelles de mobilité» plutôt que «diagnostic» qui suggère remède ou incurabilité, est déjà utilisé par une trentaine de structures opérant sur le territoire national français et plusieurs autres projets sont en cours. 5 000 évaluations ont été réalisées au total en un peu plus de trois ans, un volume intéressant permettant l'analyse des résultats. Lors du lancement en juillet 2012, les utilisateurs étaient en majorité des structures associatives, aujourd'hui des collectivités (Conseil général, Communauté de communes, Maison de l'emploi, Mission locale, Pôle Emploi) et même les AOT se sont approprié la démarche d'accompagnement à la mobilité et utilisent l'outil.

### **Les ateliers comme autre outil d'accompagnement**

Selon les freins repérés lors de l'évaluation des compétences mobilité, un apprentissage s'avère souvent nécessaire. Pour répondre aux besoins des structures et au manque de démarches pédagogiques et d'outils, une boîte à outils d'animation d'ateliers mobilité a été élaborée avec l'aide de Gérard Hernja, docteur en sciences de l'éducation, chercheur associé au LISEC Lorraine. L'utilisation des outils nécessite une formation qui se présente elle-même sous la forme d'un atelier mobilité destiné aux accompagnateurs, permettant de transmettre une démarche d'apprentissage des savoirs de base et des stratégies nécessaires aux déplacements et pouvant aller jusqu'à l'accompagnement physique

Figure 1 : Objectifs pédagogiques de la boîte à outils



dans les transports. On propose ainsi aux structures des contenus pédagogiques et des séquences d'animation pouvant faire suite aux questionnaires.

Ces ateliers collectifs s'appuient sur une pédagogie active : l'animateur favorise l'émergence des compétences et des stratégies de la personne. Ils permettent de travailler sur les représentations par des échanges avec les pairs. L'animateur propose des thématiques pédagogiques, aussi ludiques que concrètes, adaptées au territoire et qui développent transversalement les compétences sociales. Les thèmes possibles pour les ateliers sont multiples : « Connaître son territoire » ; « Connaître les outils du territoire » ; « Organiser un déplacement » ; « Se préparer à la formation du permis de conduire » ; « Acheter un véhicule » ; « Utiliser internet dans ses déplacements » ; « Maîtriser les applications des centrales de mobilité » ; « Apprendre à prendre les transports en commun » ; « Apprendre à faire du vélo » ; etc. Susceptibles d'être présentés *in situ*, ces thématiques et ces ateliers sont téléchargeables en format PDF. L'objectif est d'offrir au formateur, après sa formation à l'animation d'ateliers mobilité, un panel d'outils permettant de lever les freins. Cette « boîte à outils » contient à ce jour plus de trois cents outils, qu'il s'agisse de documents PDF, de liens web, de photo-langages à télécharger ou d'exemples de contenus d'ateliers et d'outils adaptés au territoire.

Ces outils sont organisés autour de deux grands thèmes : construire une représentation de l'environnement ; comprendre. Pour se déplacer, il faut en effet maîtriser la spatialisation et la temporalité, comprendre les codes et les combinaisons, afin de gérer son stress et de développer transversalement les compétences sociales nécessaires pour prendre sa place dans l'environnement. Un espace collaboratif entre animateurs sera prochainement développé, mais pour l'heure, la démarche sous-tendue par ces ateliers est synthétisée dans les figures 1 et 2.

## **La formation des professionnels**

Former le public est nécessaire mais, on l'aura compris, la formation des professionnels est elle aussi indispensable et ce, quelle que soit l'instance concernée : financeurs, prescripteurs, chargés de projet et conseillers, etc. Le métier de conseiller mobilité est émergent ; selon les structures, il est encore appelé : conseiller, animateur, référent, formateur, accompagnateur, professionnel de l'insertion. Les profils les plus courants sont ceux de conseillers à l'insertion ou de formateurs se spécialisant dans la thématique, mais également de chargés de projets préparant le lancement des actions auprès des partenaires et des publics avant que ne soit engagé un conseiller. Sur le terrain, le profil d'un conseiller mobilité est un peu celui d'un « mouton à cinq pattes ». Il doit être capable de mener un accompagnement individuel, d'animer des ateliers collectifs, de connaître l'offre des territoires, de faire vivre le partenariat, de rendre compte aux prescripteurs en comité de suivi et, surtout, d'être mobile et de pratiquer le multimodal.

Mon expérience comme le succès de l'outil développé montrent que la problématique mobilité reste encore mal connue et se résume souvent pour les financeurs à la simple obtention du permis de conduire ou à la simple intégration d'un dispositif dans l'action publique. Le cas est fréquent : on a pu voir, lors d'un comité de pilotage, la réaction violente d'un élu m'interpellant ; pour lui, « les jeunes n'avaient pas de problèmes de mobilité car ils avaient la possibilité d'intégrer Erasmus ». On ne parlait tout simplement pas des mêmes aspects de la mobilité, ni des mêmes jeunes. La formation des prescripteurs est donc tout aussi primordiale. Confinés dans leurs propres représentations et leurs pratiques de mobilité, ces décideurs doivent comprendre que la formation à la mobilité ne se limite pas au permis de conduire et n'apporte pas une réponse concrète immédiate qui permettrait un retour à l'emploi.

Au travers des ateliers sur les représentations qui leur sont proposés, les décideurs et les accompagnateurs réalisent la complexité des aptitudes nécessaires aux déplacements et, travaillant sur leur propre mobilité, prennent conscience des enjeux personnels et cognitifs de l'accès à la mobilité durable et autonome. Ils mesurent ainsi la difficulté du chemin à parcourir pour accompagner les changements de pratiques.

Dans les métiers du conseil et de l'accompagnement, nombre de mots utilisés sont empruntés au vocabulaire de la mobilité : l'orientation, la direction, le parcours, les étapes, le suivi ou la sortie, pour n'en citer que quelques-uns. L'idée du cheminement au rythme de chacun représente l'appropriation de sa propre mobilité, car la mobilité ne s'impose pas, elle est intrinsèque et différente pour chacun selon son histoire de vie – ses propres expériences, ses attaches familiales et géographiques. On comprend alors que l'accompagnement à la mobilité du public, sans devenir ou être un régime d'imposition normatif, doit rester une aide pour que chacun puisse trouver « sa » solution de déplacement en fonction de son environnement social.

## **Les politiques publiques**

Il y a quelques années encore, seul le financement du permis de conduire, la location sociale ou les aides financières étaient proposés. De nombreuses « plateformes de mobilité » se développent désormais dans les territoires, sous des formes de gouvernance très diverses. Deux grands modèles s'opposent : le rassemblement en association de plusieurs structures existantes sur un territoire local ou départemental en vue de développer des actions complémentaires, ou la mise en œuvre d'un concept faisant l'objet d'un essaimage au niveau national. Les financements des dispositifs à la mobilité sont divers, mais portent aujourd'hui davantage sur l'apprentissage du multimodal que sur le financement du permis de conduire.

Les politiques publiques se sont emparées depuis quelques années de la problématique de la mobilité pour lutter contre le chômage. Le marché du travail

est en pleine évolution, les lieux d'emploi s'éloignent et se concentrent, la nature des contrats est de plus en plus précaire et les entreprises réclament plus de flexibilité du marché du travail. La mobilité est devenue un tel enjeu qu'un accord national interprofessionnel (ANI) prévoit, entre autres, un financement important pour la construction de logements collectifs temporaires à proximité des zones d'emploi, en vue de faciliter la mobilité géographique.

Cet engouement pour la mobilité a émergé progressivement au cours de ces dernières années et d'autres acteurs privés (Véolia, Vinci, Total, Transdev, Renault, Peugeot, etc.) se sont emparés du sujet et proposent des financements pour des actions innovantes. Les sommes investies sont importantes aussi bien du côté de l'Union européenne que dans le domaine du *social business*.

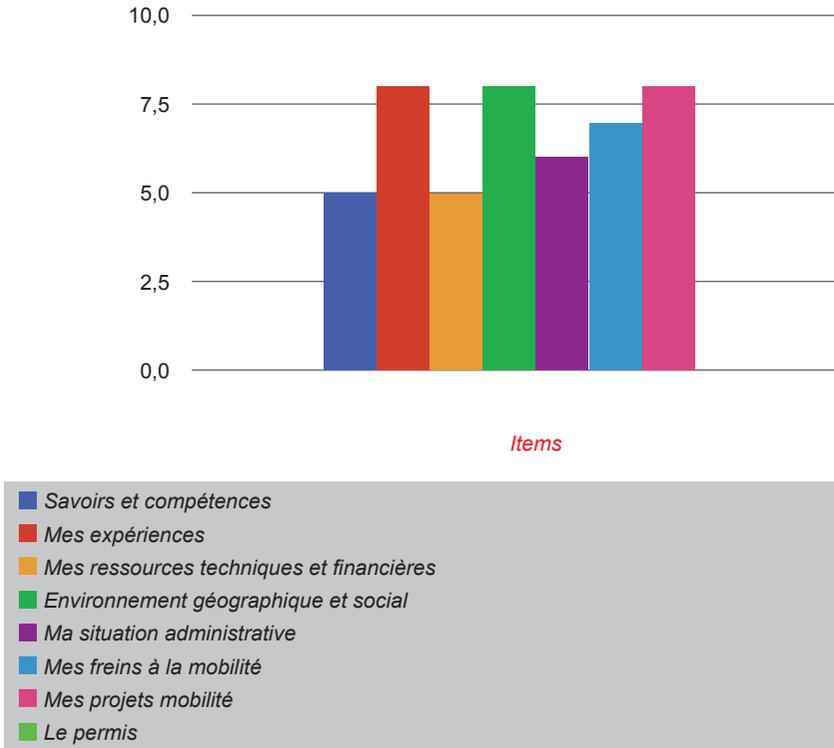
Mais les mutations en cours du monde économique et du marché de l'emploi sont dangereuses pour un public fragile et précaire qui n'est pas armé pour s'adapter en toutes circonstances et qui fait face à un risque d'exclusion grandissant. Le risque d'injonction à la mobilité est réel. Cette injonction peut prendre différentes formes : la création de son propre emploi, le changement de profession et donc la formation, en passant par le travail à domicile *via* le développement des nouvelles technologies ou le déplacement temporaire sur les pôles d'activité. Force est de constater que plus le poste est élevé dans l'organisation professionnelle, plus la mobilité est facilitée. La possession d'un véhicule de fonction, l'organisation des déplacements par une secrétaire, l'indemnisation des frais kilométriques et la participation de l'employeur à un abonnement de transport ne concernent la plupart du temps pas les contrats des plus précaires.

## **POUR NE PAS CONCLURE ET CONTINUER L'EXPÉRIENCE**

Ces expériences ne m'ont pas permis pour autant de définir un profil de mobilité type et encore moins de le rattacher à une catégorie socioprofessionnelle. La capacité de se déplacer et de s'adapter en toutes circonstances va bien au-delà de la formation et de l'assistance technique. Comme pour l'accompagnement socioprofessionnel, la levée des freins n'est pas un gage de la réussite du parcours.

Ces constats m'ont amenée à approfondir mes recherches sur la mobilité et sur ses apprentissages, notamment pour améliorer le graphique présenté dans le bilan de l'évaluation. Ces bilans individuels, dont les pondérations effectuées ne procèdent d'une méthodologie scientifique, fournissent cependant une image des dispositions propre à la personne, de son univers de pratique et de son contexte de mobilité dans le cadre de son accompagnement. L'enjeu n'étant pas ici de fournir une normalisation en termes d'indices quand se pose, ailleurs, et notamment dans l'univers de la recherche universitaire, la question des indices capables de mesurer les compétences et les savoirs, les freins socioculturels et les représentations.

Figure 2 : Exemple de graphique du bilan



Ces recherches et ces questionnements ont rencontré les travaux de Vincent Kaufmann (notamment KAUFMAN, 2008 ; KAUFMANN et JEMELIN, 2008 ; KAUFMANN *et al.* 2011) et la notion de motilité. Cette approche apportait une réponse à la question de l'appropriation et de la capacité de mise en œuvre du déplacement. Ses travaux sur l'indice de motilité faisaient écho à ce questionnement sur la pondération du graphique généré dans le bilan de l'évaluation des compétences mobilité.

La prochaine recherche action avec Vincent Kaufmann et son équipe inclura l'analyse des statistiques de l'outil d'évaluation des compétences individuelles de mobilité et apportera très certainement un éclaircissement sur ce qui fait que certains s'approprient le déplacement quand d'autres ne semblent pas en avoir la capacité. Cette recherche action permettra, notamment, de suivre des bénéficiaires plus longtemps que ne le permet le financement des dispositifs actuels, et enrichira la réflexion et l'étude sur les outils d'évaluation qu'il convient de développer.

## BIBLIOGRAPHIE

- BORJA Simon, COURTY Guillaume, RAMADIER Thierry, «La mobilité serait un capital? Doutes et interrogation», controverse avec Vincent Kaufmann et Hanja Maksim, Forum Vies Mobiles, en ligne : <http://fr.forumviesmobiles.org/controverse/2012/12/11/mobilite-comme-capital-488#TOC-1>
- BORJA Simon, COURTY Guillaume, RAMADIER Thierry, «Prisonnier de la mobilité», *Le Monde diplomatique*, janvier 2015.
- KAUFMANN Vincent, GAY Christophe, LANDRIÈVE Sylvie, VINCENT-GESLIN Stéphanie (dir.), *Mobile/Immobilier. Quels choix, quels droits pour 2030* (vol. 1 et 2), Paris : L'atelier d'édition pour Forum Vies Mobiles et les Éditions de l'Aube, 2011.
- KAUFMANN Vincent, JEMELIN Christophe, «La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales?», in SECHET Raymonde, GARAT Isabelle, ZENEIDI Djemila (dir.), *Espaces en transactions*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2008, p. 83-91.
- KAUFMANN Vincent, *Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner*, Lausanne : Presses polytechniques universitaires romandes, 2008.
- LE BRETON Éric, *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris : Éditions Armand Colin, 2005.
- LE BRETON Éric, «Les enjeux sociaux de l'apprentissage de la mobilité», in ALLEMAND Sylvain, *Apprendre la mobilité*, Paris : Éditions Le Cavalier Bleu, collection «Mobilisations», 2008, p. 96-106.
- LE BRETON Éric, «Nouveaux problèmes de mobilité, nouveaux acteurs? L'aide à la mobilité dans le secteur de l'insertion sociale et professionnelle», in ORFEUIL Jean-Pierre (dir.), *Transports, pauvretés exclusions, Pouvoir bouger pour s'en sortir*, Paris : Éditions de l'Aube, 2004, p. 115-146.

**Abstract:** *Years of practice, accompanying work placement and socio-professional integration, have made the author fully aware that the movements of any individual integrates numerous components inherent to a person, to infrastructures, and to public policies. From research to action, this simple questioning over the theme of mobility has turned into an expertise. This chapter describes the methods and tools developed within the association Mouvances in order to assess and foster a learning of mobility.*

### 3

## LA MOTILITÉ DANS LES SOINS

MAGUELONE VIGNES

**Résumé :** L’auteure propose une étude de la motilité appliquée à une activité particulière : celle de se soigner, dans le cadre d’une maladie chronique. Elle montre d’abord l’intérêt du concept de motilité pour évaluer la capacité de personnes dépendantes de la médecine à solliciter l’offre de soins et à circuler (ou non) d’un service ou d’un praticien à l’autre. Elle trace ensuite les contours de la « motilité dans les soins » et en identifie les degrés par des indicateurs d’accès, de compétences et d’appropriation. Face aux limites de cette approche, l’auteure propose de se tenir à quatre formes de motilité dans les soins.

### INTRODUCTION

Cette étude de la motilité est appliquée à une activité particulière : celle de se soigner, dans le cadre d’une maladie chronique. Elle s’appuie sur certains des résultats d’une recherche doctorale, menée à Bruxelles et à Rouen, sur les parcours urbains de soins de personnes vivant avec le VIH/sida (VIGNES, 2015, 2010 a et b, 2008 a et b). Cette pathologie est intimement liée à la ville : les personnes qu’elle affecte et les structures spécialisées qui la soignent se trouvent majoritairement dans les grandes villes. Elle a donc fourni un terrain propice pour chercher à comprendre l’interaction des personnes avec leur environnement urbain. Devenue tout à fait chronique avec l’apparition, à la fin des années 1990, des thérapies antirétrovirales hautement actives, cette affection se caractérise désormais par une haute probabilité d’apparition, à plus ou moins long terme, de maladies connexes ou « comorbidités », impliquant effectivement ou potentiellement l’intervention de plusieurs praticiens auprès du patient. Depuis une quinzaine d’années, les parcours de personnes

séropositives se déploient dans un contexte où l'organisation des soins connaît ce que certains auteurs appellent un changement de paradigme (BLOCH et HÉNAUT, 2014). Il ne s'agit «*plus seulement de créer du lien entre les différentes structures du système de santé [...] mais de faire surtout en sorte que ces dernières offrent un cheminement adapté aux besoins des personnes*» (BLOCH et HÉNAUT, 2014 : 95-96). Ce modèle de soins repensé, sinon renouvelé, doit «*nous pousser à comprendre la gestion sociale et organisationnelle des patients à partir de la notion de flux*» (LANGLOIS, 2007 : 66).

Fruit d'un ensemble de facteurs, parmi lesquels une rationalisation des soins tournée vers la réduction et l'externalisation des coûts financiers et une évolution de la figure du patient – moins passif, mieux informé, plus mobilisé –, ce modèle entend mettre la personne soignée au centre des dispositifs de soins. Celle-ci devient de fait un acteur de sa prise en charge, aux côtés d'une multitude de professionnels, de services et de réseaux diversement ancrés dans leurs territoires, et dont le nombre va croissant afin d'extraire les soins de l'hôpital et d'agir au plus près des usagers. Cet effort de personnalisation des soins s'accompagne de tentatives de décloisonnement entre soins curatifs et préventifs, mais aussi entre dispositifs de santé et d'aide sociale ou juridique, pour prendre en compte toutes les dimensions de la vie de la personne.

La tendance est donc à la désinstitutionnalisation, à l'horizontalité, à l'ambulatoire. Mais, même au centre du système de soins (effectivement ou idéologiquement), «*c'est le malade qui voyage*», entre des «*prises en charge multisites et à géographie variable*» (BASZANGER, 2010 : 189-198 et 192-193). Ce phénomène appelle plusieurs questions. D'abord, comment les personnes malades circulent-elles et peuvent-elles circuler entre les services de soins ? Comment se mettent-elles en situation d'y accéder ? Ensuite, en quoi leur façon de circuler et donc de se saisir de l'offre de soins disponible est-elle dépendante des aspects non médicaux de la vie, des autres activités courantes ? Enfin, toutes ces personnes sont-elles en mesure de circuler de la même façon ? Le concept de motilité nous a paru offrir un cadre théorique susceptible de répondre à ces questions en donnant à voir «*le travail d'articulation organisationnel*» (STRAUSS, 1992 : 191) que réalise le patient pour coordonner ses recours entre eux et pour les mettre en cohérence avec ses activités habituelles. Ce type de travail peut être défini comme la mise en œuvre pratique et personnalisée de la coordination des activités de tous ceux qui participent à la production des soins. Ce travail reste jusqu'à présent largement «*invisible*» (BASZANGER, 2010). L'analyse des logiques spatiales des personnes malades et de leur construction d'un potentiel de mobilité qui leur permette de faire face à la maladie et à la dépendance à la médecine répond à l'invitation formulée par Isabelle Baszanger d'étudier la maladie chronique non seulement dans le domaine médical, mais aussi dans toutes les sphères de la vie sociale (BASZANGER, 1986).

Cette analyse s'appuie sur un corpus d'une quarantaine d'entretiens qualitatifs de type récits de vie, recueillis à Bruxelles et à Rouen entre 2007 et 2009. Son ambition est de prolonger le concept de motilité pour l'appliquer au recours aux soins. On parlera ainsi de « motilité dans les soins » et on tentera d'opérationnaliser ce concept dans ce cadre.

## DE LA MOTILITÉ À LA MOTILITÉ DANS LES SOINS

La notion de motilité forgée par Vincent Kaufmann (KAUFMANN, 2002, KAUFMANN, BERGMAN et JOYE, 2004, FLAMM et KAUFMANN, 2006) renvoie à « *la manière dont une personne ou un groupe fait sien et utilise le champ du possible en matière de déplacements* » (KAUFMANN, 2008 : 31).

Par analogie, la motilité dans les soins désigne le potentiel d'utilisation des services de soins, soit la capacité des personnes à solliciter l'offre de soins et à circuler (ou non) d'un service ou d'un praticien à l'autre. La motilité dans les soins s'appuie sur trois aspects majeurs de la notion de motilité.

Tout d'abord, elle implique « *l'intention aussi bien que l'acte* » (KAUFMANN, 2008 : 31) lui-même, soit « *les raisons qui font [que les acteurs] sont mobiles ou au contraire immobiles* » (KAUFMANN, 2004 : 32). Dans les recours aux soins des personnes séropositives, cette dimension se rattache à leurs différentes « *quêtes de soins* », à leur manière de s'approprier l'offre en fonction de leurs attentes vis-à-vis des services médicaux et sociaux et à la façon dont elles tentent d'articuler leurs recours à leurs autres activités et préoccupations. Ainsi focalise-t-on l'attention sur l'acteur en mouvement et non sur le seul mouvement.

Ensuite, comme potentiel de mobilité, la notion de motilité permet de tenir compte de l'aléa, ce qui est essentiel dans l'étude d'une pathologie telle que le VIH/sida dont l'évolution est incertaine : les personnes sont « *à risque* » d'être en mauvaise santé sans forcément l'être.

*« De nombreux acteurs se dotent d'accès et de compétences, non pas pour être mobiles mais afin de s'assurer contre des risques de toutes sortes, pour ne pas être pris au dépourvu dans des situations très variées [...] »* (KAUFMANN, 2005 : 131).

La notion de motilité est donc appropriée pour donner à voir les anticipations ou les ajustements que réalisent les personnes séropositives afin de se mettre en situation d'accéder aux soins.

Enfin, elle souligne que mobilité spatiale et mobilité sociale sont inextricablement liées. Le « *changement d'état de l'acteur* » (BASSAND et BRULHARDT, 1980) qu'implique la mobilité spatiale désigne à la fois la mobilité sociale à moyen ou long terme (faire valoir ses droits à la protection sociale, retrouver la santé pour reprendre une activité professionnelle, etc.) et des changements plus immédiats de statuts et de rôles sociaux (être ici un patient, là un assuré social,

là l'usager d'un service, là encore un père de famille, un employé, etc.). Ainsi, de même que Vincent Kaufmann repère des inégalités de motilité, on pourra repérer dans les recours aux soins et dans leur agencement dans le temps non seulement des fluctuations de motilité mais également des inégalités quant à la manière de solliciter l'offre de services de soins et d'exploiter les ressources urbaines.

La motilité dans les soins reste toutefois intimement liée au potentiel d'utilisation des moyens de mobilité spatiale ou virtuelle qu'elle englobe. En effet, la frontière entre la sollicitation des différents moyens de mobilité et celle des services urbains de soins, soit entre les moyens et les motifs, est tout à fait poreuse et relie intimement les uns aux autres. La façon dont les personnes vont solliciter et « exploiter » un service produit inmanquablement une interférence dans la logique spatiale et la mobilité effective : essayer d'obtenir un conseil du pharmacien pour s'éviter une consultation médicale, demander une ordonnance pour des médicaments courants à l'infectiologue que l'on voit régulièrement, ne solliciter un praticien que sur recommandation d'un autre afin de s'éviter des pérégrinations hasardeuses de cabinet en cabinet, recourir à l'assistante sociale pour établir un dossier : autant de démarches qui commandent ou annulent des déplacements dans l'espace. De plus, on n'applique pas forcément la même logique spatiale (territorialisée ou réticulaire) à ses recours aux soins et aux autres activités de la vie courante (emploi, consommation, loisirs, etc.), ni même uniformément à l'ensemble de ses recours aux soins (ce qui de surcroît n'est pas toujours rendu possible par la configuration urbaine). En envisageant l'acteur et la pluralité de ses lignes biographiques, on peut s'attendre à découvrir l'enchevêtrement de plusieurs logiques spatiales chez une même personne. La question de la proximité ou de l'accessibilité des services de soins est un argument essentiel de l'arbitrage dans le choix d'un service de soins, mais elle se mêle à de nombreuses autres considérations : public ou privé, « ville » (première ligne) ou hôpital, disposition à faire confiance au praticien (éventuelle recommandation par un tiers), relation de soins, confidentialité de la séropositivité, perception du symptôme que l'on souhaite faire prendre en charge par un professionnel, etc. Ces considérations font éventuellement varier les logiques spatiales selon les recours : typiquement, on se satisfait par exemple de la présence proche d'un médecin généraliste, mais l'on est prêt à parcourir davantage de kilomètres pour consulter un spécialiste hospitalier. Il s'agit alors de relier ces logiques entre elles et de les faire entrer en cohérence avec la mobilité habituelle relative aux activités de la vie courante.

La motilité dans les soins permet donc d'appréhender la façon dont les personnes vont circuler dans l'offre de soins, c'est-à-dire conduire leur parcours de soins en reliant entre eux les différents points de passage que sont les services et les praticiens, à des fréquences variables, selon leurs attentes et dans les interactions situées. Ces personnes ont une vision plus ou moins complète de l'offre de soins, maîtrisent plus ou moins les codes des différents milieux professionnels,

qu'ils relèvent de la médecine ou de l'aide sociale, et en partagent inégalement les valeurs: autant d'éléments qui introduisent des distorsions significatives dans la seule étude des déplacements. Les déplacements comprennent ceux de la personne séropositive, mais aussi ceux des éventuels praticiens qui viendront à son chevet, ceux de ses proches qui l'aideront à avoir accès à un service, ceux que l'on s'évite ou ceux que l'on se rajoute, ceux encore des objets (médicament ou matériel médical) ou des flux de conseils et d'information. Les recours ne comprennent pas seulement ceux que la personne choisit, mais également ceux qui peuvent éventuellement lui être imposés (contrôle de la médecine du travail, examens médicaux liés à l'obtention d'un droit de séjour, injonction thérapeutique prononcée par le juge, etc.). Les déplacements et le potentiel d'utilisation des moyens de mobilité apparaissent comme un moyen et une condition de la motilité dans les soins. J'appellerai « motilité » ou « motilité générale » le potentiel de mobilité tel que l'entend Vincent Kaufmann, et quand il se rapporte aux moyens de déplacement et à l'ensemble des activités d'une personne. J'appellerai « motilité dans les soins » la capacité des personnes à se déplacer vers les services (ou à les faire venir à elles), à circuler dans l'offre de soins et à s'en saisir. La motilité dans les soins n'est donc pas seulement le potentiel d'utilisation des moyens de déplacement (réels ou virtuels) vers des services de soins, quoique celui-ci en soit une dimension essentielle. Davantage, c'est un potentiel d'utilisation des services de soins. La distinction entre motilité et motilité dans les soins présente donc la particularité de focaliser sur l'intentionnalité de la motilité (les soins) et de transposer la capacité à utiliser les moyens de déplacement à l'utilisation plus large de services urbains (en l'occurrence, ceux de santé).

Ainsi, une personne est fortement motile dans les soins quand elle est en condition de pouvoir accéder à une diversité de services et/ou à un ou plusieurs services qui correspondent à ses attentes. Elle développe des techniques qui lui permettent de modeler ses recours dans une forme qui lui convienne et pour obtenir les réponses qu'elle souhaite. Elle se ménage des possibilités de recours qui lui permettront de faire face aux aléas de la maladie et, plus généralement, à ceux du parcours de vie. Le potentiel de mobilité dans les soins, pensé à partir du potentiel de mobilité dans les déplacements, comprend indissociablement une mobilité fondée sur un territoire et une mobilité réticulaire, c'est-à-dire guidée par des critères moins géographiques que relationnels.

La motilité dans les soins comprend des logiques parfois contradictoires. C'est savoir multiplier ses recours (pour diversifier les avis et faire reconnaître son ressenti, pour accéder plus rapidement à une consultation ou choisir un praticien approprié, etc.) ou au contraire les restreindre (pour améliorer la continuité des soins, s'épargner la pénibilité des déplacements, etc.). C'est aussi s'autoriser les distances (pour préserver une relation de soins malgré un déménagement qui en éloigne, pour diminuer les risques de dévoilement de la séropositivité, etc.) ou, au contraire, la proximité (pour préserver l'autonomie). C'est une capacité

à compenser l'incertitude de l'offre de soins (en se faisant recommander un médecin ou une pharmacie disposés à accueillir une personne séropositive ou homosexuelle) ou, à l'inverse, à s'y risquer (en sollicitant le service le plus proche au risque d'un refus de soins). La motilité dans les soins se comprend au regard de l'*intentionnalité* du sujet. Elle traduit ainsi différentes définitions de la qualité des soins et les priorités du suivi dans l'esprit de la personne séropositive : préserver le secret sur le statut sérologique, être reconnu dans son ressenti et son savoir sur soi, s'assurer de la continuité des soins par une bonne communication entre les praticiens consultés, bénéficier d'une prise en charge sociale en même temps que médicale, recourir à un service à proximité du domicile, etc. Par exemple, plusieurs personnes interviewées dans le cadre de cette recherche tentent d'échapper à ce qu'ils vivent comme une certaine violence institutionnelle. Aussi naviguent-ils précisément en dehors des réseaux de soins, ce qui génère une forte mobilité effective et potentielle dans leurs recours. Mais d'autres tiennent l'unité de lieu dans la prise en charge que leur offre l'hôpital et la centralisation des soins en un même établissement pour gager d'une meilleure continuité des soins. Ils ne se déplacent donc pas vers d'autres services de soins, mais sont prêts à franchir une certaine distance pour aller à l'hôpital, parmi les services duquel ils savent circuler pour faire prendre en charge ce qu'ils estiment devoir l'être. Ce sont des référentiels différents qui régissent les parcours urbains de soins.

## DES DEGRÉS DE MOTILITÉ DANS LES SOINS ?

À partir des trois composantes retenues pour rendre compte de la motilité – accès, compétences, appropriation (FLAMM et KAUFMANN, 2006) –, on pourrait définir la motilité dans les soins par des *degrés*. Pour ce faire, on pourrait dégager une série de dispositions, d'actions et de techniques d'ajustement qui témoignent d'une forte motilité dans les soins, dans un continuum dégressif vers une motilité très faible. Une forte motilité dans les soins s'appuie sur un grand potentiel de mobilité générale dans les déplacements vers l'ensemble des activités, que la personne optimise pour se mettre en situation d'accéder à une seule ou à de multiples structures de soins, selon son intention. Elle permet de s'autoriser des recours en ville comme à l'hôpital, avec pour seul critère la qualité des soins et de la relation de soins, d'envisager de changer de praticien au besoin ou, au contraire, de maintenir une relation malgré la distance depuis le domicile. Le fait d'être engagé dans des activités multiples qui occasionnent des déplacements a tendance à susciter des opportunités de recours aux soins. Par exemple, si l'on déménage en dehors de la ville et que l'on continue à s'y rendre pour travailler quotidiennement, on peut maintenir le recours à l'hôpital en le combinant avec les déplacements vers le lieu de travail.

Sur le plan des accès, en plus de ceux relatifs à la motilité générale, on retient bien entendu les indicateurs de l'accès financier aux soins : disposer d'une

couverture sociale (revenus d'incapacité ou allocation de handicap, remboursement des consultations, des hospitalisations, des médicaments, des services ambulanciers, etc.), cotiser éventuellement à une assurance complémentaire pour l'hospitalisation, disposer d'un statut qui pérennise le droit à la sécurité sociale sans risque de rupture. Le niveau de revenus est également un indicateur des accès, parce qu'il autorise la possession de moyens de locomotion (automobile, titres ou abonnement de transports, parking, etc.), mais également parce qu'il permet de maîtriser au mieux la localisation du logement, la stabilité résidentielle ou la possibilité de déménager. En outre, être flexible dans son emploi du temps pour se présenter dans les plages horaires de consultation favorise une forte motilité dans les soins. S'ajoute également aux accès le fait d'avoir un entourage à même de transmettre une connaissance de l'offre de soins, d'orienter la personne séropositive dans les services et de les qualifier. Cet entourage – proches, professionnels, membres d'un groupe de parole, etc. – apparaît comme une véritable « porte d'entrée » dans le système de soins.

Sur le plan des compétences, une bonne connaissance de l'offre de soins permet de choisir les services ou les praticiens auxquels recourir. Il s'agit, d'une part, d'une connaissance objective, c'est-à-dire la vision du champ des possibles dans l'offre de soins : les services existants, leur situation géographique, leur caractère public ou privé, leurs spécialisations éventuelles, leur public de prédilection, la forme de leurs locaux, etc. Il s'agit, d'autre part, d'une connaissance subjective ou « personnelle » (KARPIK, 1996) : avoir entendu des rumeurs sur les praticiens ou sur les structures de soins et s'en être fait une idée, connaître éventuellement leurs spécialisations informelles, l'abord humain des professionnels, etc. Comme dans la motilité générale (FLAMM et KAUFMANN, 2006), l'expérience passée du système de soins contribue fortement à augmenter la motilité dans les soins. La compréhension du vocabulaire médical et du suivi des marqueurs du VIH apparaît également comme un facteur renforçant la motilité dans les soins, puisqu'elle augmente la maîtrise des enjeux du suivi et de la prise en charge et met la personne en mesure d'assurer éventuellement la transmission des résultats d'analyse entre deux praticiens. Pouvoir pratiquer une auto-surveillance des signes corporels de maladie et les présenter au médecin avec le vocabulaire adéquat, en faisant valoir éventuellement leur degré d'urgence, renforce aussi la motilité dans les soins. De même, savoir formuler une demande, « un projet de soins », indique une forte motilité dans les soins. Ces savoirs permettent de se faire orienter dans les réseaux de son médecin référent afin de renforcer la qualité des soins, ou bien de s'orienter par soi-même, d'agencer une diversité de recours pour trouver une réponse à ses attentes, en se pensant soi-même comme un référent légitime et compétent dans l'organisation du parcours. Les compétences organisationnelles, comme le fait de regrouper plusieurs consultations à l'hôpital le même jour, ou la capacité à se libérer pendant une période d'hospitalisation (faire garder les enfants), renforcent encore la motilité dans les soins. De même, la capacité à « faire faire » certains actes par des praticiens qui n'en ont

théoriquement pas la prérogative traduit une forte motilité dans les soins. Bien entendu, un état de santé globalement stable et bon préserve la mobilité effective et rend les recours moins pénibles (voire moins dangereux), ce qui élargit l'éventail des services potentiellement accessibles ou autorise à parcourir une plus grande distance géographique pour les solliciter.

Sur le plan de l'appropriation et des intentions, une forte motilité dans les soins est une capacité à se projeter dans des recours divers et à conserver des portes ouvertes. Exprimer le souhait de recourir à des services et à des praticiens variés (plusieurs hôpitaux ou une combinaison de soins de ville et d'hôpital, etc.), envisager un examen dans un autre hôpital ou consulter un autre praticien que celui que l'on consulte actuellement traduit une forte motilité dans les soins. Le fait de maintenir un dossier dans une structure ou chez un praticien que l'on avait l'habitude de consulter auparavant (en s'assurant de l'envoi systématique d'une copie des résultats) ou que l'on consulte occasionnellement témoigne également d'ancrages effectifs dans différentes structures de soins. Une forte motilité dans les soins est bien sûr favorisée par le fait de souhaiter se soigner ou de se faire aider et de croire en l'efficacité des médicaments, de la biomédecine ou des services d'aide sociale ou psychothérapeutique. Le déni de la séropositivité ou la disposition à la dévoiler conditionnent les recours et leurs implantations dans la ville, tout comme le fait de se reconnaître (ou non) dans le public fréquentant un service de soins. Michael Pollak avait remarqué que « *les dispositions qui découlent d'une homosexualité plus ou moins assumée et/ou acceptée structurent fortement les différentes formes de la gestion du risque* » (POLLAK et SCHILTZ, 1987 : 78). Dans un autre domaine, Isabelle Parizot a montré que, dans les recours aux centres de soins gratuits, « *les expériences vécues par les patients sont profondément liées à l'acceptation de leur propre condition* » (PARIZOT, 2003).

De la même manière, on peut dire que le fait d'assumer de telles dispositions ou conditions influence la capacité à circuler dans l'offre de soins. Ne pas craindre de dévoiler sa séropositivité et l'assumer facilite l'accès aux structures de soins et aux associations de lutte contre le VIH. Cependant, craindre de la dévoiler et souhaiter rester anonyme génère également une succession de recours. Ensuite, une santé défaillante est susceptible de provoquer une plus forte dépendance à la médecine et de rendre nécessaires des recours plus nombreux. Anticiper une telle défaillance est associé à une forte motilité dans les soins : prévoir, par exemple, un logement suffisamment spacieux pour une hospitalisation à domicile ou déménager tout près de l'hôpital. Retirer des bénéfices secondaires des services de soins, comme des ressources affectives et identitaires, favorise le recours à une structure. De plus, l'intention de s'éviter des déplacements ou de réduire la pénibilité des recours est aussi un indicateur d'une forte motilité dans les soins. Pouvoir mettre en place des solutions de substitution quand on ne peut pas se déplacer soi-même (proche qui accompagne, pharmacie qui livre, consultation par téléphone, etc.), créer des alternatives de proximité comme un

médecin généraliste « d'appoint », s'assurer de la possibilité de faire venir à soi (livraison de médicament ou consultations à domicile) sont autant d'indicateurs d'une « économie des recours » permettant de faire face à l'aléa. La présence d'un entourage aidant dans le suivi médical (participation aux consultations et observance thérapeutique) et dans l'accompagnement vers les services de soins (éventuellement en voiture) améliore tout à la fois la faculté de circulation d'une personne dans l'offre de soins, sa capacité à ajuster sa demande et sa motivation pour réaliser les démarches. Mener d'autres activités qui suscitent de la mobilité et fournissent des opportunités pour les déplacements vers les services de soins génère aussi une forte motilité dans les soins. Inversement, l'absence d'intention et l'absence d'opportunités d'engagements découragent les recours aux soins.

## DES FORMES DE « MOTILITÉ DANS LES SOINS »

L'ensemble des indicateurs que nous venons de mentionner permet d'évaluer des degrés, de faible à élevé, de motilité dans les soins. Cependant, plutôt que des degrés, il semble plus pertinent de circonscrire des *formes* de motilité dans les soins, puisque les intentionnalités sont variables et que certains indicateurs produisent des effets parfois contradictoires. De plus, la motilité apparaît relative. Elle dépend des autres activités de la personne qui décide de faire de l'une de ces activités une priorité et d'y engager davantage de ses ressources pour pouvoir y accéder, même si celles-ci sont limitées. Autrement dit, on peut être faiblement motile pour bien des activités et, pourtant, organiser sa mobilité pour préserver certains liens ou activités, notamment celles relatives aux soins. Il est parfois difficile de comparer les potentiels de mobilité parce que les motivations et l'intentionnalité ne sont pas les mêmes. Peut-on mesurer la motilité alors qu'elle dépend d'un ensemble d'indicateurs hétérogènes ? En repérant des formes plutôt que des degrés, il devient possible de mettre l'accent sur l'action : même ceux qui maîtrisent peu leur circulation dans l'offre de soins développent des techniques pour se mettre en relation avec des services de soins et faire prendre en charge ce qu'ils estiment devoir l'être. On observe en effet des similitudes dans les potentiels de mobilité dans les soins des personnes séropositives interviewées, que l'on peut typifier en quatre formes que nous appellerons : compensatoire, affranchie, forcée et extra-réticulaire.

Une motilité dans les soins « compensatoire » désigne l'effort réalisé pour compenser une perte éventuelle ou effective de mobilité par la proximité et l'accessibilité d'un ensemble d'activités (professionnelles, associatives, médicales) à pied ou en transports en commun. C'est un rapport à l'espace territorialisé qui vise à préserver l'autonomie du sujet. Cette mobilité combine les recours hospitaliers avec ceux de ville, considérés comme un facteur de normalisation de la vie avec le VIH. Si la proximité doit faciliter les accès, la continuité des soins a également son importance. Afin de se ménager toutes les chances de la

favoriser, soit on s'infiltré dans les réseaux hospitaliers (comme à Rouen), soit on s'efforce d'assurer la transmission des données médicales d'un praticien à l'autre (comme à Bruxelles). Cette forme de motilité dans les soins permet au sujet de compenser un certain isolement relationnel. Il mise alors sur les services formels pour le soutien social psychologique et instrumental. La disposition à dévoiler la séropositivité dans le territoire de vie quotidien favorise l'utilisation des services urbains proches (tels que les groupes de parole de personnes séropositives).

Une motilité dans les soins «affranchie»<sup>1</sup> désigne la faculté de s'autoriser les distances géographiques pour rallier des structures de soins auxquelles on reste fidèle. Le rapport à l'espace est fondé sur d'autres engagements sociaux que les soins, tels que l'emploi et la vie conjugale, qui, en même temps, rendent possibles les recours aux soins. Il est avant tout réticulaire, fondé sur des relations plutôt que sur un territoire, dans les autres activités comme dans les soins. Cette forme de motilité repose sur le soutien de la famille ou du conjoint, qui sera un soutien psychologique et instrumental en cas de maladie.

Une motilité «forcée» dans les soins renvoie à un faible potentiel de mobilité générale que l'on «force» pour rejoindre une structure de soins à laquelle on reste fidèle, malgré son éloignement depuis le domicile. Se soigner donne lieu à une mobilité par «excursion» dans des zones que l'on ne fréquente que dans ce but. Le rapport à l'espace pour les soins est en décalage avec celui qui permet les autres activités. Les recours aux soins demandent alors un surcroît d'énergie, ce qui les rend difficiles en cas de maladie et de diminution des facultés psychomotrices. L'isolement relationnel génère des formes d'insertion sociale par l'hôpital, qui est souvent sollicité tel un «guichet unique» pour les soins médicaux autant que pour l'aide sociale à laquelle il permet d'accéder en renvoyant vers des services locaux.

Une motilité dans les soins «extra-réticulaire», enfin, désigne le fait de naviguer en solitaire, en dehors des réseaux formels et informels des structures médicales et psychosociales, afin de préserver le secret sur son statut sérologique et/ou de consulter des praticiens dont les services rencontrent ses attentes (écoute et prise en compte du savoir de la personne sur son corps, disponibilité, possibilité de négocier les traitements, etc.). La sollicitation de l'offre de soins repose sur une pratique itérative et expérimentale des services. Alors que le potentiel de mobilité générale peut être territorial ou réticulaire, la motilité dans les soins n'est ni l'un ni l'autre : on s'agrippe à des données objectives de l'offre de soins pour la solliciter (telles que le caractère privé ou public d'un

---

<sup>1</sup> C'est une expression d'Éric Le Breton qui a inspiré le choix du terme «affranchie». En effet, dans son étude sur la mobilité quotidienne et l'intégration sociale (par l'emploi), il désigne par «*mobilité d'affranchissement*» les efforts de mobilité des insulaires pour faire coïncider un territoire avec des relations productrices d'identité et sortir de la forme d'enfermement territorial propre à l'insularité (LE BRETON, 2005 : 203).

établissement, sa position géographique centrale ou périphérique, etc.), sans compter sur les réseaux de praticiens et en se débrouillant pour éviter son propre réseau relationnel. Cette appréhension de l'offre donne lieu à des recours disséminés géographiquement comme institutionnellement. Mêlée au haut niveau de confidentialité exigé par les personnes et à la nature des attentes, elle forme un terrain propice aux non-recours et aux changements de structure ou de praticien.

Ainsi, l'on ne circule pas dans l'offre de soins et l'on ne s'y ménage pas les mêmes possibilités selon ce que l'on cherche (quête de soins et agencement des soins avec les autres activités). Inversement, on ne cherche pas de la même manière selon ses ressources. En somme, la composante « appropriation » de la motilité dans les soins influence l'usage des « accès » et des « compétences » et réciproquement.

## CONCLUSION

Le gouvernement « ambulatoire » des populations, qui se manifeste au travers de l'engouement pour des dispositifs sous forme de « parcours » dans l'organisation des soins (« parcours de soins coordonnés » ou « trajet de soins »)<sup>2</sup>, dépasse le champ de la santé. On pense, par exemple, à l'accueil de primo-arrivants, à l'insertion professionnelle ou à l'enseignement. Comme le montre également un autre chapitre de cet ouvrage consacré à l'insertion socioprofessionnelle, la motilité semble un concept pertinent pour penser les effets de politiques qui cherchent à rationaliser l'usage individuel d'une série de services différents et à canaliser des flux d'usagers tout aussi divers. Ce concept offre l'avantage d'intégrer l'intentionnalité des acteurs – ici les malades chroniques – compris au travers des différentes facettes de leur vie. Outil de mise en cohérence de ces multiples aspects, le potentiel de mobilité met en lumière ce que font les acteurs pour coordonner un ensemble varié de tâches. Il peut aider à rendre intelligibles et visibles les logiques d'action des individus afin de contrecarrer la tendance à concevoir les organisations (réseaux, dispositifs, systèmes de services, etc.) d'abord dans l'intérêt des professionnels, parfois au détriment des usagers (BASZANGER, 2010). Il peut enfin donner à voir les décalages existant entre les parcours fléchés par des protocoles décidés en amont et les parcours effectivement vécus ou possibles du point de vue des usagers. Ce faisant, il autorise une posture critique envers une idéologie du flux et de la mobilité en mettant en évidence les inégalités dans les capacités à se mettre en lien, à circuler entre des services et à coordonner des activités. Appliqué au domaine des soins comme

---

<sup>2</sup> En France, la loi Douste-Blazy de 2004 invite chacun à choisir un médecin (souvent le généraliste) comme coordinateur principal de l'ensemble de ses recours aux soins, créant ainsi le « parcours de soins coordonnés ». En Belgique, l'instauration d'un « trajet de soins » pour les diabétiques et les insuffisants rénaux vise à « *mieux financer les opérateurs de soins et [...] mieux les rembourser au malade si sa prise en charge est coordonnée selon des normes établies pour correspondre au "meilleur traitement"* » (SOUMOIS, 2012 : 4).

à d'autres secteurs de l'action publique, le concept de motilité illustre le paradoxe contemporain de l'autonomie. En effet, par le recensement des savoirs, des compétences et des intentions des personnes, il contribue à témoigner de l'émergence d'un sujet acteur, exerçant ses droits et ses capacités. En même temps, en révélant la capacité individuelle de mobilisation d'une offre de ressources, il démontre que les systèmes d'aide sociale, de soins, d'éducation, d'insertion professionnelle, etc., dont la complexité va croissante, reposent sur la faculté des usagers à réaliser de multiples tâches leur permettant de s'y insérer et de circuler entre les services.

On peut, toutefois, distinguer trois limites principales à l'étude de la motilité dans les soins.

Premièrement, s'il semble nécessaire d'en établir des indicateurs, comme nous avons tenté de le faire ici, le risque existe de la diluer dans son caractère multidimensionnel. Ce piège, qui menace plus globalement les études de la mobilité (LANNON et RAMADIER, 2007), est présent en particulier dans l'ambition de saisir l'intentionnalité des acteurs. Cette dernière dimension conduit à l'exploration de critères qui outrepassent amplement l'appréhension des déplacements (comme le fait de savoir reconnaître un symptôme et d'en déduire la nécessité de consulter). Dans l'analyse de la motilité appliquée à une activité particulière, nous avons vu que de tels critères – mis en évidence de façon inductive au moyen d'entretiens biographiques – conditionnent cependant les déplacements et la circulation entre les services de soins. C'est précisément la question de savoir où arrêter la liste des variables à retenir qui a conduit au glissement d'une analyse des potentiels de mobilité individuels vers les services de soins à une étude de la capacité des personnes à se saisir de l'offre de soins. L'appropriation se rapporte alors autant aux services de soins eux-mêmes qu'aux moyens de s'y rendre. C'est également la dimension transversale du concept de motilité qui produit une ambiguïté dans son statut heuristique. En effet, de la même manière qu'il existe une controverse à propos de la désignation de la motilité comme un capital supplémentaire ou comme le produit d'autres capitaux (économique, culturel, social, etc.), on peut se demander si la motilité dans les soins constitue un déterminant supplémentaire de la santé ou si elle résulte de l'ensemble des déterminants déjà identifiés (niveau d'intégration sociale, perceptions et comportements de santé, facteurs environnementaux, etc.) (CHAUVIN et PARIZOT, 2005).

Deuxièmement, appréhendée par des degrés, la motilité dans les soins peut apparaître paradoxale, puisque des indicateurs similaires, comme celui de l'état de santé, peuvent aller dans le sens d'une augmentation du potentiel de mobilité si l'on considère les intentions de déplacement vers les services de soins, mais conduire aussi à une diminution de ce potentiel au regard des capacités physiques. De même, des dispositions contradictoires, comme le souhait de dévoiler ou non la séropositivité, peuvent conduire à un effet similaire

d'augmentation de la motilité dans les soins. C'est pourquoi nous avons préféré en décrire des formes, susceptibles de mieux relier les intentions aux compétences et aux moyens d'accès. Ainsi, l'appréhension de l'intentionnalité constitue à la fois tout l'intérêt et toute l'ambiguïté de l'application du concept de motilité à une activité particulière. La conceptualisation triptyque de la motilité (accès, compétences, appropriation) reste pertinente dans l'analyse d'une activité spécifique dans la mesure où l'intention permet de définir une *qualité* de motilité : de quels accès et compétences se dote-t-on pour choisir sa mobilité ou la subir le moins possible ?

Troisièmement, la distinction entre pratiques effectives et potentielles peut sembler parfois confuse puisque la description de ce que les personnes peuvent faire s'appuie en partie sur ce qu'elles font effectivement. Dans l'analyse des potentiels de mobilité dans les soins, il importe donc d'être attentif à la connaissance que les personnes ont de l'offre de soins et à l'apprentissage qu'elles ont réalisé de ses codes, ces éléments étant susceptibles d'ouvrir un nouvel horizon des possibles. Prendre la mesure des écarts entre mobilité potentielle et mobilité effective est en effet particulièrement fécond pour mettre en évidence les inégalités de motilité dans les soins.

L'application du concept de motilité à une activité particulière, en focalisant sur les intentions des projets de mobilité et l'appropriation des dispositifs, permet également d'envisager ce concept dans sa dimension interactionniste : la mobilité vers et entre les services et les professionnels du soin se négocie. Au-delà, elle permet de négocier le statut social conféré à la maladie chronique (BASZANGER, 1986) et de révéler différentes lectures de l'environnement urbain institutionnel et géographique et diverses façons de s'en saisir, d'y évoluer. La notion de motilité dans les soins aide aussi à approfondir la connaissance du rapport à l'espace des personnes plus vulnérables que sont les malades chroniques et à sortir de la seule proximité par rapport au domicile pour penser l'offre de soins, ce que d'autres chercheurs en géographie de la santé appellent également à faire, en s'appuyant sur l'étude du « potentiel de mobilité » des habitants d'un quartier (VALLÉE, FROHLICH, KESTENS et SHARECK, 2014).

L'analyse de la motilité dans les soins de personnes séropositives rappelle l'intérêt depuis longtemps évoqué en santé publique d'une planification intersectorielle pour permettre l'appropriation de l'offre de soins par des personnes qui circulent différemment entre les services, et pour aménager les conditions de ces modes différenciés de circulation. En effet, d'autres secteurs de l'action publique sont intimement liés à la continuité des soins : politiques d'aide sociale (soutien au travail associatif d'accompagnement physique des personnes vers les services de soins), mais aussi du logement (installation de logements à bas loyers à proximité de l'hôpital, soutien à la stabilité résidentielle des plus pauvres), de l'urbanisme (maintien de services hospitaliers spécialisés en centre-ville) et des transports. Concernant ce dernier secteur, l'analyse de la motilité dans les soins

montre surtout les limites de l'offre de transport collectif (transports en commun mais aussi ambulances) pour les personnes malades : fatigue occasionnée par le transport lui-même, temps d'attente et incertitude des horaires qui génèrent un stress contradictoire avec l'objectif de soins, etc. Les personnes se fient davantage aux transports individuels comme le taxi, quitte à en payer le prix dans les situations de dégradation de la santé.

Enfin, les résultats présentés ici appellent des recherches ultérieures sur la motilité dans les soins de malades souffrant d'autres pathologies chroniques et, plus encore, de personnes souffrant de polyopathologies. De telles études pourraient s'appuyer sur des entretiens de type semi-directif qui, sans omettre le recueil des éléments biographiques qui influencent les parcours de soins, viseraient à repérer de façon systématique les différents indicateurs retenus ici pour chaque composante : accès, compétences, appropriation. Par ailleurs, le pendant d'un éventuel indice de motilité applicable à des individus pourrait être un indice applicable à un ensemble organisé de services mesurant sa capacité à favoriser ou non des possibilités de mobilité multiformes et plus ou moins fluides.

## BIBLIOGRAPHIE

- BASSAND Michel, BRULHARDT Marie-Claude, *Mobilité spatiale*, Saint-Saphorin : Éditions Georgi, 1980, 300 p.
- BAZSANGER Isabelle, «Les maladies chroniques et leur ordre négocié», *Revue française de sociologie*, n° 27, 1986, p. 3-27.
- BAZSANGER Isabelle, «Une autonomie incertaine : les malades et le système de soins», in HIRSCH Emmanuel (éd.), *Traité de bioéthique. II. Soigner la personne, évolutions, innovations thérapeutiques*, Paris : Éditions Erès, 2010, p. 189-198.
- BLOCH Marie-Aline, HENAUT Léonie, *Coordination et parcours. La dynamique du monde sanitaire, social et médico-social*, Paris : Dunod, 2014, 336 p.
- CHAUVIN Pierre, PARIZOT Isabelle, *Santé et recours aux soins des populations vulnérables*, Paris : Inserm, 2005, 321 p.
- FLAMM Michael, KAUFMANN Vincent, «Operationalising the Concept of Motility : A Qualitative Study», *Mobilities*, 1, n° 2, 2006, p. 167-189.
- KARPIK Lucien, «Dispositifs de confiance et engagements crédibles», *Sociologie du travail*, n° 38-4, 1996, p. 527-550.
- KAUFMANN Vincent, *Re-thinking mobility : contemporary sociology*, *Transport and society*, Burlington : Ashgate, 2002, 112 p.
- KAUFMANN Vincent, «La mobilité comme capital?», in MONTULET Bertrand, KAUFMANN Vincent (éd.), *Mobilités, fluidités. Libertés?*, Bruxelles : Facultés universitaires Saint-Louis, 2004, p. 25-42.
- KAUFMANN Vincent, «Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides?», *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 118, 2005, p. 119-135.
- KAUFMANN Vincent, *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 2008, 115 p.

- KAUFMANN Vincent, BERGMAN Manfred Max, JOYE Dominique, «Motility: Mobility as Capital», *International Journal of Urban and Regional Research*, n° 28-4, 2004, p. 745-756.
- LANGLOIS Emmanuel, *Produire du soin : sociologie d'une action collective. Les réseaux Ville Hôpital face aux nouveaux enjeux du sida. Rapport de recherche*, Bordeaux : Réseau VIH Gironde, 2007, 83 p.
- LANNOY Pierre, RAMADIER Thierry, *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Louvain-la-Neuve : Academia Bruylant, 2007, 141 p.
- LE BRETON Éric, *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris : Armand Colin, 2005, 256 p.
- PARIZOT Isabelle, *Soigner les exclus*, Paris : Presses universitaires de France, 2003, 308 p.
- POLLAK Michael, SCHILTZ Marie-Aude, «Identité sociale et gestion d'un risque de santé. Les homosexuels face au sida», *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, n° 68, 1987, p. 77-102.
- SOUMOIS Frédéric, «Un plan sida pour faire reculer la vague de contaminations. Onkelink veut une même route pour médecin, hôpital et association», *Le Soir*, vendredi 28 septembre 2012, p. 4.
- STRAUSS Anselm, FEGERHAUGH Shizuko, SUCZEK Barbara, WIENER Carolyn, «Le travail d'articulation» (1985), in BASZANGER Isabelle (éd.), *La trame de la négociation*, Paris : L'Harmattan, 1992, p. 191-244.
- VALLEE Julie, FROHLICH Katherine, KESTENS Yann, SHARECK Martine, «Accès aux ressources et santé mentale à Montréal. L'importance de la mobilité quotidienne», *Métropolitiques*, 2014, retrieved from <http://www.metropolitiques.eu/Access-aux-ressources-et-sante.html>
- VIGNES Maguelone, «Malades chroniques et travail d'articulation des recours. Une approche par la mobilité», *Santé publique*, HS (S1) Maladies chroniques et innovations, 2015, p. 23-29.
- VIGNES Maguelone, «Se saisir de l'offre urbaine de soins. Une approche des recours aux soins par la mobilité. Le cas de la prise en charge du VIH/sida», *Actes du colloque Dynamiques urbaines et enjeux sanitaires, 11-13 septembre 2013*, Paris : Karthala (à paraître).
- VIGNES Maguelone, «Le terrain et son "ordre négocié" : négociation de l'accès au terrain dans une recherche sociologique sur le VIH/sida à Bruxelles», in CHABROL Fanny, GIRARD Gabriel (éd.), *VIH/sida. Se confronter aux terrains. Expériences et postures de recherche*, Paris : Agence nationale de recherche sur le sida et les hépatites virales, collection «Sciences sociales et sida», 2010a, p. 137-151
- VIGNES Maguelone, «Parcours urbains de soins de personnes en situation sociale de vulnérabilité et systèmes médico-sociaux. Le cas des personnes séropositives à Bruxelles », in MASQUELIER Bruno, EGGERICKX Thierry (éd.), *Dynamiques de pauvreté et vulnérabilités en démographie et en sciences sociales*, Actes de la Chaire Quételet 2007, Louvain-la-Neuve : Presses universitaires de Louvain, 2010b, p. 427-444.
- VIGNES Maguelone, «Parcours urbains de soins de personnes séropositives en situation sociale de vulnérabilité. Systèmes médical et social et parcours de vie», in VRANCKEN Didier, THOMSIN Laurence (éd.), *Le social à l'épreuve des parcours de*

vie, Louvain-la-Neuve: Academia Bruylant, collection «Intellection 7», 2008a, p. 227-243.

VIGNES Maguelone, «Parcours de soins et maladie chronique: points de bifurcation, séquences-types et recours aux soins de personnes vivant avec le VIH», *Revue d'épidémiologie et de Santé publique*, Elsevier Masson, vol. 56, supplément n° 5, 2008 b, p. S374.

**Abstract:** *This chapter presents a study of the concept of motility applied to the specific field of health-care recourses in the context of chronic illness. It first highlights the relevance of this concept for analyzing the capacity of people living in a situation of dependence on medical care to resort to health-care services and to transition between them. It then defines "health-care motility", several degrees of which are identified through indicators related to access, skills and appropriation. Pointing out the limits of such a perspective, the author offers a description of four forms of health-care motility.*

## 4

# LA MOTILITÉ À TRAVERS LES ESPACES. RÉFLEXIONS BASÉES SUR UN POTENTIEL DE GRANDE MOBILITÉ

YANN DUBOIS ET EMMANUEL RAVALET

**Résumé :** La mobilité est une composante majeure de nos modes de vie. En ce sens, il est utile de s'intéresser au potentiel de mobilité des personnes, c'est-à-dire à la motilité. Ce chapitre a pour objectif d'explorer l'influence du contexte spatial sur la motilité à l'aide des données issues de l'enquête *JobMob* portant sur les grandes mobilités pour motif professionnel. Les résultats indiquent que le contexte national, spatial, voire économique exerce non seulement une influence sur l'accessibilité des personnes aux infrastructures de transport et aux équipements facilitant la mobilité, mais aussi sur leurs compétences et leurs projets de mobilité. Ainsi, tout comme l'acteur est situé dans l'espace, la motilité semble également être une notion située qui évolue avec le contexte.

## INTRODUCTION

**L**a mobilité, le mouvement, la flexibilité : autant d'éléments considérés comme centraux dans les sociétés contemporaines pour participer à la vie sociale, pour habiter, pour travailler, pour étudier ou encore pour faire ses achats ou pour pratiquer divers loisirs. Ce chapitre aborde la question de la motilité, entendue comme un potentiel de mobilité, et s'efforce de mieux comprendre l'influence sur ce potentiel du contexte dans lequel vivent les personnes. Pour ce faire, nous nous appuyons sur des résultats obtenus dans le cadre de la recherche *JobMob II*, qui porte sur les grandes mobilités liées à l'emploi. Parce que la gestion du temps et de l'espace des personnes concernées par ces formes particulières de mobilité est difficile et exigeante,

s'interroger sur la manière dont les individus sont équipés pour y faire face se révèle très pertinent.

Dans la mesure où l'offre de transport n'est pas la même selon le territoire de résidence et que les services et les aménités urbaines à proximité du logement dépendent de la localisation de celui-ci, il est légitime de se demander en quoi le lieu de résidence peut avoir une influence sur un potentiel de mobilité. Après une revue de littérature autour du rôle de l'espace sur la motilité ou sur le capital spatial, nous présenterons une série de résultats portant sur les variations spatiales d'un indice de motilité pour la grande mobilité, construit de manière homogène et appliqué aux populations de quatre pays : l'Allemagne, l'Espagne, la France et la Suisse.

La mobilité fait l'objet d'une grande attention de la part de la communauté scientifique, qu'il s'agisse de questions de transports, de loisirs, de mobilités professionnelles, du lien entre mobilité et inégalités sociales, des moyens de lutter contre les situations de chômage ou encore de l'articulation de réseaux sociaux spatialement toujours plus étendus. Plusieurs auteurs vont même jusqu'à parler d'un *mobility turn* pour rendre compte de la fluidification sociale, spatiale et économique de la société (CRESSWELL, 2006 ; SELLER et URRY, 2006, entre autres).

Dans ce contexte, des chercheurs appartenant à des disciplines variées se sont penchés sur la capacité des personnes à être mobiles. Capital en réseau, capital spatial, motilité ou plus largement capital de mobilité sont autant de notions qui permettent de discuter le lien entre les individus et leur capacité à maîtriser l'espace et la mobilité (LÉVY, 1994 ; KAUFMANN, 2002 ; URRY, 2007, etc.). Ce chapitre s'inscrit dans la lignée des travaux initiés par Vincent Kaufmann sur la motilité. Celle-ci peut se définir comme l'ensemble des caractéristiques individuelles qui permettent de se déplacer, qu'il s'agisse des conditions sociales d'accès – la possibilité d'utiliser l'offre (de transports par exemple) –, des compétences – nécessaires à l'usage de l'offre (savoir conduire par exemple) – et des projets de mobilité nécessaires pour s'approprier l'offre et concrétiser éventuellement ce potentiel en mobilité (KAUFMANN, 2008). Il s'agit d'un potentiel au sens où la motilité peut servir en elle-même d'assurance en procurant un sentiment de sécurité ou de liberté. La motilité est une ressource pour changer ses plans à la dernière minute ou s'adapter à un imprévu, même si ces situations restent rares. La motilité permet finalement de se défaire des contraintes spatiales et sociales de l'environnement immédiat en se déplaçant plus facilement.

L'approche de la motilité présentée ci-dessus réunit des éléments relevant de l'individu et du territoire (notamment les infrastructures de transports). Doherty (2014) souligne toutefois que les recherches menées jusqu'à présent sur la motilité ont eu tendance à mettre l'accent sur l'agent et ont laissé quelque peu de côté la question de la structure et du contexte. L'auteure propose en conséquence de considérer la motilité comme centrée sur l'agent et de prendre parallèlement en

compte le contexte, au travers du concept de viscosité. Étudiant des familles particulièrement mobiles en Australie, elle s'efforce de mettre en lumière le rôle du contexte en tant que facilitateur ou frein à la mobilité : plus la viscosité d'un contexte est faible, plus il y est facile de s'y déplacer et plus les structures et les institutions sont adaptées à la mobilité (et aux besoins de ces familles), et réciproquement.

## MOTILITÉ ET ESPACE

Sans pour autant souscrire aux propositions de Doherty (2014), à savoir l'exclusion du contexte de la motilité (pour mieux se concentrer sur l'agent) et la prise en considération en parallèle du contexte au travers d'un autre concept (la viscosité), nous sommes d'avis que le rôle du contexte doit être mieux pris en compte dans la motilité. De ce fait, dans ce chapitre, nous discuterons de la manière dont la motilité est dépendante des espaces de vie. L'environnement urbain, les opportunités présentes sur les territoires, les normes et les manières de faire, les besoins de mobilité des individus diffèrent d'une ville à l'autre, d'un pays à l'autre. Ainsi, dans la mesure où l'on se déplace différemment d'un endroit à l'autre, le potentiel associé à ces mobilités diffère également.

Les outils de mobilité – par exemple les offres et les moyens de transport à disposition et les divers abonnements proposés, internet ou d'autres technologies qui peuvent faciliter la mobilité – et les compétences de mobilité les plus utiles dépendent en premier lieu des personnes, mais aussi dans une certaine mesure de l'environnement dans lequel elles évoluent (KELLERMAN, 2012). Dans certaines villes, comme à Amsterdam ou à Copenhague, utiliser un vélo pour ses déplacements quotidiens fait partie des outils de mobilité usuels pour les habitants de ces deux villes. À Rome ou à Paris, un scooter permet de gagner du temps, si l'on sait se faufiler entre les automobiles. En Suisse, pour les utilisateurs fréquents du train, l'Abonnement général est indispensable. Le même constat peut être fait en ce qui concerne les compétences. Ainsi, connaître et savoir utiliser l'application pour smartphone de la compagnie de chemins de fer suisse (CFF) peut se révéler très utile si l'on veut être tenu informé des retards, des correspondances, des alternatives, etc. Parallèlement, l'usage et l'utilité des langues dépendent du contexte territorial. Si savoir parler anglais peut permettre d'ouvrir de nombreuses portes dans le monde professionnel, connaître la langue locale reste bien souvent une condition nécessaire dans la vie de tous les jours. En Suisse, par exemple, la maîtrise des différentes langues nationales – de même que l'anglais – est requise pour de nombreux postes à responsabilité ; d'une manière générale, elle donne aux individus la possibilité de recevoir une rémunération plus élevée, à qualifications égales, que ceux qui ne l'ont pas (GRIN, 2001). S'agissant toujours des compétences de mobilité, savoir conduire n'a pas la même importance dans tous les territoires. Il est souvent plus aisé de se passer de la voiture en ville que dans les zones rurales où les alternatives sont moins nombreuses et les distances plus grandes. La liste est longue des spécificités

des outils de mobilité et des compétences qui stimulent le potentiel de mobilité, mais ces quelques exemples montrent que la motilité ne dépend pas uniquement des personnes et varie aussi grandement selon les contextes. Un raisonnement identique peut être suivi concernant les projets de mobilité ; ceux-ci seront largement influencés par le contexte local, qu'il s'agisse des moyens de transport disponibles et, plus largement, des opportunités présentes, des normes ou des lois en vigueur. Un changement dans l'offre de transports, une nouvelle ligne ou une cadence augmentée peut, par exemple, amener les individus à construire de nouveaux projets de mobilité ; de même, la suppression d'un service ou une congestion récurrente peut les obliger à développer de nouvelles stratégies.

Jensen (2006), en s'appuyant sur les travaux de Scollon et Scollon (2003), fait état de codes de mobilité. Si certains sont globaux, d'autres en revanche sont profondément locaux et s'intègrent dans des « cultures de mobilité » particulières. Dans certains cas, des « chocs de normes de mobilité » s'observent lorsque des individus se trouvent placés dans un environnement très différent où les normes et les cultures de mobilité sont à l'opposé de ce qu'ils connaissent. Ces normes ou ces cultures de mobilité peuvent s'observer de manière très directe : le côté de la route où l'on conduit, les limitations de vitesse différentes entre les pays, la forme et le dessin des panneaux de signalisation routière ou encore l'écartement des voies de chemin de fer. D'autres, en revanche, sont moins explicites ou relèvent des représentations collectives. Ainsi, traverser lorsque le feu est rouge est moins bien accepté dans certains pays que dans d'autres. De même, l'image des différents moyens de transport ou l'importance accordée aux aspects écologiques de ceux-ci diffère d'un territoire à l'autre. Analysant l'usage du Metrocable (télécabines urbaines reliées à la ligne de métro, implantées dans certains quartiers pauvres de Bogotá) sous l'angle de la motilité, Brand et Dávila (2010) expliquent que certains utilisateurs devront acquérir des compétences très différentes de celles qu'ils ont développées dans le quotidien des quartiers « informels » de la ville. Il apparaît clairement ici qu'être motile dans un quartier pauvre de Bogotá n'implique pas nécessairement d'être motile partout. L'appropriation de ce nouveau moyen de transport sera beaucoup plus aisée pour les travailleurs des secteurs formels que pour des employés travaillant dans les secteurs informels, car les premiers connaissent déjà en partie les normes et les codes d'usages nécessaires à son utilisation. Maksim (2011), dans sa recherche de doctorat, parle également de cultures de mobilité pour rendre compte de la manière dont les individus développent des comportements et des stratégies propres aux territoires qu'ils pratiquent. Ainsi, motilité et mobilité influencent, et sont influencées par le contexte spatial dans lequel elles s'insèrent.

La mobilité est un phénomène social situé, dépendant du contexte, et nous considérons la motilité comme ce qui rend possible ou non le fait de devenir mobile pour une personne. En ce sens, il nous paraît pertinent ici de considérer la motilité comme un *potentiel* en tant que réalisation en puissance (donc en

supposant un lien avec le contexte), plutôt que comme une *aptitude*, en tant qu'attribut uniquement lié à la personne. Plus concrètement, l'habitant d'une métropole et celui d'un village peuvent avoir la même *aptitude* à se déplacer (qu'il s'agisse de compétences relatives à l'utilisation des modes de transport, de l'équipement en véhicules et autres abonnements ou encore de projets de mobilité). Pourtant, leur *potentiel* de mobilité sera différent dans la mesure où le premier disposera de plus de possibilités et d'alternatives pour accéder aux différents lieux, aux emplois ou aux biens et services. Cela ne signifie pas pour autant que le contexte n'a pas d'influence sur l'*aptitude* à la mobilité : par la confrontation à un contexte donné, les personnes développent plus spécifiquement les compétences associées aux conditions de mobilité qui y sont propres, et accorderont leurs projets de mobilité aux opportunités concrètes qui s'offrent à elles.

## LA MOTILITÉ À TRAVERS LA GRANDE MOBILITÉ

Pour aborder ces questions d'espace et de motilité, nous allons nous pencher sur la grande mobilité pour raisons professionnelles. Celle-ci recouvre des formes variées de mobilité, telles que la « pendularité » de longue durée (ou longue distance), le fait d'habiter la semaine dans un endroit et de revenir à son domicile le week-end ou encore les voyages fréquents dans le cadre d'un emploi. Bien que peu connu, car échappant aux enquêtes traditionnelles de mobilité et de déplacements, ce phénomène concerne un nombre important de personnes en Europe. En Suisse, selon le relevé structurel de l'OFS de 2010, 10 % de la population active parcourent plus de cent kilomètres par jour pour se rendre à leur travail (aller-retour). 7 % de la population active dans six pays européens<sup>1</sup> passent plus de deux heures aller-retour par jour pour se rendre à leur lieu de travail (LÜCK et RÜPPENTHAL, 2010). Par ailleurs, entre 3 et 5 % de ces mêmes individus ont des pratiques multilocales et résident par conséquent plus de soixante nuits par an en dehors de leur domicile (MEIL, 2008).

Ces mobilités sont d'autant plus intéressantes à étudier à travers la motilité qu'elles donnent à voir les arbitrages parfois difficiles réalisés entre des ancrages locaux et un marché du travail de plus en plus flexible et de plus en plus étendu spatialement. Ce chapitre se base sur le second volet de l'enquête européenne *JobMob*, réalisée en 2011 en Allemagne, en France et en Espagne et en Suisse<sup>2</sup>. Nous disposons ainsi d'une base quantitative de 1 735 individus, représentatifs des personnes de vingt-neuf à cinquante-huit ans et répartis dans les quatre pays susmentionnés.

<sup>1</sup> Allemagne, France, Espagne, Suisse, Pologne, Belgique.

<sup>2</sup> Les auteurs tiennent à remercier le FP7 de l'Union européenne, le Forum Vies Mobiles, l'Institut fédéral pour la recherche sur la population à Wiesbaden (BiB), ainsi que l'Université Autonoma de Madrid, qui ont financé l'enquête sur laquelle est basé ce chapitre.

Si la motilité caractérise avant tout les personnes, il ressort des lignes qui précèdent qu'elle est largement dépendante également des territoires de vie de ces personnes. Ainsi, pour une personne donnée, le potentiel de mobilité a toutes les chances d'être différent selon qu'elle vit dans le centre d'une grande ville ou dans une zone rurale par exemple. À quoi bon savoir utiliser les transports publics et y être à l'aise si l'offre est inexistante à l'endroit où l'on vit ? Dans la même idée, on apprendra plus rapidement à faire du vélo dans un territoire où celui-ci est indispensable pour se déplacer, on envisagera plus directement une vie à la campagne malgré un emploi en ville si une ligne de transport relie les deux lieux, etc. Pour tester ce rôle du territoire de vie sur la motilité, et en l'occurrence celle liée à la grande mobilité, nous avons décidé de construire une typologie de la motilité pour toutes les personnes de notre échantillon – quel que soit l'endroit où elles résident – puis d'observer les différences entre les profils de motilité selon le lieu de résidence de ces personnes.

Toutefois, avant de considérer la motilité dans son ensemble, nous proposons ici une analyse décomposée des trois dimensions de la motilité – sur les accès, les compétences et les projets de mobilité – pour examiner dans quelle mesure ces dimensions sont influencées par le contexte territorial. Nous présenterons ensuite notre typologie de la motilité et la discuterons sur la base de variables sociodémographiques usuelles, au regard des parcours et des ancrages propres des personnes et selon les territoires dans lesquels elles résident.

## **LE RÔLE DE L'ESPACE SUR LES ACCÈS, LES COMPÉTENCES ET LES PROJETS DE MOBILITÉ**

Penchons-nous sur les trois dimensions de la motilité et, plus précisément, sur les variables choisies pour construire cette typologie, portant une attention toute particulière aux influences de l'espace sur ces dimensions en considérant les pays de résidence et le degré d'urbanisation de la commune de résidence. Pour ce dernier aspect, les communes (niveau LAU2) sont regroupées selon leur degré d'urbanisation en trois types (fortement, moyennement et faiblement urbanisées) à l'aide d'une méthodologie commune à tous les pays européens<sup>3</sup>.

## **CONSTRUCTION D'UN INDICATEUR DE MOTILITÉ**

### **Accès et territoire**

La première dimension de la motilité est constituée des accès aux infrastructures de transports (accès contextuels) et des accès à des équipements facilitant la mobilité (accès personnels).

---

<sup>3</sup> Pour plus d'informations sur le degré d'urbanisation : [http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/miscellaneous/index.cfm?TargetUrl=DSP\\_DEGURBA](http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/miscellaneous/index.cfm?TargetUrl=DSP_DEGURBA)

Les quatre premiers indicateurs considérés se réfèrent à l'accessibilité contextuelle, c'est-à-dire à l'accès aux infrastructures de transports disponibles autour du domicile dans un temps donné. Dans la mesure où l'on cherche à mesurer la motilité pour la grande mobilité, l'intérêt s'est porté sur certaines infrastructures spécifiques. Ainsi, nous n'avons pas considéré la présence d'un arrêt de bus, de tram ou d'une station de vélo en libre-service par exemple, mais l'accès à une entrée d'autoroute (en vingt minutes)<sup>4</sup>, à une gare régionale de type RER, S-Bahn, etc. (en vingt minutes), aux grandes lignes ferroviaires et aux trains à grande vitesse<sup>5</sup> (en vingt minutes) ainsi qu'à un aéroport (en quarante-cinq minutes). Cette recherche montre que les autoroutes et les gares régionales sont les deux infrastructures les plus facilement accessibles : neuf individus sur dix vivent à proximité de celles-ci. Les accès aux aéroports et aux grandes lignes ferroviaires sont moins bons, 66,1 % et 59,8 % respectivement y ont accès.

D'une manière générale, et assez logiquement, les personnes habitant dans les territoires les plus urbanisés, donc les plus centraux, sont celles disposant des meilleurs accès autoroutiers, ferroviaires (lignes régionales ou interurbaines) et aéroportuaires. Les différences sont d'ailleurs souvent assez importantes entre les habitants des territoires les plus urbanisés et ceux des territoires les plus ruraux. On note ainsi quarante points de différence concernant l'accès à un aéroport en moins de quarante-cinq minutes, près de trente points pour l'accès à une gare desservie par les grandes lignes ferroviaires et un peu moins de vingt pour l'accès à une autoroute. En revanche, les différences sont moins marquées pour l'accès aux gares régionales, puisque 85 % des habitants des communes peu urbanisées disposent d'une telle gare à proximité (contre 92,8 % des habitants des communes fortement urbanisées). Si la relation entre l'urbanisation des territoires et l'accès de leur population aux infrastructures est assez nette, l'analyse par pays montre également des différences notables selon le type d'infrastructure considéré. Ainsi, en France, seuls 78 % des enquêtés ont accès à une bretelle d'autoroute en vingt minutes, alors que cette proportion s'élève à environ 93 % dans les trois autres pays. Concernant les infrastructures ferroviaires, on note que les Suisses disposent du meilleur accès, tant pour les gares régionales (97,7 %) que pour les grandes lignes (75,2 %), suivis des Allemands (94,8 % et 62 % respectivement). En revanche, l'accès aux infrastructures ferroviaires est moins développé en France et en Espagne. Pour les lignes régionales, la proportion de Français y ayant accès est de 88,6 % et celle des Espagnols de 78 %. Par rapport aux grandes lignes de train, les Français et les Espagnols présentent des situations assez similaires, mais plutôt faibles (autour de 50 %). La situation est tout autre concernant les aéroports, puisque 71,5 % Espagnols y ont accès contre 61,7 % des Suisses.

---

<sup>4</sup> Sans spécification du mode de transport.

<sup>5</sup> Il n'existe pas en Suisse, à proprement parler, de lignes à grande vitesse similaires à celles des TGV (France) ou des ICE (Allemagne), mais un service de trains interurbains rapides et très fréquents.

Tableau 1 : Accès contextuels

	Allemagne	France	Espagne	Suisse	Fortement urbanisé	Moyennement urbanisé	Faiblement urbanisé	Total
N'a pas accès à une autoroute en 20 min.	7,5 %	21,3 %	6,2 %	5,7 %	2,9 %	6,0 %	19,7 %	8,7 %
A accès à une autoroute en 20 min.*	92,5 %	78,7 %	93,8 %	94,3 %	97,1 %	94,0 %	80,3 %	91,3 %
N'a pas accès à une gare régionale	5,2 %	11,4 %	22,0 %	2,3 %	7,2 %	11,4 %	14,4 %	10,6 %
A accès à une gare régionale en 20 min.**	94,8 %	88,6 %	78,0 %	97,7 %	92,8 %	88,6 %	85,6 %	89,4 %
N'a pas accès aux grandes lignes ferroviaires en 20 min.	38,0 %	48,0 %	51,0 %	24,8 %	26,0 %	44,8 %	53,8 %	40,2 %
A accès aux grandes lignes ferroviaires en 20 min.***	62,0 %	52,0 %	49,0 %	75,2 %	74,0 %	55,2 %	46,2 %	59,8 %
N'a pas accès à un aéroport en 45 min.	35,3 %	34,5 %	28,5 %	38,3 %	16,1 %	32,5 %	56,5 %	33,9 %
A accès à un aéroport en 45 min.****	64,7 %	65,5 %	71,5 %	61,7 %	83,9 %	67,5 %	43,5 %	66,1 %

Tableau croisé, Population totale, 29-58 ans en 2011, *JobMob II*, pondération « *panel nation analysis* »

\* Significativité: Pays  $p < .001$  / Degré d'urbanisation  $p < .001$ ; \*\* Significativité: Pays  $p < .001$  / Degré d'urbanisation  $p < .01$ ; \*\*\* Significativité: Pays  $p < .01$  / Degré d'urbanisation  $p < .001$ ; \*\*\*\* Significativité: Pays  $p < .05$  / Degré d'urbanisation  $p < .001$

À côté des accès contextuels, nous avons également pris en compte les accès personnels à des outils facilitant la mobilité, à savoir internet, la possession d'un ordinateur portable et la possession d'une voiture. Ces éléments participent à la capacité des individus à être grands mobiles. La voiture – mode efficace et adapté à des programmes d'activités chargés – offre un potentiel de mobilité élevé grâce à sa vitesse, à la flexibilité de son utilisation et à sa capacité à s'affranchir des contraintes spatiales et temporelles des lignes de transports publics.

L'accès à internet et la possession d'un ordinateur portable offrent aussi de nombreuses potentialités en matière de gestion de la distance et de la mobilité. Ils permettent de travailler à domicile, pendant les trajets en avion ou en train, de rester en contact avec ses proches à distance et également de se détendre lors de ses trajets ou de ses voyages (films, lecture, etc.). D'un point de vue plus fonctionnel, ils facilitent l'accès aux réseaux de transports, aux horaires, aux destinations, etc. Ces outils peuvent aussi permettre d'acheter en ligne des billets « dégriffés » ou *low-cost* ou d'être tenus informés en cas de changements inopinés (grèves, retards, etc.). Une enquête menée aujourd'hui prendrait certainement aussi en considération la possession d'un smartphone qui offre un accès presque général à internet.

L'enquête montre, tout d'abord, la très large diffusion d'internet dans la population puisque 94 % des enquêtés y ont accès. Les différences entre pays sont assez limitées : la pénétration d'internet parmi les enquêtés est de 97 % en Suisse contre 90 % en Espagne. On observe parallèlement que c'est dans les zones les moins urbanisées qu'internet est le plus répandu (96 %) ; les différences entre ces types de territoires ne sont toutefois pas significatives. Notons que ce constat concernant l'accès différencié à internet selon l'urbanisation des communes n'est pas confirmé par les grandes enquêtes nationales sur l'accès aux nouvelles technologies de la communication : les habitants des territoires les plus urbanisés sont en général mieux équipés que ceux des territoires plus ruraux<sup>6</sup>. Les résultats concernant les ordinateurs portables vont d'ailleurs dans ce sens, puisque la proportion des personnes en possédant est moins élevée dans les communes faiblement urbanisées que dans les communes plus urbanisées. En plus de ces différences selon le degré d'urbanisation des communes, on remarque également une influence du pays de résidence. C'est en Suisse que l'ordinateur portable (comme internet) est le plus répandu (69,1 %), suivi de l'Espagne (64,6 %) et de l'Allemagne (62,5 %). L'écart entre ces trois pays et la France est relativement important, car seule une petite majorité des Français (51,4 %) dispose d'un tel objet. Finalement concernant la voiture, on note qu'elle est largement répandue, puisque près de neuf enquêtés sur dix y ont accès. Sans grande surprise, c'est dans les zones les plus urbaines que la possession d'une automobile est la plus faible (80,1 %) contre un peu moins de 95 % pour les moins urbaines. C'est en Suisse et en France que le taux de motorisation est le plus élevé, environ 91 % contre 86,6 % en Espagne.

Si, concernant les accès contextuels, des différences assez nettes apparaissent entre les pays et selon les degrés d'urbanisation (meilleure accessibilité dans les grandes villes), la situation est un peu différente au niveau des accès personnels : les tendances sont moins marquées selon l'urbanisation des territoires que selon les pays.

<sup>6</sup> CREDOC, 2012 ; InitiativeD21 et Infratest, 2012 ; OFS, 2012.

Tableau 2 : Accès personnels

	Allemagne	France	Espagne	Suisse	Fortement urbanisé	Moyennement urbanisé	Faiblement urbanisé	Total
Ne dispose pas d'un ordinateur portable	37,5 %	48,6 %	35,4 %	30,9 %	35,6 %	32,7 %	42,0 %	36,8 %
Dispose d'un ordinateur portable*	62,5 %	51,4 %	64,6 %	69,1 %	64,4 %	67,3 %	58,0 %	63,2 %
N'a pas d'accès à internet	5,0 %	5,9 %	9,3 %	2,7 %	7,4 %	6,3 %	4,0 %	5,9 %
A un accès à internet**	95,0 %	94,1 %	90,7 %	97,3 %	92,6 %	93,7 %	96,0 %	94,1 %
N'a pas de voiture	10,5 %	8,7 %	13,4 %	8,2 %	19,9 %	6,0 %	5,1 %	10,6 %
A une voiture***	89,5 %	91,3 %	86,6 %	91,8 %	80,1 %	94,0 %	94,9 %	89,4 %

Tableau croisé, Population totale, 29-58 ans en 2011, *JobMob II*, pondération «*panel nation analysis*»

\* Significativité: Pays  $p < .001$  / Degré d'urbanisation  $p < .01$ ; \*\* Significativité: Pays  $p < .001$  / Degré d'urbanisation: Non significatif (NS); \*\*\* Significativité: Pays  $p < .05$  / Degré d'urbanisation  $p < .001$

## Compétences et territoire

La deuxième dimension de la motilité concerne les compétences en matière de mobilité. Ces compétences couvrent différents aspects des aptitudes nécessaires à la grande mobilité, tels que la maîtrise des temps et des espaces de déplacement, la capacité à s'approprier des espaces inconnus, à s'ancrer dans des territoires nouveaux ou encore la capacité à communiquer dans un environnement de travail international.

Dans la mesure où nous nous intéressons spécifiquement à la grande mobilité pour raisons professionnelles, la question de la maîtrise des langues étrangères (en particulier l'anglais) est fondamentale. Elle est valorisée dans le monde du travail et permet une plus grande flexibilité dans le contexte d'un marché européen du travail. Plus généralement, dans l'optique d'un voyage professionnel à l'étranger ou d'un déménagement dans un autre pays (ou dans une autre région linguistique), la connaissance de langues étrangères peut favoriser les contacts ou rendre plus facile l'adaptation.

Outre l'aspect linguistique, nous nous sommes également interrogés sur l'aptitude des personnes à lire une carte et à s'orienter dans l'espace. Cette compétence est plus générale et n'est pas nécessairement spécifique à la grande mobilité, mais elle est importante à prendre en compte dès lors que les grands mobiles sont amenés à beaucoup se déplacer et à se rendre dans des régions qu'ils ne connaissent pas nécessairement.

Finalement, la capacité à considérer les opportunités d'un déménagement dans une nouvelle région renvoie, d'une part, à la vie professionnelle et à la capacité à s'approprier un nouvel environnement de travail et, d'autre part, à la vie sociale et personnelle, dans la mesure où un tel déménagement implique de se confronter à l'altérité, de construire un nouveau chez soi et impose, surtout, de nombreux réajustements du mode de vie.

Les compétences linguistiques apparaissent fortement liées au pays de résidence, ce qui découle probablement de systèmes scolaires ou de rapports aux langues étrangères différents. C'est en Allemagne que la maîtrise de l'anglais est la plus développée (82,5 %) et que la part de personnes ne parlant qu'une seule langue est la plus faible. En effet, seuls 15,6 % des enquêtés allemands ne parlent qu'une seule langue, contre 21,2 % des Suisses, 36,2 % des Français et 38,8 % des Espagnols. Ces plus faibles connaissances linguistiques dans ces deux derniers pays se traduisent par une plus faible maîtrise de l'anglais : 56,7 % des Français déclarent parler anglais et 33,3 % des Espagnols (ce qui représente pour ces derniers un écart de près de 50 points avec les Allemands). À noter toutefois que c'est en Suisse que la part des personnes parlant trois langues ou plus est la plus élevée. Le multilinguisme qui caractérise ce pays, où une seconde langue nationale, en plus de l'anglais, est en général apprise durant la scolarité obligatoire, et la présence de communautés étrangères importantes contribuent à ce résultat. Par ailleurs, il apparaît que les résidents des zones urbanisées maîtrisent davantage de langues (y compris l'anglais) que ceux des zones rurales. Ce n'est toutefois pas nécessairement dans les grandes villes que la part des personnes parlant plusieurs langues est la plus élevée.

Concernant la capacité à s'orienter dans l'espace et à lire une carte, on observe de très faibles différences selon le type de commune de résidence mais de plus fortes selon le pays. En effet, la part des personnes se sentant à l'aise pour se situer dans l'espace est plus élevée en Espagne (86 %) qu'en France (71,8 %), mais aussi qu'en Allemagne (79,3 %) ou en Suisse (77,9 %).

Finalement, la dernière compétence prise en compte est la capacité à considérer comme une opportunité un déménagement dans une autre région. Les Espagnols (67,5 %), les Suisses et les Français voient davantage le côté positif d'un tel déménagement. Chez ces derniers, on observe toutefois que la part de ceux qui considèrent un déménagement comme un sacrifice est également élevée (46,5 %). Même si les Allemands sont (légèrement) plus nombreux à percevoir

Tableau 3 : Compétences

	Allemagne	France	Espagne	Suisse	Fortement urbanisé	Moyennement urbanisé	Faiblement urbanisé	Total
Parle 1 langue	15,6 %	36,2 %	38,8 %	21,2 %	26,0 %	23,1 %	34,4 %	27,2 %
Parle 2 langues	47,9 %	33,9 %	40,5 %	18,2 %	37,6 %	36,5 %	31,7 %	36,0 %
Parle 3 langues et plus*	36,4 %	29,9 %	20,7 %	60,6 %	36,4 %	40,4 %	33,9 %	36,7 %
Ne parle pas anglais	17,5 %	43,3 %	67,0 %	33,0 %	37,3 %	37,3 %	48,9 %	40,5 %
Parle anglais**	82,5 %	56,7 %	33,0 %	67,0 %	62,7 %	62,7 %	51,1 %	59,5 %
Sait très mal lire une carte et s'orienter dans l'espace	8,3 %	15,5 %	1,5 %	9,1 %	7,2 %	7,0 %	9,1 %	7,5 %
Sait mal lire une carte et s'orienter dans l'espace	12,3 %	12,7 %	12,5 %	13,0 %	13,7 %	14,7 %	10,0 %	12,6 %
Sait bien lire une carte et s'orienter dans l'espace	21,0 %	23,8 %	75,8 %	28,7 %	44,9 %	39,1 %	36,9 %	40,2 %
Sait très bien lire une carte et s'orienter dans l'espace***	58,3 %	48,0 %	10,2 %	49,2 %	34,2 %	39,2 %	44,0 %	39,8 %
Considère un déménagement dans une autre région comme une opportunité	41,2 %	51,8 %	67,5 %	50,0 %	56,5 %	53,3 %	49,3 %	52,8 %
Considère un déménagement dans une autre région comme un sacrifice	44,2 %	46,5 %	30,3 %	37,2 %	36,3 %	39,8 %	40,5 %	38,6 %
Considère les deux à la fois****	14,5 %	1,6 %	2,2 %	12,8 %	7,2 %	6,8 %	10,2 %	8,6 %

Tableau croisé, Population totale, 29-58 ans en 2011, *JobMob II*, pondération «*panel nation analysis*»

\* Significativité: Pays  $p < .001$  / Degré d'urbanisation  $p < .01$ ; \*\* Significativité: Pays  $p < .001$  / Degré d'urbanisation  $p < .001$ ; \*\*\* Significativité: Pays  $p < .001$  / Degré d'urbanisation  $p < .01$ ; \*\*\*\* Significativité: Pays  $p < .001$  / Degré d'urbanisation: NS

l'aspect négatif du déménagement, les personnes considérant un déménagement à la fois comme une opportunité et un sacrifice représentent près de 15 % du total. Bien que les habitants des zones urbanisées apparaissent comme plus capables de se projeter dans un déménagement que les habitants de communes rurales, les différences ne sont pas statistiquement significatives.

## Projets et territoire

Pour terminer ce tour d'horizon des dimensions de la motilité, intéressons-nous maintenant aux projets de mobilité. Les indicateurs pris en compte reflètent principalement la disposition à la grande mobilité pour raisons professionnelles, écartant *de facto* certains motifs non-spécifiques au travail<sup>7</sup>. En effet, les individus peuvent être disposés à être mobiles pour différentes raisons : familiales, recherche d'un mode de vie spécifique, acquisition de compétences, etc. Cinq types de mobilités ont été abordés, trois renvoyant directement à la grande mobilité et deux s'apparentant plutôt à la migration. Toutes nécessitent des arrangements spécifiques visant à concilier vie professionnelle, vie de famille et ancrages locaux en fonction des contraintes temporelles ou spatiales que ces mobilités imposent. Les migrations interrégionales et internationales sont plutôt irréversibles, à la fois spatialement, dans la mesure où le retour à l'état initial ne se fait généralement pas, et socialement, parce qu'elles demandent de nombreuses adaptations de la vie quotidienne. À l'inverse, les autres types de mobilité (pendularité de longue durée, bi-résidentialité et voyages fréquents) sont spatialement et socialement plus réversibles (VINCENT-GESLIN et Kaufmann, 2012), car elles s'articulent autour de retours fréquents (à temporalités variables) au domicile et permettent de ne pas renoncer à ses ancrages locaux. Pourtant, si ces trois types de mobilité peuvent tous être considérés comme réversibles, l'investissement et les sacrifices nécessaires (du moins dans la perception des individus) à la pratique de ces mobilités sont très différents : si les voyages fréquents ou la mobilité quotidienne de longue durée sont plutôt bien acceptés, la bi-résidence, c'est-à-dire la pendularité à la semaine, l'est beaucoup moins. Parce qu'elle prend en compte ces deux types de mobilités – grande mobilité et migration –, la dimension projet de la motilité permet une meilleure compréhension des mécanismes sous-jacents à la mobilité.

Concernant tout d'abord la migration, on observe que les Espagnols surtout, (probablement à cause du contexte économique difficile que leur pays connaît), et les Allemands sont les plus disposés à migrer dans une autre région (respectivement 29,6 % et 23,3 %), voire à l'étranger (23,3 % et 21,2 %). Les Français, en revanche, sont clairement plus réticents. Lorsque l'on analyse les dispositions

---

<sup>7</sup> Les questions associées sont formulées dans la forme de cet exemple : « Afin d'obtenir un meilleur emploi ou une promotion (pour les personnes sans emploi : « Afin d'obtenir un emploi... »), seriez-vous prêt à déménager dans un autre pays ? ».

Tableau 4 : Projets

		Allemagne	France	Espagne	Suisse	Fortement urbanisé	Moyennement urbanisé	Faiblement urbanisé	Total
Disposition à la migration interrégionale*	Oui	23,3 %	11,3 %	29,6 %	11,5 %	24,0 %	21,9 %	15,1 %	20,6 %
	Sous certaines conditions	19,1 %	26,5 %	22,6 %	28,8 %	21,8 %	25,8 %	24,0 %	23,7 %
	Non	57,6 %	62,2 %	47,8 %	59,6 %	54,2 %	52,2 %	60,9 %	55,7 %
Disposition à la migration internationale**	Oui	21,2 %	11,9 %	23,3 %	10,0 %	18,3 %	19,9 %	13,5 %	17,7 %
	Sous certaines conditions	12,4 %	22,9 %	17,2 %	20,8 %	19,2 %	16,9 %	16,4 %	17,5 %
	Non	66,4 %	65,2 %	59,4 %	69,3 %	62,4 %	63,1 %	70,1 %	64,8 %
Disposition à la pendula- rité de longue durée***	Oui	39,9 %	19,6 %	54,5 %	21,3 %	40,2 %	37,3 %	31,8 %	36,9 %
	Sous certaines conditions	14,3 %	13,5 %	18,8 %	21,8 %	16,7 %	18,4 %	17,7 %	17,5 %
	Non	45,8 %	67,0 %	26,7 %	56,9 %	43,2 %	44,2 %	50,5 %	45,6 %
Disposition à la bi- résidentialité ****	Oui	13,9 %	10,9 %	35,0 %	3,0 %	21,3 %	15,0 %	15,8 %	17,3 %
	Sous certaines conditions	8,6 %	12,2 %	20,3 %	10,0 %	12,3 %	14,1 %	13,4 %	13,1 %
	Non	77,5 %	77,0 %	44,7 %	87,0 %	66,4 %	70,9 %	70,8 %	69,6 %
Disposition aux voyages fréquents*****	Oui	32,6 %	42,4 %	39,4 %	23,8 %	37,0 %	32,9 %	30,1 %	33,9 %
	Sous certaines conditions	16,2 %	23,6 %	17,5 %	18,8 %	17,6 %	19,7 %	17,7 %	18,3 %
	Non	51,3 %	34,1 %	43,2 %	57,5 %	45,4 %	47,4 %	52,2 %	47,8 %

Tableau croisé, Population totale, 29-58 ans en 2011, *Job Mob II*, pondération « *panel nation analysis* »

Significativité : Pays  $p < .001$  / Degré d'urbanisation  $p < .01$  ; \*\* Significativité : Pays  $p < .001$  / Degré d'urbanisation  $p < .05$  ; \*\*\* Significativité : Pays  $p < .001$  / Degré d'urbanisation : NS ; \*\*\*\* Significativité : Pays  $p < .001$  / Degré d'urbanisation : NS ; \*\*\*\*\* Significativité : Pays  $p < .001$  / Degré d'urbanisation : NS

à la migration selon le type de communes, on note que les personnes vivant dans les plus grandes villes sont les plus disposées à migrer dans une autre région (24 % contre 15,1 % des habitants des zones rurales). On peut faire l'hypothèse (cependant non-vérifiable avec les données disponibles) qu'une part plus

importante qu'ailleurs des habitants des grandes villes est originaire d'autres régions et est, par conséquent, sensiblement moins attachée à sa commune de résidence (les personnes qui, dans le premier volet de l'étude *JobMob*, avaient déménagé peu avant l'enquête étaient clairement plus disposées aux migrations que le reste de la population). S'agissant des migrations internationales, on remarque que les habitants des zones rurales y sont également moins disposés.

D'une manière générale, l'association entre le degré d'urbanisation et la disposition à la grande mobilité semble assez faible et non-significative, même si les citoyens paraissent plus disposés à accepter cette dernière que les habitants des zones rurales. Les différences sont nettement plus marquées lorsque l'on compare les pays entre eux. Les Espagnols, notamment, se caractérisent par des dispositions très élevées, en comparaison avec celles des résidents des autres pays, pour la pendularité de longue durée (54,5 %) ou pour la bi-résidentialité (35 %). À titre d'exemple, seuls 3 % des enquêtés suisses se déclarent prêts à habiter dans un autre endroit et à revenir chaque semaine à leur domicile. La taille du territoire helvétique, le système ferroviaire performant et la tarification avantageuse à travers l'Abonnement général – qui rendent la pendularité de longue durée quotidienne plus facilement envisageable – peuvent expliquer en partie cet intérêt très faible pour la bi-résidentialité. Toutefois, ni les Allemands ni les Français ne sont autant disposés que les Espagnols à la bi-résidence, une forme de mobilité particulièrement contraignante. La situation est un peu différente concernant les voyages fréquents impliquant plus de soixante nuits en dehors du domicile par an. Les Français, avec 42,4 %, y sont le plus disposés.

Les éléments présentés montrent ainsi que les citoyens sont, en général, plus disposés à migrer pour des raisons professionnelles, voire à être de grands mobiles. Par ailleurs, on remarque des dispositions déclarées extrêmement élevées en Espagne qui reflètent très certainement la situation économique défavorable dans ce pays.

## UNE TYPOLOGIE DE LA MOTILITÉ

Nous nous sommes efforcés, jusque-là, de décrire en détail les différents indicateurs de la motilité et d'observer les liens existant entre, d'une part, les accès, les compétences et les projets des individus et, d'autre part, le territoire dans lequel vivent ces derniers. La suite de notre analyse est basée sur une typologie de la motilité, construite autour des trois dimensions accès-compétences-projets et de la quinzaine de variables la composant. Une typologie, plutôt qu'un indice positionnant les personnes sur une échelle ordinale, offre une plus grande finesse dans l'analyse de la motilité. Il est important de noter que le choix des variables et de l'utilisation d'une typologie est basé sur les travaux effectués dans le cadre du premier volet de l'enquête *JobMob* réalisée en 2007 (KAUFMANN *et al.*, 2010). Pour la construction de la typologie, une analyse factorielle a d'abord été conduite sur ces différentes variables. Une classification hiérarchique a ensuite

été appliquée sur la base de cette analyse. Une typologie de la motilité a pu être ainsi établie. Les six groupes la composant sont présentés ci-dessous<sup>8</sup>.

Pour caractériser ces groupes et évaluer l'influence du territoire sur la motilité, diverses données ont été utilisées. En plus des données relatives au pays et à la commune de résidence, nous avons eu recours à deux modèles de régression logistique nous permettant de préciser la composition sociodémographique des groupes et l'ancrage local des personnes (vie à l'étranger, déménagements antérieurs, type d'habitat, attachement au logement actuel, à la ville ou au pays de résidence, etc.)<sup>9</sup>.

### Profils de motilité

La typologie ainsi réalisée distingue les individus de notre échantillon en six groupes (tableau 5).

Le groupe des « peu motiles » est composé, comme son nom l'indique, de personnes dont la motilité est plutôt faible (24,1 % de l'échantillon). C'est principalement par leurs faibles compétences – en langues, particulièrement (aucun individu de ce groupe ne parle anglais) – et par leurs faibles dispositions à la mobilité que ces individus se caractérisent, mais également par des accès personnels aux outils facilitant la mobilité légèrement inférieurs à la moyenne, surtout en ce qui concerne la possession d'un ordinateur portable. En revanche, leurs accès aux systèmes de transport sont proches de la moyenne.

À l'opposé, se trouvent les « très motiles » (11,8 %), qui disposent de bonnes compétences, de bons accès et, surtout, sont disposés à être mobiles. Ils sont prêts à envisager de longs trajets, des déménagements ou encore la bi-résidence.

Ces deux groupes – peu motiles et très motiles – sont les seuls qui peuvent se lire sur une échelle ordinale de la motilité où les différentes dimensions et variables s'accordent plus ou moins entre elles. Les autres groupes présentent des combinaisons plus complexes. Les « réticents à bouger » (22,6 %) associent de bons accès et de bonnes compétences avec de très faibles dispositions à se déplacer et ce, quasiment pour tous les types de motilité questionnés. La situation contraire se présente pour les « prêts à bouger » (13,6 %). Ceux-ci sont prêts à se déplacer et envisagent tant la migration que les mobilités dites réversibles, bien qu'ils disposent de compétences linguistiques très faibles et d'accès aux infrastructures de transport et aux outils personnels facilitant la mobilité bien en dessous de la moyenne. Finalement, les deux derniers groupes se différencient par leurs préférences en matière de mobilité. Ils disposent de

<sup>8</sup> Il est important de préciser que cette typologie a été également construite pour un usage longitudinal. Pour cela une méthodologie « multi-dates » (PIRON *et al.*, 2004) a été employée. Dans ce chapitre, nous ne nous intéressons toutefois qu'aux données 2011.

<sup>9</sup> Ces deux modèles de régression ne sont pas représentés graphiquement.

Tableau 5 : Profils de motilité (2011), valeur moyenne par variable

	Peu motiles	Réticents à bouger	Prêts à bouger	Réversibles	Non-réversibles	Très motiles	Population totale
	24,1 %	22,6 %	13,6 %	14,9 %	13,1 %	11,8 %	100 %
<b>Accès contextuels (à x minutes du lieu de domicile)</b>							
Autoroute (20 min.)	0,87	0,85	0,80	0,95	0,97	0,95	0,89
Train régional (RER) (20 min.)	0,90	0,86	0,82	0,98	1,00	0,88	0,90
Ligne à grande vitesse (TGV) (20 min.)	0,59	0,58	0,48	0,70	0,57	0,67	0,60
Aéroport (45 min.)	0,64	0,58	0,63	0,63	0,85	0,72	0,66
<b>Accès personnels</b>							
Ordinateur portable	0,48	0,64	0,55	0,73	0,77	0,75	0,63
Internet	0,89	0,96	0,88	0,98	1,00	0,96	0,94
Voiture	0,90	0,95	0,89	0,81	0,98	0,91	0,91
<b>Compétences</b>							
Nombre de langues parlées	0,30	0,70	0,37	0,70	0,69	0,67	0,56
Maîtrise de l'anglais	0,00	0,96	0,09	0,95	1,00	0,91	0,61
Capacité à lire une carte et se repérer dans l'espace	0,62	0,71	0,74	0,65	0,85	0,73	0,70
Capacité à considérer un déménagement (à plus de 50 km du domicile) comme une opportunité	0,54	0,56	0,60	0,33	0,94	0,80	0,61
<b>Disposition à la mobilité</b>							
Disposition à la migration interrégionale	0,13	0,14	0,46	0,19	0,49	0,80	0,31
Disposition à la migration internationale	0,07	0,09	0,42	0,18	0,43	0,69	0,26
Disposition à la pendularité de longue durée	0,28	0,11	0,81	0,54	0,32	0,84	0,42
Disposition à la bi-résidentialité	0,06	0,02	0,62	0,11	0,06	0,76	0,22
Disposition aux voyages fréquents	0,17	0,15	0,76	0,59	0,53	0,93	0,44

Tableau croisé, Population totale, 29-58 ans en 2011, *JobMob II*, pondération « *countries equally weighted* »

bons accès et de bonnes compétences avec, pour les «réversibles» (14,9 %), une disposition élevée en faveur de la pendularité de longue distance et, pour les «non-réversibles» (13,1 %), au contraire, une préférence marquée pour les déménagements, voire pour les voyages fréquents.

De la typologie de la motilité se dégagent deux axes sur lesquels se répartissent les individus. Le premier concerne les compétences et les accès, le deuxième les dispositions à la mobilité. À ce titre, deux groupes, les réticents à bouger et les prêts à bouger, présentent des découplages fort intéressants entre, d'un côté, le niveau de compétences et d'accès et, de l'autre, les dispositions à la mobilité. Les premiers disposent de bonnes compétences et de bons accès mais ne sont pas prêts à être mobiles ; pour les seconds, c'est l'inverse qui prévaut. Le tableau ci-dessous montre cette répartition.

*Tableau 6 : Les profils de motilité selon les accès/compétences et les dispositions des personnes*

		Accès/Compétences	
		Faibles	Forts
Disposition à la mobilité	Faible	Peu motiles	Réticents à bouger
	Spécifique		Réversibles Non-réversibles
	Forte	Prêts à bouger	Très motiles

## Caractérisation sociodémographique

L'utilisation de variables sociodémographiques permet de mieux comprendre la composition des groupes de motilité. Ainsi, on constate que le groupe des moins motiles comprend davantage de quadragénaires et de quinquagénaires que de plus jeunes. En revanche, ces derniers sont clairement plus représentés parmi les non-réversibles et les très motiles. Pour ces deux groupes, les personnes seules et les couples sans enfant sont également plus représentés. Les contraintes familiales moins fortes permettent sans doute aux très motiles et aux non-réversibles d'envisager certaines formes de mobilité, comme la migration, moins prisées par d'autres groupes. Parmi les non-réversibles, on trouve toutefois des familles monoparentales qui se déclarent être prêtes à déménager. Bien qu'un tel changement demande des efforts particuliers pour s'ancrer dans un nouveau territoire, il peut permettre d'éviter de longs allers-retours quotidiens ou des absences prolongées du domicile, comme la bi-résidentialité, par exemple, difficilement conciliables avec la gestion d'une famille pour des personnes seules. Les individus vivant en couple avec enfants sont en général peu disposés à la mobilité (peu motiles et réticents à bouger), tout comme d'une manière générale les femmes. Les femmes ont d'ailleurs plus de chance

de faire partie de ces groupes que les hommes ; dans les quatre autres groupes, plus ouverts à la grande mobilité, c'est le contraire qui s'observe. En termes de formation et de salaire, on note que les réticents à bouger, les réversibles et les non-réversibles comprennent davantage de personnes bien formées et disposant de salaires supérieurs. Le groupe des peu motiles est quant à lui composé de personnes avec des formations intermédiaires et des revenus limités. De même, les prêts à bouger ont une plus faible probabilité d'avoir une formation élevée. Ces résultats sont cohérents avec de nombreuses études qui montrent que le revenu et la formation sont des facteurs associés à un potentiel de mobilité élevé (URRY, 2007 ; KAUFMANN, 2008 ; FOL, 2009). Les très motiles semblent toutefois plus difficilement caractérisables en fonction de ces deux éléments.

### **Caractérisation par les parcours de vie**

Une analyse sociodémographique classique laisse de côté d'importants aspects, notamment ceux liés à l'ancrage des individus dans les territoires et à leurs parcours personnels de mobilité. Ces éléments nous semblent néanmoins importants pour comprendre les groupes de motilité obtenus dans le cadre de cette étude.

Les ancrages locaux sont abordés ici au travers des attachements au logement, à la commune et au pays de résidence, ainsi qu'au statut du logement occupé par les individus. D'un côté, les groupes peu disposés à se déplacer apparaissent plus attachés aux territoires dans lesquels ils vivent. Les peu motiles sont très liés au contexte local, à leur ville de résidence, voire à leur pays, alors que les réticents à bouger, quant à eux, s'identifient davantage à leur logement. D'un autre côté, les groupes plus disposés à être mobiles présentent des ancrages locaux plus limités. Les prêts à bouger ne sont attachés ni à leur logement ni à leur pays de résidence. Cette situation et leur forte disposition à la mobilité peuvent s'expliquer, en partie, par le contexte peu favorable dans lequel ils vivent ; en effet, les prêts à bouger ont une probabilité près de trois fois plus élevée d'être hébergés chez des proches (amis ou famille) sans payer de loyer que d'être propriétaires de leur logement. Ils semblent finalement assez proches des très motiles – l'autre groupe très disposé à se déplacer – qui ne sont guère attachés à leur environnement (particulièrement en ce qui concerne le pays) et vivent également en location ou, surtout, hébergés par leur famille et leurs proches. La prépondérance des plus jeunes dans le groupe des très motiles laisse penser que certains habitent encore chez leurs parents et se trouvent, de ce fait, dans des situations éventuellement moins précaires que les prêts à bouger, plus âgés. Les non-réversibles sont avant tout locataires et peu attachés à leur contexte résidentiel, ce qui leur permet d'envisager d'aller habiter ailleurs, dans une autre région ou à l'étranger. Les réversibles sont attachés à leur ville de résidence (et à leur pays), ce qui explique en partie leur préférence pour les

mobilités réversibles, telles que la pendularité de longue durée, qui permettent de conserver des ancrages locaux.

Si l'on considère le lien que les personnes entretiennent avec d'autres territoires, pratiqués lors d'expériences passées de mobilité, on constate tout d'abord que la réticence des peu motiles à se déplacer s'observe tout au long de leur vie professionnelle. En effet, peu d'entre eux ont, au cours de leur carrière, déménagé pour des raisons professionnelles. Ils ont d'ailleurs plus de chances d'avoir déjà refusé un poste impliquant de la grande mobilité. Dans le même ordre d'idées, ils sont proportionnellement moins nombreux à avoir eu à se poser la question. Pour beaucoup d'entre eux, aucune opportunité du genre ne s'est présentée. Cette faible confrontation à la grande mobilité de la part des peu motiles renvoie à certains secteurs du marché de l'emploi, axés principalement sur le local, ou à des carrières professionnelles effectuées en partie pendant des périodes durant lesquelles l'emploi était moins flexible. Au contraire, les très motiles ont davantage de chances d'avoir déjà vécu à l'étranger et d'avoir déjà pratiqué la grande mobilité au cours de leur (courte) carrière : ils illustrent un mode de vie plus international, ouvert aux opportunités offertes par un marché du travail européen, voire mondial.

Ces éléments relatifs aux ancrages et aux parcours de mobilité, en complément de l'analyse sociodémographique, permettent d'aller plus loin dans la compréhension de la motilité et, plus précisément, des profils de motilité. Comme nous l'avons déjà indiqué auparavant, deux groupes apparaissent particulièrement intéressants, à savoir les réticents et les prêts à bouger qui se caractérisent tous deux par un découplage important entre, d'un côté, les compétences et les accès et, de l'autre, les dispositions. La situation sociale des réticents à bouger, plutôt élevée, leurs compétences et leurs accès les placent dans une position de force face à l'injonction à la mobilité et leur permettent d'écarter la grande mobilité ou la migration. Et si le contexte le demandait, on peut imaginer que ce groupe disposerait de moyens pour y faire face. En revanche, la disposition à la mobilité très élevée des prêts à bouger semble nettement plus contrainte en regard de leurs caractéristiques sociales, de leurs ancrages et de leur parcours de vie.

### **Caractérisation par les territoires de compétence**

Comment ces différents profils se répartissent-ils dans l'espace ? Comment le contexte national influence-t-il la motilité ?

Tout d'abord, il apparaît que la répartition des groupes de motilité est fortement liée au pays de résidence. Les groupes les moins disposés à se déplacer sont plus représentés en Suisse et en France qu'en Allemagne et en Espagne. Mais ce résultat masque deux réalités bien différentes. On trouve, d'une part, des personnes disposant de bonnes compétences et de bons accès, à savoir les réticents à bouger, qui sont davantage représentés en Suisse (31 %) et en

Allemagne, voire en France, mais très peu en Espagne (7 %), et d'autre part, des personnes aux compétences et aux accès limités qui sont proportionnellement plus nombreuses en Espagne (33 %).

Tableau 7 : Répartition des groupes de motilité en 2011, selon le pays de résidence et le degré d'urbanisation

	Allemagne	France	Espagne	Suisse	Fortement urbanisé	Moyennement urbanisé	Faiblement urbanisé	Total
<b>Peu motiles</b>	12,8 %	27,3 %	33,3 %	24,3 %	22 %	20,6 %	29,6 %	24,1 %
<b>Réticents à bouger</b>	27,4 %	23,3 %	7 %	31,3 %	17,3 %	24,4 %	24,2 %	22,6 %
<b>Prêts à bouger</b>	6,9 %	15 %	28,9 %	4,7 %	13,2 %	13,8 %	15,8 %	13,6 %
<b>Réversibles</b>	20,7 %	13,4 %	5,6 %	19,1 %	16,6 %	16,5 %	10,7 %	14,9 %
<b>Non-réversibles</b>	16,1 %	15,2 %	5,6 %	14,9 %	13,4 %	11,9 %	11 %	13,1 %
<b>Très motiles</b>	16,1 %	5,9 %	19,6 %	5,7 %	17,5 %	12,7 %	8,7 %	11,8 %
<b>Total</b>	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

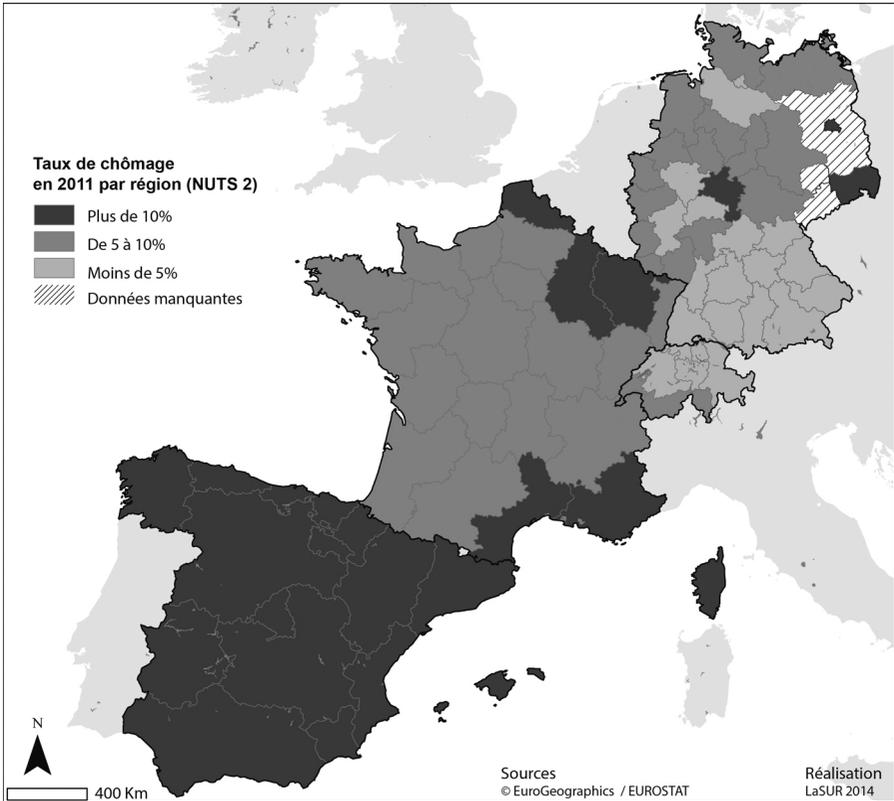
Tableau croisé, Population totale, 29-58 ans en 2011, *JobMob II*, pondération « *panel nation analysis* »

Significativité : Motilité par pays, p. 000 ; Motilité selon le degré d'urbanisation, p. 000

C'est également en Espagne que l'on compte la plus forte proportion de prêts à bouger, ces individus qui se déclarent disposés à se déplacer malgré des compétences et des accès limités, et de très motiles. Ce résultat fait largement écho au contexte économique très défavorable existant en Espagne lors de l'enquête. La carte à la page suivante montre les taux de chômage par région (NUTS 2)<sup>10</sup> et l'on voit très clairement que le pays tout en entier est concerné par un chômage important. Les autres pays, l'Allemagne et la Suisse principalement, comptent davantage de personnes disposant de bons accès et de bonnes compétences – nous avons déjà pointé les résultats élevés pour ces deux pays concernant les accès et les compétences linguistiques – et ce, quelle que soit leur disposition à la mobilité.

<sup>10</sup> Nomenclatures d'unités territoriales statistiques. Ces unités territoriales permettent la comparaison entre territoires à un niveau européen. En l'occurrence le niveau 2 correspond aux grandes régions en Suisse, aux régions en France, aux districts en Allemagne et aux communautés et villes autonomes en Espagne.

Figure 1 : Taux de chômage par région en 2011 (NUTS2)



Concernant l'influence du type de commune, on constate que les deux groupes les moins disposés à la grande mobilité – les peu motiles et les réticents à bouger – ont tendance à vivre plutôt dans des zones moyennement urbanisées, voire rurales plutôt qu'au centre des grandes villes. Les réversibles et les non-réversibles, quant à eux, se localisent avant tout dans les grandes agglomérations. Ainsi, en France, près de la moitié des réversibles vivent dans les zones centrales de l'agglomération parisienne. En raison de la meilleure accessibilité en matière de transports, ces individus semblent en meilleure position pour améliorer leur situation professionnelle ou retrouver un emploi en cas de chômage, dans la mesure où ils peuvent choisir plus facilement entre l'élargissement de leur aire de recherche d'emploi et un déménagement dans une autre région ou un autre pays pour éviter de longs trajets quotidiens. Les bons accès (contextuels et personnels) dont ils disposent peuvent également rendre les voyages fréquents plus pratiques et moins contraignants. Les très motiles ont également tendance à vivre dans les grandes villes. Néanmoins, contrairement

aux réversibles et aux non-réversibles (et aux réticents à bouger d'ailleurs), les très motiles habitent plutôt dans des régions marquées par de forts taux de chômage et situées pour la plupart en Espagne, plus particulièrement dans la région madrilène et en Andalousie. Les prêts à bouger se localisent un peu plus dans les territoires ruraux quand on considère la moyenne des quatre pays. Mais dans le cas de l'Espagne spécifiquement, on les trouve davantage en ville et dans les mêmes régions (Madrid et le sud de l'Espagne) que les très motiles.

## CONCLUSION

L'objectif de ce chapitre était de mieux comprendre l'articulation entre la motilité des personnes et le contexte spatial. Sur la base d'une analyse en termes de potentiel, nous avons pu mettre en évidence des variations très importantes de la motilité selon le lieu de résidence. Ces différences sont diverses.

Il ressort tout d'abord que le contexte national a une influence plus marquée que le type de territoire sur la motilité et sur les éléments qui la composent. Les Suisses et les Allemands disposent d'accès contextuels et personnels et de compétences sensiblement meilleurs que les Français et les Espagnols. En revanche, s'agissant des projets de mobilité, ce sont les Espagnols qui se déclarent le plus disposés à être mobiles. Le contexte économique a sans aucun doute une grande influence sur ce constat. Ces éléments se retrouvent dans la typologie de la motilité, notamment à travers le groupe des prêts à bouger, combinant de faibles accès et compétences avec une très forte disposition à la mobilité.

Le type de territoire exerce cependant lui aussi une influence sur la motilité. Les personnes moins disposées à la mobilité sont davantage présentes dans les territoires situés hors des grandes agglomérations, alors que les réversibles, voire les non-réversibles, et surtout les très motiles se localisent davantage dans les villes.

Les enseignements à tirer sont de plusieurs ordres. Si la motilité prend effectivement des formes différentes selon les contextes dans lesquels vivent les personnes, elle diffère également selon les types de mobilité considérés (mobilité locale, grande mobilité, mobilité résidentielle). En ce sens, nous pensons qu'il est important de défendre l'idée d'une construction non-ordinaire de l'indice : savoir si les personnes ont plus ou moins de motilité est certainement moins important que de comprendre les différentes formes que celle-ci peut revêtir.

Dans cette même ligne, nos résultats militent en faveur d'une appréhension large des éléments constitutifs d'un même indice de motilité pour tous les territoires, quitte à ensuite analyser la variabilité de l'indice imputable au territoire. Il reste néanmoins à faire la part entre les différences uniquement portées par la structure de la population des territoires et celles directement liées au contexte territorial, qu'il s'agisse d'éléments relevant de la situation économique ou politique, des infrastructures, etc. Dans cette contribution, nous n'avons que partiellement pu faire cette distinction. Cela reste donc, à nos yeux, un enjeu important pour de futures recherches sur la motilité.

**BIBLIOGRAPHIE**

- BRAND Peter, DÁVILA Julio D., «Mobility innovation at the urban margins», *City*, 15, 6, 2011, p. 647-661.
- CREDOC, *La diffusion des technologies de l'information et de la communication dans la société française*, Paris, 2012.
- CRESSWELL Tim, *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, New York: Routledge, 2006.
- DOHERTY Catherine, «Agentive Motility Meets Structural Viscosity: Australian Families Relocating in Educational Markets», *Mobilities*, 2014, p. 1-18.
- FOL Sylvie, *La mobilité des pauvres*, Paris: Belin, 2009.
- GRIN François, «English as economic value: facts and fallacies», *World Englishes*, 20, 1, 2001, p. 65-78.
- INITIATED21, INFRAEST, *(N)online Atlas 2012. Basiszahlen für Deutschland. Eine Topographie des digitalen Grabens durch Deutschland*, 2012.
- JENSEN Ole B., «'Facework', Flow and the City: Simmel, Goffman, and Mobility in the Contemporary City», *Mobilities*, 1, 2, 2006, p. 143-165.
- KAUFMANN Vincent, *Re-Thinking Mobility: Contemporary Sociology*, Farnham: Ashgate Publishing Company, 2002.
- KAUFMANN Vincent, *Les paradoxes de la mobilité: bouger, s'enraciner*, Lausanne: Presses polytechniques universitaires romandes, 2008.
- KAUFMANN Vincent, VIRY Gil, WIDMER Eric, «Motility», in SCHNEIDER Norbert, COLLET Béatrice (éd.), *Mobile Living Across Europe II, Causes and Consequences of Job-Related Spatial Mobility in Cross-National Comparison*, Opladen & Farmington Hills: Barbara Budrich Publishers, 2010, p. 95-111.
- KELLERMAN Aharon, «Potential Mobilities», *Mobilities*, 7, 1, 2012, p. 171-183.
- LÉVY Jacques, *L'espace légitime. Sur la dimension géographique de la fonction politique*, Paris: Presses de la fondation nationale des sciences politiques, 1994.
- LÜCK Detlev, RÜPPENTHAL Silvia, «Mobile living: spread, appearances and characteristics», in SCHNEIDER Norbert, COLLET Beate (éd.), *Mobile Living across Europe II. Causes and consequences of job-related spatial mobility in cross-national comparison*, Leverkusen & Opladen: Barbara Budrich, 2010.
- MAKSIM Hanja, *Potentiels de mobilité et inégalités sociales: La matérialisation des politiques publiques dans quatre agglomérations en Suisse et en France*, Lausanne: EPFL, 2011.
- MEIL Gerardo, «Summary Job mobility in Europe: Greater differences among social groups than countries», in SCHNEIDER Norbert, MEIL Gerardo (éd.), *Mobile Living across Europe II. Causes and consequences of job-related spatial mobility in cross-national comparison*, Leverkusen & Opladen: Barbara Budrich, 2008, p. 305-318.
- OFS, *Internet dans les ménages en Suisse. Résultats de l'enquête Omnibus TIC 2010*, Neuchâtel, 2012.
- PIRON Marie, DUREAU Françoise, MULLON Christian, «Utilisation de typologies multi-dates pour l'analyse des transformations socio-spatiales de Bogota (Colombie)»,

- Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne]. 2004, URL: <http://cybergeo.revues.org/3742>, 10 février 2014.
- SCOLLON Ron, SCOLLON Suzie, *Discourses in Place. Language in the Material World*, London : Routledge, 2003.
- SHELLER Mimi, URRY John, « The new mobilities paradigm », *Environment and Planning A*, 38, 2, 2006, p. 207-226.
- URRY John, « Social Inequalities in Network Capital », *Swiss Journal of Sociology*, 33, 1, 2007, p. 9-26.
- VINCENT-GESLIN Stéphanie, KAUFMANN Vincent, *Mobilités sans racine. Plus loin, plus vite... Plus mobiles ?*, Paris : Éditions Descartes & Cie, 2012.

**Abstract:** *Mobility is an important component of our lifestyles. It is therefore of interest to investigate people's mobility potential, i.e. their motility. This chapter aims at understanding the influence of spatial context on motility, using data from the JobMob study on work-related high mobility. Results indicate that national, spatial and economic contexts not only have an effect on people's access to transport infrastructure, but exert also an influence on their skills and mobility projects. Thus, similar to the actor who is situated in space, motility also seems to have a spatial dimension which evolves with context.*



## **DEUXIÈME PARTIE**

### **MOTILITÉ ET AMÉNAGEMENT DES TERRITOIRES**



## 5

# MOTILITÉ ET VIE QUOTIDIENNE. L'EXAMEN DES DISPOSITIONS SOUS-JACENTES AUX PRATIQUES MODALES

VINCENT KAUFMANN, SÉBASTIEN MUNAFÒ ET STÉPHANIE VINCENT-GESLIN

**Résumé :** Ce chapitre explore la dimension des dispositions des personnes à la mobilité et de leur transformation dans le temps. Il s'appuie pour ce faire sur les données de deux enquêtes quantitatives menées respectivement en 1993-1994 et en 2011 auprès d'un échantillon représentatif des actifs disposant d'une automobile et de transports publics de bonne qualité à proximité de leur domicile dans les agglomérations de Berne, de Genève et de Lausanne.

## INTRODUCTION

L' utilisation des différents moyens de transport dans la vie quotidienne ne renvoie pas seulement à la question des accès aux modes de transports, mais aussi aux dispositions des personnes. Les dispositions se définissent comme des façons d'agir et de penser intériorisées par l'expérience, qui orientent l'action des individus dans une situation donnée. Il s'agit donc de potentialités qui se construisent au travers de l'histoire sociale des individus et qui sont susceptibles de s'activer pour orienter ou déterminer les actions des individus selon les contextes. Consacré à cette dimension très spécifique de la motilité, ce chapitre s'appuie sur des données d'enquête recueillies dans les agglomérations suisses de Berne, de Genève et de Lausanne en 1993-1994 et en 2011. Ces données permettent de comparer dans le temps et dans l'espace les dispositions à l'utilisation des transports publics et de l'automobile ainsi que leur traduction en usages.

Ce chapitre s'articule précisément autour de trois questions :

- Comment les dispositions à l'égard des moyens de transport se sont-elles transformées depuis les années 1990 ?
- Le cas échéant comment cela s'est-il traduit dans les usages modaux ?
- Quels sont les liens entre les politiques locales de transport et de développement urbain et les dispositions à l'utilisation de ces moyens de transport ?

Après avoir discuté l'évolution des dispositions à l'égard des moyens de transport, nous présenterons les données à partir desquelles nous mesurons les représentations des transports publics et de l'automobile à Berne, à Genève et à Lausanne. Cette présentation sera suivie par la description des principaux résultats de l'analyse et se conclura par des considérations concernant les liens entre les dispositions d'usage, la configuration des offres de transports et des territoires et les systèmes de valeurs.

## LES DISPOSITIONS QUI SOUS-TENDENT LES PRATIQUES MODALES

La pluralité des dispositions à l'égard des moyens de transport s'est considérablement élargie depuis les années 1970. À cette époque, la représentation dominante du système de transport, très largement partagée aussi bien par la population que par les décideurs politiques et les experts, était construite autour du paradigme du progrès technique (DOLLINGER, 1972 ; FICHELET, 1979). Dans cette optique, la voiture individuelle constitue un progrès par rapport aux transports collectifs, car elle libère son usager des contraintes de lignes et d'horaires et permet un déplacement autonome dans un espace privatisé – l'habitacle de l'automobile. L'idée selon laquelle l'automobile constitue un progrès par rapport aux transports publics était très largement partagée dans les sphères politiques, y compris par les partis politiques de gauche (MAKSIM, 2011). Avec la prise de conscience croissante des nuisances liées au trafic automobile, cette représentation dominante s'est cependant fragmentée pour laisser place à une plus grande diversité de points de vue. Dès les années 1980, le *report modal* des transports individuels motorisés vers des moyens de transport moins générateurs d'externalités négatives (pollution, bruit, accidents, congestion, etc.) devient un objet de controverse central des politiques de transports urbains à travers toute l'Europe (BANISTER, 2005 ; FLAMM, 2004). Il est notamment porté par des mouvements sociaux en émergence, issus de la mouvance écologiste ou, plus généralement, de groupes qui militent pour une meilleure qualité de vie et expriment une critique du consumérisme.

Depuis la fin des années 1990, les politiques urbaines se sont orientées vers un objectif de report modal en agissant sur l'aménagement du territoire et l'offre de transport (APEL et PHAROAH, 1995). C'est ainsi qu'ont été menées des politiques de planification urbaine volontaristes visant à réduire l'étalement urbain ou à concentrer la croissance urbaine à proximité des gares ou dans des espaces très bien desservis par les transports publics. Des investissements très importants

ont également été consentis dans l'offre de transports publics, qu'il s'agisse de réseaux de tramways, de métro ou d'offres ferroviaires régionales de type S-Bahn. Ces politiques se sont cependant souvent heurtées aux dispositions des populations et aux résistances au changement des automobilistes (BUHLER, 2012 ; FOUILLÉ, 2010 ; CANZLER et KNIE, 1998).

Un examen attentif de la littérature montre que la difficulté à susciter des transferts d'usages de l'automobile vers d'autres moyens de transport dans la vie quotidienne dépend en particulier de deux ordres de facteurs (BRÖG 1993, SCHEINER et HOLZ-RAU 2010 ; DE WITTE *et al.*, 2013) :

1. *Les aptitudes à se mouvoir de la population* et, plus précisément, les accès aux réseaux dont disposent les personnes et leur connaissance des offres de transport ainsi que les attitudes et les expériences qu'ils ont développées à l'égard des différents moyens de transport (CANZLER et KNIE, 1998). De nombreux travaux de recherche de sciences sociales ont montré que les aptitudes à se mouvoir qui sous-tendent l'utilisation des moyens de transport dans la vie quotidienne ne sont pas réductibles à la minimisation des temps de déplacement et à la comparaison des prix (DUPUY, 1975 ; FICHELET, 1979 ; DUHEM *et al.*, 1995 ; KAUFMANN, 2003 ; JAIN et LYONS, 2008 ; MERZ, 2008). Des facteurs relatifs aux systèmes de valeurs et aux habitudes jouent également un rôle central dans ces pratiques, tout comme la perception des alternatives possibles et leur évaluation.
2. *Le potentiel d'accueil que rencontrent ces pratiques dans le territoire* et, spécialement, l'ensemble des facteurs renvoyant à ce que George Amar (1993) appelle l'adhérence urbaine, c'est-à-dire l'adéquation des modes de transport avec les espaces traversés. La forme et la diversité de l'environnement construit apparaissent ainsi centrales pour rendre compte du recours aux différents moyens de transport (CERVERO et DUCAN, 2003 ; KAUFMANN, 2008). La littérature sur la dépendance à l'automobile rend compte de cette problématique (NEWMAN et KENWORTHY, 1988 ; Dupuy, 1999) et pointe le fait que des univers de cohérence rendent les territoires dépendants du système automobile et entraînent l'utilisation intensive de la voiture (BUHLER 2012, VINCENT-GESLIN 2010).

Pour penser ensemble les aptitudes à se mouvoir et le potentiel d'accueil d'un territoire, nous analyserons ci-dessous les dispositions à l'utilisation des moyens de transport dans la vie quotidienne. Cette posture amène à considérer leur utilisation comme l'activation des dispositions à l'usage dans un contexte d'offre donné. Les dispositions à l'usage rendent compte d'attitudes plus ou moins positives à l'égard des différents modes de déplacements intériorisés lors d'expériences antérieures. Elles sont mesurées et analysées, en particulier, au travers de l'image qu'ont les personnes des différents modes de déplacements. Le contexte d'offre est, quant à lui, appréhendé au travers du concept de prises ou d'*affordances* (GIBSON, 1979) : le contexte urbain et les offres de

transport constituent autant de prises, c'est-à-dire de possibilités, que les usagers saisissent de manière différenciée. Ainsi, l'utilisation d'un moyen de transport, c'est-à-dire l'usage qui en est effectivement fait, résulte de l'adéquation entre les qualités offertes par un moyen de transport dans une situation donnée et les dispositions de la population à l'utiliser.

Deux aspects des dispositions retiendront toute notre attention dans ce chapitre.

*Les préférences.* Des recherches montrent que l'automobile symbolise la liberté, tandis que la représentation des transports collectifs se construit plutôt autour des notions de contraintes de lignes et d'horaires, et de voyage en commun (PERVANÇON *et al.*, 1991 ; MANZ et WITTOWSKY, 2007). Relevons également que quelques travaux sur l'automobile en tant que signe de distinction mettent en évidence que l'automobile constitue un support pour affirmer son existence sociale (BARJONET, 1989 ; LEJEUNE *et al.*, 1982). Dans cette perspective, l'automobile participe à une dynamique de communication et de concurrence sociale.

*Les habitudes d'usage.* Devoir effectuer des choix suppose l'effort : celui de la recherche des informations concernant les alternatives en présence et celui de l'expérimentation comparée. Il peut donc être rationnel d'effectuer un choix une seule fois. Selon cette logique, ce sont les habitudes et le savoir-faire qui définissent les pratiques modales (FLAMM, 2004 ; DIETRICH, 1989 ; KAUFMANN, 1998). Ce type de disposition renvoie directement aux modes de vie. Il en découle que la pratique d'un moyen de transport n'est pas directement substituable à celle d'un autre si une remise en question de certains aspects de l'insertion sociale ne se produit pas. Cet ancrage des habitudes modales dans le mode de vie serait alors un obstacle au changement dans les pratiques modales. Il a été repéré empiriquement par Goodwin (1985) qui a mis en évidence l'importance de l'habitude comme facteur induisant une forte inertie dans les pratiques en la matière. Cette inertie a également été révélée par les recherches démontrant les liens entre les modes de vie et les pratiques modales (CERVERO et RADISCH 1996, HAEFELI, 2008). Des travaux ont aussi montré le rôle des événements de rupture et des transitions au cours du parcours de vie pour l'orientation du choix modal (FLAMM, 2004, ROCCI, 2007 ; VINCENT-GESLIN 2010 ; FOUILLÉ, 2010).

## DISPOSITIF D'ENQUÊTE ET MÉTHODOLOGIE

Notre analyse est basée sur deux enquêtes quantitatives conduites auprès d'un échantillon représentatif par quotas de sexe et de classe d'âge des actifs ayant accès à l'automobile et aux transports publics à leur domicile<sup>1</sup> dans les agglomérations de Berne, de Genève et de Lausanne, en 1994 et en 2011. La représentativité de l'échantillon a été dans les deux cas calculée à partir des

---

<sup>1</sup> La situation théorique de choix modal est définie comme : (1) La disposition personnelle d'une automobile ; (2) La qualité de l'offre de transports collectifs desservant le domicile, mesurée à partir d'un indice composé de la quantité d'offre (fréquence de passage), la

données des éditions 1994 et 2010 de l'enquête nationale transport suisse (le microrecensement transport). Un tel dispositif permet d'analyser les dispositions à l'utilisation de l'automobile et des transports en commun en contrôlant l'accès des répondants à ces moyens de transport. Il présente ainsi l'avantage de réduire la complexité en resserrant l'analyse sur les personnes disposant d'une motilité au portefeuille d'accès comparable (FLAMM, 2004).

Le questionnaire d'enquête, d'une durée de vingt minutes, a été administré par téléphone en 1993-1994 à 1 500 personnes et à l'automne 2011 à 2 200 personnes. Il a porté sur l'équipement des ménages, leur situation par rapport à l'offre de transport (disposition de stationnement au lieu de travail, nombre de changements de lignes de transport en commun pour aller travailler, etc.), les habitudes modales de la vie quotidienne (en général, pour les déplacements domicile – travail, pour les déplacements à destination du centre-ville), la perception de l'offre de transports publics et les représentations sociales de l'automobile et des transports publics. L'ensemble des analyses contextuelles, des résultats et des enseignements formulés ont fait l'objet d'un rapport complet (MUNAFÒ *et al.*, 2012).

Entre 1994 et 2011, un grand nombre de changements ont eu lieu dans les domaines de l'aménagement du territoire et des transports dans les trois agglomérations étudiées, selon des trajectoires spécifiques en fonction de dynamiques politiques et citoyennes locales. Les trajectoires pour chacune des villes de l'enquête méritent d'être décrites afin de rendre compte des prises offertes dans chaque cas aux usagers.

### **Genève : une politique marquée par la volonté de réduire l'accès à la voiture en ville**

Genève est soumise à une croissance économique et démographique très soutenue qui a tendance à accroître les déséquilibres entre les emplois, concentrés dans le cœur de l'agglomération en Suisse, et les logements davantage situés en périphérie, dont une grande partie en France. Ce déséquilibre a pour corollaire une saturation du réseau routier urbain aux heures de pointe. Le contexte genevois se singularise aussi par la diminution plus forte qu'ailleurs de la facilité de circuler en voiture en ville, fruit d'une politique volontariste, mais aussi d'une congestion croissante du réseau routier au centre. En parallèle, l'offre en transports publics et en mobilité douce s'est considérablement accrue, avec notamment l'extension notable du réseau de tramway qui est passé de 9 à 57 km durant cette période.

---

couverture spatio-temporelle des services et (3) le type de desserte, soit la configuration des lignes desservant le domicile des personnes interrogées (ligne de rabattement, ligne de rocade, ligne radiale).

## **Lausanne : une politique marquée par le développement d'un réseau de métro performant**

Lausanne se démarque des autres villes d'étude, essentiellement par le grand saut qualitatif réalisé entre 1994 et 2011 au niveau de l'offre de transports publics avec la réalisation d'un métro automatique, le M2. Celui-ci relie depuis 2008 le bord du lac (Ouchy) à la partie supérieure de la ville (Épalinges), en s'affranchissant d'un dénivelé global de plus de 300 m. Face au déploiement de l'offre de transport public, l'offre routière s'est développée de manière plus limitée et la politique de stationnement s'est orientée vers une plus forte restriction envers les automobilistes dans le but de réduire les nuisances de ce moyen de transport en ville.

## **Berne : une politique axée sur l'articulation systématique entre les gares et la croissance urbaine**

Berne est fréquemment citée en exemple pour ses bonnes pratiques en termes de coordination des politiques de transport et d'aménagement du territoire. Le « modèle bernois » est ainsi évoqué depuis les années 1990 pour qualifier la philosophie de la planification et les efforts faits en la matière. Les pratiques de planification bernoise se sont poursuivies entre 1994 et 2011, puisque l'agglomération a encore considérablement élargi son offre de transports publics entre les deux enquêtes (notamment son réseau de S-Bahn et de tramways). En outre, des efforts importants ont été entrepris en termes de réseau cyclable et d'aménagements piétons, dotant la région d'une accessibilité par les modes doux particulièrement efficaces.

## **LES DISPOSITIONS À L'USAGE DE LA VOITURE ET DES TRANSPORTS PUBLICS ET LEUR ÉVOLUTION**

Si les éléments qui viennent d'être brièvement décrits montrent un contexte local en forte transformation entre les années 1990 et les années 2010 dans les trois agglomérations, qu'en est-il des dispositions de la population à l'égard de l'automobile et des transports publics ?

Dans le but d'identifier leurs dispositions à utiliser les différents moyens de transport, les enquêtés ont été invités à citer spontanément trois adjectifs pour qualifier la voiture, les transports publics et le vélo. À partir d'une analyse de contenu des corpus d'adjectifs ainsi recueillis, puis de leur regroupement, il nous a été possible d'identifier les connotations positives, négatives ou neutres des moyens de transport auprès de la population.

Nos données indiquent que, tant en 1994 qu'en 2011, la voiture jouit d'une image très positive dans les villes de l'étude. De manière peut-être contre-intuitive, on note qu'à Berne, la part des enquêtés ayant une image globalement positive de ce moyen de transport est plus élevée qu'à Genève et à Lausanne

(82 % contre 71 % et 76 % respectivement). En confrontant les résultats des deux études, on remarque cependant que la part des enquêtés ayant une image positive de la voiture a considérablement diminué dans les deux agglomérations romandes. Elle est passée, en effet, de 80 % à 71 % à Genève et de 85 % à 76 % à Lausanne. À Berne, en revanche, elle est restée stable (de 83 % à 82) (tableau 1).

*Tableau 1 : Évolution de l'image générale de la voiture, en % des enquêtés*

	Voiture	
	Cote positive en 1994	Cote positive en 2011
Genève	80 %	71 %
Lausanne	85 %	76 %
Berne	83 %	82 %

En analysant plus précisément les adjectifs cités spontanément par les enquêtés, on observe globalement un relatif consensus. Ainsi, « pratique » et « rapide » sont partout et pour les deux enquêtes parmi les adjectifs les plus cités. Néanmoins, l'importance de la rapidité parmi les qualifications données par les enquêtés à la voiture a très nettement diminué. À Genève, par exemple, les adjectifs soulignant la vélocité de la voiture représentaient 19 % des citations en 1994, alors que cette part est de 11 % en 2011. Par rapport à 1994, on note aussi l'apparition du qualificatif « polluant » parmi les adjectifs les plus cités pour qualifier la voiture, ce qui traduit incontestablement une prise de conscience collective quant aux externalités négatives générées par ce moyen de transport.

Les transports publics (train et transports collectifs urbains confondus) véhiculent une image globale clairement moins positive que celle de la voiture, mais qui s'est considérablement améliorée entre les deux enquêtes. La part des enquêtés ayant une perception globale positive de ce moyen de transport a ainsi gagné 13 points à Genève. L'augmentation la plus importante est enregistrée à Lausanne, où le gain est de 31 points entre 1994 et 2001. Il faut sans doute y voir l'effet positif du métro M2 sur l'image globale des transports publics lausannois. Enfin à Berne, la part d'enquêtés ayant une image positive, déjà élevée en 1994 (52 %), augmente de 22 points durant cette période. Les investissements massifs dans l'offre de transports publics et l'ancienneté des politiques favorables à l'usage des transports publics participent certainement de la diffusion d'une image très positive associée à ces modes (tableau 2).

On constate que les adjectifs cités ont profondément changé entre les deux enquêtes. Par rapport à 1994, les transports publics sont, en 2011, bien moins souvent qualifiés de « lents », « contraignants » ou « inconfortables ». À Lausanne, alors qu'ils étaient surtout considérés comme contraignants et lents, ils sont désormais considérés comme « pratiques » et « écologiques ». Dans toutes les villes, l'adjectif « lent » des transports publics n'apparaît plus parmi les aspects les plus cités. À Berne, les aspects « contraignants », « chers » et « lents » ont été

remplacés par « confortables », « sûrs » et « rapides ». Les cinq premières catégories d'adjectifs cités sont désormais positives.

Tableau 2 : Évolution de l'image générale des transports publics, en % des enquêtés

	Transports publics	
	Cote positive en 1994	Cote positive en 2011
Genève	39 %	52 %
Lausanne	30 %	61 %
Berne	56 %	77 %

Pour avoir une vision synthétique des dispositions à l'utilisation de l'automobile et des transports publics et de leur évolution dans le temps, nous avons utilisé la typologie des logiques d'action qui sous-tendent les pratiques modales (KAUFMANN, 1995). Méthodologiquement, elle est basée sur des analyses factorielles des corpus d'adjectifs, dont les scores sont utilisés pour la constitution de types<sup>2</sup>. La typologie est construite autour de deux variables : les habitudes modales et les adjectifs cités pour qualifier l'automobile et les transports publics. Les six types qui composent la typologie obtenue peuvent être décrits en termes de dispositions et d'usages de la manière suivante.

Le type appelé « *automobilistes exclusifs* » est composé d'individus n'utilisant jamais les transports collectifs. En fait, l'usage des transports publics sort du champ du possible de ces répondants, car ils ont une attitude particulièrement défavorable à leur égard, nourrie par des représentations sociales négatives et amplifiée par leur faible expérience du transport public. Ils sont totalement indifférents à l'offre de transports publics, disposent dans de fortes proportions de stationnement assuré à leur domicile et dans le secteur de leur lieu de travail. Par ailleurs, ils fréquentent peu les centres urbains. La logique d'action dominante est l'usage par réflexe. Les habitudes spatiales de la vie quotidienne des automobilistes exclusifs sont subordonnées à la possibilité d'utiliser l'automobile.

Le type que nous qualifions d'« *automobilistes contraints* (à l'usage des transports publics) » est composé de personnes ayant des dispositions favorables à l'utilisation de l'automobile et défavorables à celle des transports en commun. Fortement motorisées, elles préfèrent utiliser la voiture et n'envisagent *de facto*

<sup>2</sup> Déjà abordée dans un ouvrage grand public publié au CERTU (KAUFMANN et GUIDEZ, 1998), la typologie a été reprise et affinée dans le cadre d'une recherche sur la place de l'automobile dans les modes de vie urbains (analyse sur les agglomérations de Paris, Lyon, Strasbourg et Aix-en-Provence) conduisant à une publication à La Documentation française (KAUFMANN *et al.*, 2001), et dans le cadre d'une recherche menée au sein du PNR41 à Berne et à Genève (en 1999). Ces recherches ont permis, en particulier, d'élargir les modalités de construction de la typologie à une gamme plus vaste de situations d'accès aux réseaux de transport. Plus récemment, elle a été appliquée à 19 enquêtes ménages déplacements (EMD) et a fait l'objet d'une publication aux éditions du CERTU (KAUFMANN *et al.*, 2010).

l'usage des transports publics que lorsque l'utilisation de leur véhicule individuel est rendue problématique. Tous les individus qui composent cette catégorie subissent à des degrés divers une telle contrainte et sont donc des usagers des transports publics. Peu sensibles à la qualité de l'offre en matière de transports publics, les automobilistes contraints utilisent l'automobile chaque fois qu'ils estiment que cela s'avère praticable en termes de conditions de circulation et de stationnement et ne se reportent sur les transports publics qu'en cas contraire.

Les «*prédisposés à l'usage des modes alternatifs*» sont des personnes qui préfèrent, autant que possible, utiliser les transports publics et/ou le vélo plutôt que la voiture pour se déplacer dans leur vie quotidienne. Leur prédisposition à l'usage des «*altermobilités*» (VINCENT-GESLIN, 2010) se fonde sur une attirance pour les espaces urbains qu'ils fréquentent très régulièrement et le style de mobilité offert par les transports publics (voyage dans un espace semi-public). Contrairement aux adeptes des «*modes alternatifs exclusifs*», ces répondants disposent généralement d'une automobile, tous les jours ou plus occasionnellement. Ils utilisent les transports publics ou le vélo chaque fois que l'offre le permet et ne se reportent sur l'automobile qu'en cas contraire.

Le type nommé «*comparateurs multimodaux*» est composé de personnes qui n'ont pas de préjugés favorables ou défavorables à l'égard de l'automobile ou des transports publics. Ces usagers sont strictement rationnels en fonction des temps de déplacement ; en ce sens, ils sont très sensibles à certains aspects de la qualité comparée des offres de transport. Le choix modal de ces personnes résulte d'une confrontation des offres de transport débouchant sur le choix de l'utilisation du moyen de transport qui permet de se déplacer le plus efficacement possible.

Le type que nous avons appelé «*écologistes civiques*» se compose de personnes ayant un système de valeurs axé autour du respect de l'environnement. Ces individus se caractérisent par des représentations mettant en exergue les inconvénients de l'automobile et les avantages des transports publics en termes environnementaux. Ils sont de grands usagers des centres-villes et privilégient l'utilisation des transports publics par rapport à celle de l'automobile chaque fois que cela s'avère possible sans désagréments excessifs. L'utilisation des transports publics résulte prioritairement d'un système de préférences qui traduit des valeurs avec lesquelles ils souhaitent être cohérents.

Le dernier type, appelé «*ancrés dans la proximité*», est composé de personnes qui appréhendent de se déplacer par des moyens de transport motorisés. Elles ont une représentation négative de l'automobile et des transports publics. Ces répondants se déplacent peu par des moyens de transport motorisés et sont souvent dans des situations défavorables à leur usage, ce qui explique en partie leur attitude à l'égard de la mobilité. Ces répondants déploient leurs programmes d'activités dans la proximité de leur domicile et n'ont recours aux modes de transport motorisés que lorsque cela s'avère indispensable.

En appliquant la typologie à nos données de 1994 et de 2011 (tableau 3), nous obtenons une image de la demande de mobilité assez variée selon les villes d'étude, mais des évolutions plutôt convergentes.

Tableau 3 : Évolution 1994-2011 de la répartition des enquêtés selon les logiques de choix modal, en %

		Automobilistes exclusifs	Automobilistes contraints	Prédisposés alternatifs	Écologistes civiques	Multi-modaux	Ancrés dans la proximité
Genève	1994	21 %	34 %	4 %	7 %	29 %	5 %
	2011	9 %	30 %	11 %	8%	32%	9%
Lausanne	1994	20 %	43%	4%	5%	22%	6%
	2011	10%	22%	9%	11%	42%	6%
Berne	1994	5 %	32 %	3 %	14 %	40 %	6 %
	2011	3 %	16 %	10%	7%	59%	4%

Dans toutes les agglomérations, la part des «automobilistes exclusifs» a nettement diminué entre les deux enquêtes. La diminution est particulièrement importante à Genève et à Lausanne où leur part passe de 21 % à 9 % et de 20 à 10 %, respectivement. À Berne, cette logique de choix modal, déjà peu représentée en 1994, a aussi diminué entre les deux enquêtes passant de 5 % à 3 %.

Les «automobilistes contraints» sont également globalement moins nombreux en 2011. Ils passent de 34 % à 30 % de l'échantillon à Genève. La baisse est très marquée à Lausanne, où leur part passe de 43 % à 22 % et à Berne où elle passe de 32 % à 16 %. D'une manière générale, cette diminution reflète l'amélioration de l'image des transports publics, amélioration qui traduit la multiplication des prises favorables à leur utilisation dans l'environnement urbain. Nous pouvons supposer que les automobilistes contraints sont ainsi passés, en grande partie, dans la catégorie des multimodaux.

Entre 1994 et 2011, on enregistre une croissance remarquable des actifs motorisés qui préfèrent, autant que faire se peut, ne pas utiliser leur voiture, c'est-à-dire les prédisposés alternatifs. Leur part augmente de 7 points à Genève et Berne et de 5 points à Lausanne.

La logique «écologiste civique» connaît, elle, des évolutions différentes selon les agglomérations. À Genève, la part reste stable (de 7 % à 8 %). À Lausanne, la part de ces usagers augmente entre les deux enquêtes, passant de 5 % à 11 %. À Berne, cette logique a diminué sensiblement, de 14 % en 1994 à 7 % en 2011. Ne pas utiliser sa voiture à Berne semble désormais obéir davantage à une recherche d'efficacité dans le déplacement du fait des excellentes accessibilités alternatives, plutôt que de relever d'un acte citoyen comme cela était le cas au début des années 1990.

Élément central de nos résultats, la part des «comparateurs multimodaux» augmente de manière très importante parmi nos enquêtés. Cette croissance reste

peu marquée à Genève (+ 3 points), mais elle est très forte à Lausanne et à Berne où leur part s'étoffe respectivement de 20 et 19 points.

Enfin, la part des « individus ancrés dans la proximité » augmente légèrement à Genève (+ 4 points), reste stable à Lausanne (à 6 %) et diminue faiblement à Berne (- 2 points) entre les deux enquêtes.

L'évolution du poids des différents types de dispositions dans la population enquêtée met à jour des différences entre les agglomérations, différences qui peuvent être interprétées comme le reflet des prises différentes offertes aux usagers. Les dispositions individuelles s'expriment de manière différenciée selon le contexte urbain et l'offre à disposition. C'est ainsi qu'à Genève, la forte croissance d'utilisation des transports publics s'accompagne d'un poids important des « automobilistes contraints » qui renvoie au fait que la politique des transports urbains s'est concentrée sur la réduction de l'accès automobile à la ville – entre autres par le stationnement – sans offrir parallèlement un gain qualitatif suffisant au niveau de l'offre de transports publics. À Lausanne, avec la mise en service du métro automatique M2, la situation est inverse : les dispositions de la population sont très favorables aux transports publics, comme le traduit la très forte croissance des « comparateurs multimodaux ». Cependant, en l'absence de restrictions sur l'usage automobile et le stationnement, l'utilisation des transports publics y a moins augmenté qu'à Genève. À Berne, la poursuite d'une politique stricte d'amarrage des nouvelles urbanisations aux infrastructures de transports publics renforce les dispositions multimodales et leurs traductions en usages dans la population.

## CONCLUSION

L'ensemble des analyses réalisées a permis de mesurer l'évolution consécutive des dispositions de la population possédant personnellement une automobile et résidant à proximité d'une offre de transports publics à l'égard de ces deux moyens de transport dans les agglomérations de Berne, de Genève et de Lausanne.

Les résultats montrent que l'image des transports en commun s'est considérablement améliorée au cours de ces vingt dernières années et que l'automobile a désormais une image beaucoup plus ambivalente que par le passé. Nous avons pu repérer ces transformations en termes de dispositions à l'utilisation des moyens de transport dans la typologie que nous avons appliquée aux deux vagues d'enquêtes successives. La part des logiques basées sur l'utilisation exclusive de l'automobile a ainsi très sensiblement diminué (voire quasiment disparu à Berne), alors que celle des logiques basées sur l'utilisation des altermobilités a fortement gagné en importance. On identifie en particulier la croissance spectaculaire du groupe des comparateurs multimodaux, qui ont une image positive de la voiture et des transports publics et qui choisissent leur moyen de transport en fonction de leur efficacité respective. Dans les trois agglomérations, cette catégorie d'usagers représente aujourd'hui la part la plus importante des usagers.

Ces changements dans l'image des modes de transports renvoient à une évolution plus générale des systèmes de valeur relatifs aux déplacements urbains, à rapprocher sans doute de la très forte adhésion des Européens aux valeurs écologiques (BRÉCHON, GONTHIER, 2014), de la montée des préoccupations environnementales, mais aussi d'un intérêt croissant pour les questions de qualité de vie urbaine (DA CUNHA et GUINAND 2014). De plus, ces résultats mettent en lumière un phénomène essentiel concernant les dispositions à l'utilisation des moyens de transport dans la vie quotidienne : les politiques locales de transport et de développement territorial influencent les pratiques et les modes de vie des habitants, mais aussi, plus fondamentalement, leurs dispositions. Selon les leviers utilisés pour susciter un transfert d'usage de l'automobile vers les transports publics, les effets sur les dispositions ne sont pas comparables. Les exemples de Genève, de Lausanne et de Berne montrent qu'agir par la contrainte de stationnement, par le développement d'un transport public en site propre comme le métro M2 ou par la coordination transport urbanisme ne produit pas les mêmes prises, et donc pas les mêmes expériences urbaines et de transport pour les habitants, façonnant des dispositions différenciées à l'égard des modes de transport.

## BIBLIOGRAPHIE

- AMAR Georges, « Pour une écologie urbaine des transports », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 59-60, 1993.
- APPEL Dieter, PHAROAH Timothy, *Transport Concepts in European Cities*, Avebury Studies in Green Research, Aldershot, 1995.
- BANISTER David, *Unsustainable Transport*, London : Spon Press, 2005.
- BARJONET Pierre Emmanuel (éd.), *Transports et sciences sociales – questions de méthode*, Caen : Éditions Paradigme, 1989.
- BRÉCHON Pierre, GONTHIER Frédéric, *Les valeurs des Européens. Évolutions et clivages*, Paris : Armand Colin, 2014.
- BRÖG Werner, *Changer de comportement c'est d'abord changer d'état d'esprit*, « Marketing et qualité de service dans les transports en commun », Table ronde de la Conférence européenne des ministres des Transports, n° 92, 1993.
- BUHLER Thomas, *Éléments pour la prise en compte de l'habitude dans les pratiques de déplacements urbains : le cas des résistances aux injonctions au changement de mode de déplacement dans l'agglomération lyonnaise*, Thèse de doctorat en urbanisme, aménagement, Lyon : INSA, 2012.
- CANZLER Wert, KNIE Andreas, *Möglichkeitsräume – Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik*, Vienne : Éditions Böhlau, 1998.
- CERVERO Robert, DUNCAN Michael, « Walking, bicycling, and urban landscapes : evidence from the San Francisco Bay Area », *American Journal of Public Health*, 93, 2003, p. 1478-1483.
- CERVERO Robert, RADISCH Caroline, « Travel choices in pedestrian versus automobile oriented neighborhoods », *Transport Policy*, vol. 3, n° 3, 1996, p. 127-141.

- DA CUNHA Antonio, GUINAND Sandra, «Qualité urbaine, durabilité et action collective : éléments de réflexion», in DA CUNHA Antonio, GUINAND Sandra, *Qualité urbaine, justice spatiale et projet*, Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, 2014, p. 35-65.
- DE WITTE Astrid, HOLLEVOET Joachim, DOBRUSZKES Frédéric, HUBERT Michel, MACHARIS Cathy, «Linking modal choice to motility : A comprehensive review », *Transportation Research Part A* 49 (2013), 2013, p. 329-341.
- DOLLINGER Hans, *Die Totale Autogesellschaft*, Munich : Carl Hanser Verlag, 1972.
- DUHEM Bernard, GOURDON Jean-Loup, LASSAVE Pierre, OSTROWETSKY Sylvia, ENEL Françoise (éd.), *Ville et transports – Actes du séminaire, tome 2, Plan urbain*, Paris : Direction de l'architecture et de l'urbanisme, 1995.
- DUPUY Jean-Pierre, « À La recherche du temps gagné », in ILICH Ivan, *Énergie et équité*, Paris : Seuil, Collection «Techno-science», 1975, p. 73-80.
- FICHELET Raymond, «Éléments pour une compréhension des pratiques de déplacement automobile», in *Transport et société*, actes du colloque de Royaumont, Paris : Éditions Economica, 1979, p. 215-238.
- FLAMM Michael, *Comprendre le choix modal : les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport*, Thèse de doctorat, EPFL, 2004.
- FOUILLÉ Laurent, *L'attachement automobile mis à l'épreuve. Étude des dispositifs de détachement et de recomposition des mobilités*, Thèse de doctorat en sociologie, Université de Rennes 2, 2010, 475 p.
- GALLEZ Caroline, KAUFMANN Vincent (éd.), *Mythes et pratiques de la coordination urbanisme-transport, Regards croisés sur les trajectoires de quatre agglomérations suisses et françaises*, Recherches INRETS 281, Paris : Lavoisier, 2010.
- GOODWIN Philipp B., «Évolution de la motivation des usagers en matière de choix modal», *Table ronde CEMT*, n° 68, 1985, p. 65-94.
- HAEFELI Ueli et al., *Moving towards sustainability? The consequences of residential relocation for mobility and the built environment. An experimental intervention study – Final Report*, NRP 54 “Sustainable Development of the Built Environment”, FNRS, Berne, 2008.
- JAIN Juliet, LYONS Glenn, «The gift of travel time», *Transport Geography*, 16, 2008, p. 81-89.
- JEMELIN Christophe, KAUFMANN Vincent, BARBEY Julie, KLEIN Tina, PINI Giuseppe, *Politiques de transport et inégalités sociales d'accès. Analyse comparative de huit agglomérations françaises*, Rapport pour le Predit 3, École polytechnique et fédérale de Lausanne, Lausanne, 2007.
- KAUFMANN Vincent, *Sociologie de la mobilité urbaine : la question du report modal*, Thèse de doctorat, École polytechnique fédérale de Lausanne, Lausanne, 1998.
- KAUFMANN Vincent, *Les paradoxes de la mobilité – Bouger, s'enraciner*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes (PPUR), 2008.
- KAUFMANN Vincent, «Pratiques modales des déplacements de personnes en milieu urbain : des rationalités d'usage à la cohérence de l'action publique», *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, (1), 2003, p. 39-58.

- KAUFMANN Vincent, GUIDEZ Jean-Marie, TABAKA Kamila, LOUVET Nicolas, *Et si les Français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête?*, Lyon: collections du CERTU, 2010.
- LANNAY Pierre, «L'automobile comme objet de recherche. Chicago, 1915-1940», *Revue française de sociologie*, 44-3, 2003, p. 497-529.
- LEJEUNE Michel, MAILLAT Denis *et al.*, *Perception et comportements de la population face aux moyens de transport*, Neuchâtel: Université de Neuchâtel, 1982.
- MAKSIM Hanja, *Potentiels de mobilité et inégalités sociales: la matérialisation des politiques publiques dans quatre agglomérations en Suisse et en France*, Thèse EPFL, n° 4922, 2011.
- MANZ Wilko, WITROWSKY Dirk, «Fernpendeln – mit welchen Verkehrsmitteln? – Fallstudie aus der Region Rhein-Main zu Situation und Reagibilität in der Verkehrsmittelnutzung», *Internationales Verkehrswesen* (59), 9/2007, Hamburg, 2007, p. 400-403.
- MATALON Benjamin, *Choix entre transports individuels et transports publics, Facteurs psychologiques du choix*, CEMT, Paris, 1971, p. 1-56.
- METZ David, «The Myth of Travel Time Saving», *Transport Reviews*, 28 3, p. 321-336.
- MUNAFÒ Sébastien, CHRISTIE Derek, VINCENT-GESLIN Stéphanie, KAUFMANN Vincent, *Typologie et évolution des logiques de choix modal chez les actifs motorisés urbains – Étude comparée des agglomérations de Genève, Lausanne, Berne et Yverdon-les-Bains*, Lausanne: EPFL-LaSUR, 2012.
- O'FARREL Patrick, MARKHAM James, «Commuter perception of public transport work journey», *Environment and planning* 6, 2008, p. 79-100.
- PERVANÇON Maryse, KHOUDOUR Louahdi, DELMAS Didier, *La voiture dans l'imaginaire de jeunes Européens*, rapport n° 137, Arcueil: INRETS, 1991.
- ROCCI Anaïs, *De l'automobilité à la multimodalité? Analyse sociologique des freins et leviers au changement des comportements vers une réduction de l'usage de la voiture. Le cas de la région parisienne et perspective internationale*, Thèse de doctorat en sociologie, Paris-Descartes, 2007.
- SCHEINER Joachim, HOLZ-RAU Christian, «Travel mode choice: affected by objective or subjective determinants?», *Transportation*, 34, 2010, p. 487-512.
- VINCENT-GESLIN Stéphanie, *Altermobilités, mode d'emploi. Déterminants et usages de mobilités alternatives au tout-voiture*, CERTU, collection «Débats», 2010.

**Abstract:** This chapter explores the dimension of dispositions to motility and how they have changed over time. It is based on data from two quantitative studies, conducted in 1993-1994 and 2001 respectively, among a representative sample of working people with access to a car as well as high-quality public transport services close to home in the cities of Bern, Geneva and Lausanne.

## 6

# PLAIDOYER POUR UNE PRISE EN COMPTE DES HABITUDES DANS LA NOTION DE MOTILITÉ. ÉCLAIRAGES À PARTIR DES DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES QUOTIDIENS

THOMAS BUHLER

**Résumé :** Dans les textes fondateurs qui présentent la motilité, l'individu apparaît comme un organisateur très stratège. Or, depuis une quinzaine d'années, de nombreux travaux soulignent l'importance des habitudes dans les pratiques de mobilité quotidienne. Ce chapitre propose un nécessaire dialogue entre les notions de « motilité » et d'« habitude ». Ces deux notions ont en commun l'ambition de dépasser les comportements observables pour s'intéresser à un niveau « supérieur », c'est-à-dire aux compétences et aux savoir-faire acquis par l'individu. Pour développer ce dialogue, nous prendrons appui sur l'exemple de la pratique de l'automobile au quotidien.

## INTRODUCTION

À la lecture des différentes publications qui introduisent la notion de motilité, un constat s'impose : ces textes fondateurs présentent principalement l'individu comme un opérateur de choix, un organisateur très stratège dans l'utilisation de son « capital de mobilité » (KAUFMANN V., 2005 ; KAUFMANN V. et FLAMM, 2002 ; KAUFMANN V. et WIDMER, 2005 ; KAUFMANN V. *et al.*, 2003, 2004). Or, de nombreux travaux récents défendent une lecture des pratiques quotidiennes qui mobiliserait également les affects et surtout les habitudes (MARÉCHAL, 2010 ; KAUFMANN J.-C., 2001). Depuis quelques années, le concept d'habitude connaît un certain

regain d'intérêt dans l'analyse des pratiques quotidiennes de mobilité (BISSEL, 2012; BRETTE *et al.*, 2014; BUHLER, 2012, 2015; SCHWANEN *et al.*, 2012). En montrant l'importance de formes moins réflexives et moins intellectualisées de comportements au quotidien, ces travaux pointent une des limites actuelles de la définition de la motilité, ce que d'aucuns appellent un «égo-céphalo centrisme» (KAUFMANN J.-C., 2001), c'est-à-dire un surinvestissement dans l'individu et son intellect pour expliquer les pratiques de mobilité quotidienne. Pour dépasser ces limites, un dialogue entre les notions de «motilité» et d'«habitude» semble particulièrement stimulant : c'est l'objet de ce chapitre.

En tant que «potentiel d'action» qui peut s'activer dans certaines «classes de situations» particulières (HODGSON, 2010), l'habitude partage de nombreux traits avec la motilité, en premier lieu l'ambition de dépasser les comportements observables pour s'intéresser à un niveau «supérieur», c'est-à-dire aux compétences et aux savoir-faire acquis par l'individu. Or, toutes ces compétences ne sont pas intellectualisées ou ne sont pas toutes l'objet d'un regard réflexif, encore moins d'une évaluation. En suivant l'exemple des habitudes liées à la pratique de l'automobile au quotidien, nous chercherons à comprendre l'importance de ce «savoir entre les mains» (MERLEAU-PONTY, 1942).

Notre objectif ici est de proposer et de défendre une définition plus englobante de l'individu dans la motilité qui laisserait une place plus importante à l'habitude. Pour ce faire, nous reviendrons, dans un premier temps, sur les hypothèses posées concernant l'individu dans les textes fondateurs de la motilité. Nous discuterons ensuite des similitudes et des différences théoriques entre l'habitude et la motilité. L'analyse d'une enquête sur l'habitude automobile complétera notre propos et permettra de formuler deux propositions qui offrent une définition plus extensive de la motilité à l'échelle individuelle.

## CE QUE LA MOTILITÉ DIT DE L'INDIVIDU

Commençons par une analyse des textes fondateurs présentant la motilité. En décryptant les hypothèses concernant l'individu et ses pratiques de mobilité, un premier constat s'impose : la notion de choix est une notion centrale au sein de cette proposition théorique. S'il ne fallait citer qu'un extrait<sup>1</sup>, celui-ci semble tout à fait représentatif du propos général (KAUFMANN V., 2005 : 128) :

*«[...] Non seulement être mobile implique souvent de choisir entre des alternatives, mais en plus, l'univers de choix et les compétences qu'il mobilise chez les acteurs ne cesse de changer. L'acteur se trouve donc confronté de plus en plus régulièrement à des choix d'accès (dont il faut se doter ou non), de compétences (à acquérir ou pas) et d'appropriation (d'analyse de l'intérêt de tel ou tel moyen de communication) lorsqu'il souhaite être mobile.»*

<sup>1</sup> Avec toutes les limites du découpage d'un seul extrait.

On retrouve ici, comme dans de nombreux passages de ces textes, l'idée d'un acteur dont les comportements observables sont le produit de choix. L'extrait retenu ici souligne le fait que les choix de cet individu («acteur») correspondent aux trois «facettes» de la motilité à savoir l'accès, les compétences et l'appropriation. Si l'on suit cette définition, l'utilisation du «capital de mobilité» et son activation dans des pratiques observables seraient donc principalement liées à une série de choix opérés par l'individu. Que ce soit en géographie, en sociologie ou en psychologie, de nombreux travaux récents critiquent cette approche qui revient à expliquer les comportements comme issus de choix effectués au préalable. En effet, les individus ne «font pas des choix» dans l'abstraction la plus totale avant chaque déplacement (RAMADIER, 2011). On pourrait plutôt penser que la notion même de «choix» est scientifiquement suspecte. Elle n'est jamais réellement définie et elle semble appartenir à l'«idéologie occidentale du moment» (*idem*), si bien qu'est posée aujourd'hui et de manière explicite, la question de la place hégémonique du choix dans l'explication des pratiques de mobilité (BUHLER, 2012). Cette question nous amène à une autre question, rhétorique et introductive, lancée par les psychologues Verplanken et Orbell (2003 : 1313) :

*«When was the last time you performed a new behavior? In everyday life, it does not occur so often that we do something for the first time : Repetition is the rule, rather than the exception.»<sup>2</sup>*

Beaucoup de choses sont dites dans ce court extrait. Une approche centrée exclusivement sur le choix ferait l'impasse sur la répétitivité – même partielle – du quotidien et sur le phénomène d'habituation. Dès lors, afin d'assumer ses ambitions théoriques, la définition actuelle de la motilité doit prendre en compte ces objections.

Le début de l'extrait analysé plus haut (KAUFMANN V., 2005 : 128) introduit également une autre idée : une augmentation des changements dans l'univers de la vie quotidienne amènerait l'acteur à faire des choix de plus en plus régulièrement. Cette dernière hypothèse est aussi largement contestée aujourd'hui par de nombreux travaux plus récents. Premièrement, même dans un contexte de forte instabilité et d'incertitude – comme dans le cas d'un couple dont les deux membres ont tous deux des horaires de travail variables d'un jour à l'autre –, les habitudes et les autres routines semblent apporter une réponse rassurante et une fonction «libératoire» (DE CONINCK, 2010 : 212) face aux contradictions socio-spatiales. De plus, il convient de ne pas se focaliser uniquement sur les cas exceptionnels<sup>3</sup> de personnes devant faire face à de fortes contradictions

<sup>2</sup> *«Quelle est la dernière fois où vous avez eu un comportement tout à fait nouveau? Dans la vie quotidienne, il n'est pas si fréquent de faire quelque chose pour la première fois : la répétition est la règle plutôt que l'exception.»* (Traduction de l'auteur.)

<sup>3</sup> Dans la continuité de Cresswell (2011), soulignons ici un écueil général des travaux sur les mobilités : la focalisation sur ce qui est «nouveau» (les technologies, les usages) et ce qui est à

socio-spatiales : dans de nombreux cas plus ordinaires, le rôle des habitudes est encore plus fort, même s'il ne détermine jamais totalement les pratiques observées (BUHLER, 2012). Il est donc loin d'être évident que plus de changements dans l'environnement quotidien implique forcément plus de choix ou de plus de prises de décisions de la part de l'individu.

N'en rajoutons pas, cependant, sur l'analyse d'un court extrait et évitons les risques de surinterprétation qui pourraient apparaître, d'autant plus que la langue française semble assez pauvre pour dire les comportements quotidiens sans tomber dans un dualisme stérile (« choix » contre « déterminisme », « automaticité » contre « spontanéité », etc.). Cela dit, il ressort de la lecture de ces textes fondateurs une absence remarquable de référence à la répétitivité de la vie quotidienne. Il n'y a pas non plus de référence explicite aux habitudes<sup>4</sup> de l'individu, ni même de référence au corps ou aux phénomènes d'intériorisation ou d'incorporation liés à cette même habitude. Tout cela nous permet d'affirmer que, dans sa définition actuelle, la motilité souffre d'« égo-céphalo-centrisme » (KAUFMANN J.-C., 2001), c'est-à-dire d'un excès d'explication par l'individu et par son intellect dans l'exercice de compréhension des pratiques. C'est précisément afin de sortir de cet « égo-céphalo-centrisme » que nous proposons une lecture complémentaire par l'habitude. Cependant, cette dernière ne constituant pas, à l'heure actuelle, un concept central dans les sciences sociales (LAHIRE, 1998) et conservant un caractère très polysémique, un travail de clarification s'impose.

## HABITUDE ET MOTILITÉ : AMBITIONS SCIENTIFIQUES COMPARABLES

Afin de bien saisir l'intérêt du concept d'habitude pour la mobilité quotidienne, encore faut-il le cerner avec rigueur. Dans le langage courant, le mot « habitude » est défini par trois caractéristiques principales qui prêterent à confusion et qui ont pu participer à la mise à l'écart de ce concept des sciences sociales. En effet, dans sa définition courante, l'habitude renvoie à la catégorie des petits gestes minoritaires, mais également à l'idée de répétitivité (dans son contenu) et de répétition (par sa fréquence). Enfin, cette définition est teintée d'une perception majoritairement négative, puisqu'elle concerne des petits gestes sans intérêt ou dignes de mépris (la « mauvaise » habitude), ou encore qualifiant une éthique condamnable (KAUFMANN J.-C., 2001).

---

l'avant-garde. Cela peut rendre difficile la généralisation des propos, car ces développements s'appuient principalement sur des situations très spécifiques.

<sup>4</sup> Certes l'« habitude » est mise en avant dans d'autres publications relatives à la motilité, comme dans le numéro spécial des *Cahiers du LaSur*, daté de 2003. Mais l'habitude y est utilisée dans sa définition courante qui l'associe plutôt à l'idée « réflexe », avec l'idée qu'il peut être très rationnel de « choisir une fois pour toutes ». En utilisant cette acception de l'habitude, on passe alors à côté de beaucoup d'éléments très intéressants qui lui sont liés, comme les effets d'apprentissages ou encore les savoir-faire intériorisés ou incorporés.

Prenons ces points un par un. Tout d'abord, il convient de souligner que l'habitude ne fait nullement référence à une catégorie spécifique de gestes, et encore moins à des gestes minoritaires. L'habitude est liée à l'ensemble des schèmes d'action et de pensée. En d'autres termes, l'idée d'une «habitude» gestuelle opposée à la «réflexivité» est une idée fautive. En effet, il peut être des habitudes corporelles, gestuelles, sensorimotrices, comme il est des habitudes réflexives, délibératives ou calculatrices. Cette deuxième sorte d'habitudes est tout autant «*construite socialement, dans la répétition et l'entraînement formels ou informels*» (LAHIRE, 1998: 89). On pourra prendre ici l'exemple «extrême» de l'activité d'écriture – activité intellectuelle s'il en est –, mais qui fait pourtant aussi appel à de nombreuses habitudes intériorisées et incorporées: l'habitude de tenir un stylo ou de taper au clavier, ou encore certaines habitudes stylistiques dans l'expression de ses propres idées<sup>5</sup>. L'habitude ne se limite donc pas aux gestes, loin de là.

Ensuite, à propos de la répétition que l'on associe communément à l'habitude, disons simplement que la répétition d'un comportement définit la phase de *formation* de l'habitude («il faut forger pour devenir forgeron» comme le dit l'expression), mais non l'habitude elle-même. À la suite de la phase de formation, l'habitude peut n'être réactivée que de temps en temps, lorsque le contexte et les conditions s'y prêtent. L'habitude est donc une propension à un comportement, mais ne détermine en rien sa fréquence. Pour illustrer cela, prenons l'exemple d'une femme qui a répondu à l'enquête décrite un peu plus loin. Religieuse dans une communauté à Villeurbanne, elle ne se déplace que peu, mais a donné comme exemple de «trajet habituel» un trajet effectué une fois par an dans une autre confrérie, située dans les Alpes. Cet exemple souligne que l'habitude est une propension à un comportement, mais qu'elle ne détermine en rien sa fréquence. Il existe toute une gamme de fréquences entre des habitudes (pluri-) annuelles (passer les fêtes de fin d'année à tel endroit, etc.) et les habitudes quotidiennes.

Pour ce qui est de la répétitivité (du contenu) supposée de l'habitude, cela ne concerne que les segments du schème les plus incorporés (KAUFMANN J.-C., 2001). L'habitude a un caractère double, comme l'énonçait Aristote (1992). Le pôle actif de l'habitude permet d'intérioriser de nouveaux schémas (par la vertu, par l'injonction de législateurs, par le mimétisme ou encore par l'accoutumance). Il s'agit de l'*ethos*. Ces schémas vont tendre, par la répétition, à devenir stables, à constituer des dispositions, qui sont une possession et une puissance, l'*hexis* (KAUFMANN J.-C., 2001). Le passage du pôle social (*ethos*) au pôle individuel (*hexis*) s'effectue par un processus d'intériorisation, puis d'incorporation du schème sur lequel repose l'habitude. Les schémas intériorisés restent exposés au questionnement, à la lucidité, et deviennent fragiles car ils peuvent entrer en conflit avec de vieux schémas incorporés depuis plus longtemps.

---

<sup>5</sup> Existe-t-il une plus difficile expérience de rédaction que celle de la lecture d'un de ses propres textes où l'on se rend compte de la répétition de certaines formules, de certains termes, parfois *ad nauseam*?

Pour illustrer ce difficile processus d'«*intériorisation*», puis d'«*incorporation*», Jean-Claude Kaufmann (2001) prend l'exemple de Constance et de ses torchons. Cette jeune femme pense que son habitude de repasser ses torchons, après les avoir lavés, constitue une perte de temps et, surtout, ne correspond pas à l'image de la femme contemporaine qui peut utiliser son temps libre autrement que dans cette activité objectivement chronophage. Après des années de lutte contre cette vieille habitude, Constance est parvenue à ne repasser qu'une partie de ses torchons, mais le vieux schème hérité est toujours très puissant et ne lui permet pas de faire baisser la pression mentale que génère ce conflit de schèmes, dans une situation quotidienne relativement stable. Comme le dit Jean-Claude Kaufmann (2001 : 99) :

*«Cet exemple nous montre parfaitement que l'idéologie actuelle ment sur le rapport de forces entre une pensée omniprésente et un corps-instrument qui n'aurait qu'à obéir. Il s'agit là bien de deux savoirs concurrents, structurés de manières différentes.»*

Enfin, troisième point, l'habitude ne peut pas être assimilée à des gestes sans importance, sans intérêt ou dignes de mépris. Une définition rigoureuse de l'habitude soulignerait sa nature de «*fait anthropologique majeur*» (HÉLAN, 1987) : n'étant que le schème opératoire et non son contenu, l'habitude ne peut être, en général, l'objet d'une évaluation éthique. Les trois arguments qui répondent aux caractéristiques de l'habitude dans sa définition courante forment l'habitude comme concept, définition *a minima*, que l'on pourra retrouver dans le tableau ci-dessous.

*Tableau 1 : Définition courante de l'habitude et définition de l'habitude comme concept*

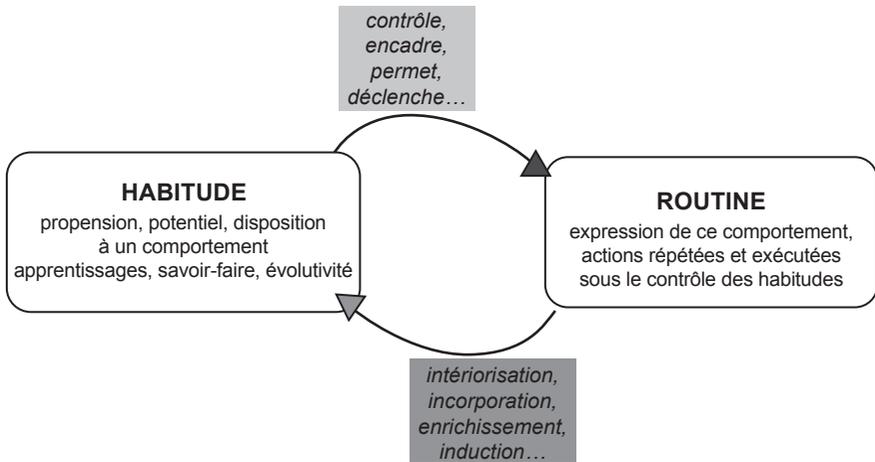
Définition « <i>courante</i> » de l'habitude	L'habitude comme concept pour les sciences sociales
«L'habitude renverrait à une catégorie de gestes particuliers et minoritaires.»	L'habitude est liée à l'ensemble des schèmes d'action et de pensée. Habitudes réflexives comme habitudes gestuelles nécessitent un entraînement ou un apprentissage socialement construit.
«L'habitude serait caractérisée par sa répétitivité (dans le contenu) et sa régularité (dans le temps).»	Propension au comportement ; Potentiel
«L'habitude serait associée à des petits gestes sans intérêt, dignes de mépris.»	Fait anthropologique majeur

Nous utilisons ici le terme d'«*habitude*» et non pas celui de «*routine*». Là encore, un effort de clarification est nécessaire pour bien comprendre les enjeux théoriques sous-jacents. Un regard rapide sur les travaux dans le champ de la mobilité quotidienne suffit pour s'en rendre compte : de nombreux chercheurs utilisent ces

deux termes comme des synonymes (KLÖCKNER et MATTHIES, 2004 ; COMMENGES, 2013). Qu'y a-t-il donc de différent entre l'« habitude » et la « routine » ?

D'après les psychologues Klöckner et Matthies (2004), les « routines » sont des « actions répétées et exécutées sous le contrôle des habitudes, et non l'inverse ». Il s'agit donc bien de comportements observables, contrairement à l'habitude qui est une propension, un potentiel et une disposition à se comporter. L'habitude se construit par intériorisation, voire incorporation de schèmes par la répétition de comportements spécifiques (c'est-à-dire par la répétition des routines).

Figure 1 : Distinctions entre « habitude » et « routine »



Cette distinction entre habitude et routine est présente dans les travaux de Thierry Ramadier (RAMADIER *et al.*, 2005), dont le tableau 2 est issu. Il s'agit d'un autre angle d'attaque – une articulation de la dimension spatiale et de la dimension temporelle des comportements –, mais la conclusion reste la même. Les « routines » sont à la croisée d'habitudes spatiales et d'habitudes temporelles. On retrouve ici l'idée selon laquelle l'habitude est le principe englobant, qu'elle s'exprime dans l'espace ou dans le temps. Les routines n'en sont qu'une expression. Il faut également retenir de ce tableau qu'il existe un continuum entre des formes très spontanées, très programmées ou très habituelles de comportements.

Pourquoi alors effectuer ce (long) détour théorique ? De nombreux travaux – en psychologie et en psychologie sociale notamment – montrent que l'habitude joue un rôle d'interférence dans la relation entre les intentions d'une personne et les comportements observables<sup>6</sup> (BAMBERG, 2002 ; VERPLANKEN et

<sup>6</sup> De même, l'habitude produit des interférences dans la relation entre normes sociales et comportements, même si cette relation reste moins étudiée.

Tableau 2 : Les routines à la croisée d'habitudes spatiales et temporelles

		... dans l'espace		
		habituel	(non-habituel) programmé	spontané
... dans le temps	habituel	Routine	Routine temporelle programmée dans l'espace	Routine temporelle avec opportunité spatiale
	(non-habituel) programmé	Routine spatiale programmée dans le temps	Activité programmée	Programmé avec liberté spatiale
	spontané	Routine spatiale avec opportunité temporelle	Programmée avec liberté temporelle	Opportunité

AARTS, 1999). Une partie des intentions des personnes ne se matérialise jamais en actes: le « *naturel revient au galop* » comme le dit l'expression. De quoi interpeller les défenseurs de l'idée d'un capital de mobilité dont l'utilisation (ou la non-utilisation) serait affaire de choix et donc d'intentionnalité.

Une fois ces précisions conceptuelles exposées, notons tout de même qu'il existe un point commun important entre la notion de motilité et l'habitude qui justifie une discussion conjointe. Ces deux concepts s'éloignent en effet des comportements observés pour proposer un nouveau niveau d'analyse: celui d'un potentiel dont l'activation ou l'utilisation déboucherait sur un comportement. En d'autres termes, l'habitude est à la routine ce que la motilité est à la mobilité: le potentiel englobant qui expliquerait l'apparition du comportement chez la personne. Les économistes du courant évolutionniste nous inciteraient même à étendre la comparaison à la distinction conceptuelle entre le « génotype » comme patrimoine génétique d'un individu et le « phénotype » comme l'ensemble des caractères observables d'un individu (HODGSON, 2004).

Tableau 3 : Habitude et motilité se placent au même niveau d'analyse

Potentiel	Comportement effectif, observable
Habitude	Routine
Motilité	Mobilité
(Génotype)	(Phénotype)

Plusieurs questions surgissent alors: comment ces notions s'articulent-elles? Sont-elles assimilables l'une à l'autre? Que recouvrent-elles? L'une est-elle réductible à l'autre? Afin de proposer quelques éléments de réponse, nous nous appuyerons sur une enquête menée sur les déplacements automobiles quotidiens.

## IMPORTANCE DES HABITUDES DANS LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE : ÉLÉMENTS EMPIRIQUES

### Une méthode *ad hoc*

Cette enquête a été réalisée en 2010, dans le cadre du travail de thèse de l'auteur (BUHLER, 2012). Il s'agissait de comprendre comment s'exprime l'habitude dans l'usage quotidien de la voiture dans le cas de l'agglomération lyonnaise. Cette enquête s'est déroulée en deux temps. Une première phase – plus qualitative – a consisté à suivre dix habitants se déclarant « automobilistes exclusifs ». Ces personnes se sont enregistrées pendant une semaine à l'aide d'un dictaphone et cela pour l'ensemble de leurs déplacements. À l'aide d'une signalétique présente sur le dictaphone, ils ont été invités à focaliser leurs enregistrements sur certains éléments<sup>7</sup>, sans pour autant s'y limiter. Ce premier temps de l'enquête a permis de dessiner les contours des différentes formes de l'habitude automobile et a permis de construire un questionnaire spécifique, second temps de cette enquête.

Les résultats présentés ici s'appuient sur ce questionnaire, conduit auprès de 124 personnes habitant toutes Villeurbanne, dans l'agglomération lyonnaise. Le critère de sélection est simple : ces personnes utilisent toute l'automobile au moins « plusieurs fois par semaine ». Au sein de cet échantillon, deux groupes ont été constitués en fonction de la force de l'habitude automobile. Pour distinguer les deux groupes, la *force* de l'habitude a été identifiée par rapport à deux dimensions fondamentales : l'*envergure* d'une habitude modale et son *intensité*. L'*intensité* correspond à la fréquence avec laquelle un comportement spécifique est activé dans une classe de situation donnée. Par exemple, quand la personne va faire ses courses, utilise-t-elle systématiquement son automobile ? L'*envergure*, quant à elle, renvoie à une variété de classes de situation dans lesquelles un comportement est activé. Une personne qui utilise son automobile, mais parfois également d'autres modes pour une grande diversité de déplacements quotidiens aura alors une habitude à *envergure* forte. Cette complexification dans l'approche de l'habitude rend possible, pour la suite de ce chapitre, de distinguer une population à habitude automobile plus forte (qu'on appellera les « HAB+ ») d'une population à habitude plus faible (les « HAB- »). Cette distinction permet d'observer les différences et les similarités concernant l'usage du temps de déplacement, les territoires de la vie quotidienne ainsi que les représentations liées aux modes de déplacement et au territoire.

Intéressons-nous en premier lieu à la question du temps des déplacements quotidiens en prenant appui, une fois de plus, sur les travaux de Vincent Kaufmann (2002). Dans cet article, l'auteur démontre de manière très convaincante que la *durée* (le temps perçu par la personne) dépend fortement du mode

<sup>7</sup> La signalétique posait les questions suivantes : « *quand ?* » ; « *d'où à où ?* » ; « *quoi ?* » ; « *avant-après ?* » ; « *autour de vous ?* ».

de déplacement utilisé<sup>8</sup> et cela, dans le cas de trois villes suisses et d'une ville française. Toutefois, s'il est clair que les différents modes présentent des qualités du temps passé différentes, rien ne permet, *a priori* de comprendre les différences de perception au sein d'un même mode. En d'autres termes, comment comprendre les 5 % à 10 % d'automobilistes qui surestiment la durée de leurs trajets ? Pour répondre à cette interrogation, nous proposons une lecture par les « petites habitudes » qui s'effectuent dans l'habitacle et qui permettent précisément de donner un sens à ce temps.

La première phase de l'enquête – conduite avec l'aide du dictaphone – a permis de lister treize pratiques très fréquemment associées à la conduite automobile<sup>9</sup>. Nous les avons ensuite intégrées au questionnaire sous forme de questions portant sur leur fréquence. Il a ainsi été possible de confronter la force de l'habitude automobile de la personne et ses pratiques associées à la conduite, pour faire apparaître deux aspects.

Premier aspect, plus une personne a une habitude automobile forte, plus elle intègre de pratiques associées dans son temps de déplacement automobile (en moyenne sept pratiques pour les « HAB+ » contre cinq pour les « HAB- »). Au-delà de la quantité de pratiques associées, une analyse qualitative de ces résultats se révèle plus enrichissante d'un point de vue théorique et qui constitue un second aspect. Pour chaque pratique associée à la conduite, nous avons comparé sa fréquence déclarée pour les deux groupes de personnes (figure 2 ci-dessous). Il apparaît que les personnes appartenant au groupe « HAB+ » intègrent beaucoup plus facilement les pratiques associées qui nécessitent le plus de dextérité : relire des documents (en conduisant), écrire des SMS (en conduisant), téléphoner (en conduisant), fumer ou encore regarder les passants. Les différences entre groupes sont significatives, tout du moins statistiquement, ce qui semble montrer que l'habitude automobile est corrélée à de plus petites habitudes (très importantes)<sup>10</sup>. L'hypothèse peut sans doute être posée d'effets d'apprentissage par l'habitude *via* l'intériorisation et, parfois, l'incorporation de nouvelles pratiques associées nécessitant une dextérité plus forte<sup>11</sup>.

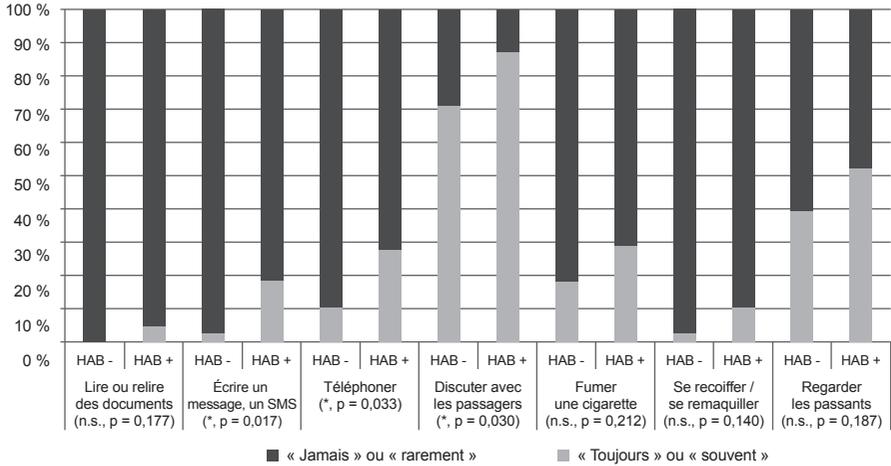
<sup>8</sup> Ainsi, les usagers des transports en commun surestiment fortement leur temps de déplacement, les automobilistes au contraire le sous-estiment.

<sup>9</sup> Il s'agit des pratiques suivantes : « lire ou relire des documents », « écouter de la musique », « écouter une émission de radio particulière », « penser à son travail / à ses études », « penser à l'organisation de sa vie quotidienne », « ne penser à rien de particulier », « écrire un message / un SMS », « téléphoner », « discuter avec les passagers », « fumer une cigarette », « se recoiffer / se remaquiller », « regarder les passants », « regarder la ville / les paysages ».

<sup>10</sup> Pour information, il est intéressant de souligner également que l'on n'observe que peu de différences de pratiques associées lorsqu'on prend en compte l'âge, le genre ou encore les catégories sociales usuelles.

<sup>11</sup> On peut faire le parallèle avec un article de Tim Schwanen (2012) où il est question d'un autre exemple d'incorporation, celui du cycliste débutant dont la musculature évolue lorsqu'il répète des déplacements à vélo.

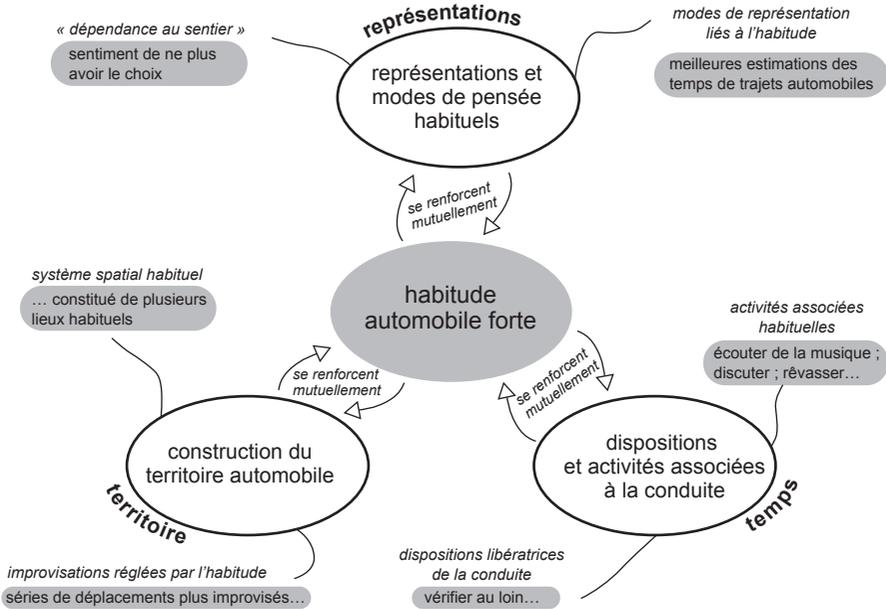
Figure 2 : Différences de pratiques associées à la conduite, pour les deux groupes HAB- et HAB+



Ces éléments ne pourraient pas être identifiés ou compris à l’aide d’une approche s’appuyant exclusivement sur les décisions et les intentions de la personne. Or ces pratiques – aussi petites soient-elles – semblent être très importantes dans le quotidien : ces petites habitudes en voiture sont fortement corrélées à une appréciation positive de ce temps passé. Nous avons demandé aux personnes interrogées par questionnaire de proposer des adjectifs pour qualifier chacun de leurs trajets. Il en ressort que les personnes ayant une habitude automobile forte sont aussi celles qui associent le plus systématiquement des adjectifs positifs à leurs trajets. L’application de la méthode des régressions logistiques montre que l’habitude est plus explicative – statistiquement – de cette qualité du temps que la durée des trajets ou même l’activité à destination (BUHLER, 2012).

Quel rapport avec le choix ? Très peu de chose, certainement. Si certaines pratiques associées peuvent être illégales (comme téléphoner ou envoyer un SMS) et donc être davantage sujettes à évaluation par la personne, les autres pratiques s’expliquent avant tout, nous l’avons vu, par l’apprentissage et l’intériorisation d’un savoir-faire qui s’explique en partie par l’expérience et la répétition, c’est-à-dire par la constitution d’une habitude spécifique. Il est alors possible de relire les résultats sur le temps réel et la durée perçue des trajets automobiles présentés plus haut (KAUFMANN V., 2002) à la lumière de l’habitude développée et de l’usage du temps que celle-ci permet. Posons ici une hypothèse : la force de l’habitude automobile constituée expliquerait – en partie du moins – les différences de perception de la durée d’un trajet au sein d’un mode. En d’autres termes, les cinq à dix pour cent de personnes qui surestiment leurs

Figure 3 : Synchronisme des habitudes liées à l'automobile



temps de trajets seraient peut-être des personnes qui n'ont pas pu, n'ont pas su ou n'ont pas voulu développer une habitude automobile forte.

Par ailleurs, nous avons comparé les deux groupes d'automobilistes en nous intéressant aux territoires constitués par leur pratique automobile. Le premier résultat est plutôt contre-intuitif : en moyenne, les personnes les plus habituées à l'automobile (HAB+) n'effectuent pas plus de trajets automobiles que les autres. C'est plutôt dans la forme de leurs trajets que les différences apparaissent : les HAB+ effectuent des trajets qui sont bien plus articulés les uns aux autres, sans repasser nécessairement par le domicile. Il s'agit alors de lieux formant des « grappes », contrairement aux trajets des « HAB- » qui prennent la forme d'« étoiles »<sup>12</sup> (*idem*). En poussant la comparaison entre les deux groupes, on peut également identifier de réelles différences en termes de représentations. Arrêtons-nous sur le sentiment d'avoir le choix de son mode de déplacement au quotidien. Il apparaît clairement que les personnes ayant une habitude automobile plus prononcée se sentent significativement moins en situation de choix de mode. Cela ne signifie pas pour autant qu'ils ne choisissent pas ou moins,

<sup>12</sup> Cela résulte du fait que les « HAB+ » déclarent significativement plus de « lieux habituels » (fréquentés en automobile) que les autres.

mais ils éprouvent moins ce sentiment de choix. À la lumière de ces résultats, on peut noter le synchronisme des habitudes : la force d'une habitude automobile semble bien être consubstantielle et synchronique d'habitudes fortes liées au temps (les pratiques), au territoire (les lieux habituels et leur configuration) et aux représentations (figure 3).

L'habitude joue donc un rôle très important dans les comportements quotidiens et notamment dans la mobilité quotidienne des individus. L'analyse détaillée des rapports entre habitude et choix montre que ces rapports semblent avoir deux natures. L'habitude interfère – on l'a vu – avec la relation entre une décision prise et la réalisation du comportement associé. Mais il ne faudrait pas pourtant limiter les rapports entre choix et habitude à cette opposition. En effet, toute une tradition en psychologie et en économie évolutionniste montre que la constitution d'habitudes permet précisément la prise de décision : effectuer des actions quotidiennes plus habituelles permet de préserver des ressources cognitives qui peuvent être ensuite utilisées à des fins plus réflexives et intellectuelles.

*« On ne peut, en effet, imaginer ni un comportement opératoire qui exigerait une constante lucidité ni un comportement totalement conditionné qui ne la ferait jamais intervenir ; l'un parce qu'il aboutirait à réinventer le moindre geste, l'autre parce qu'il correspondrait à un cerveau complètement préconditionné, et par conséquent inhumain. » (LEROI-GOURHAN, 1964 : 29)*

L'habitude reste donc en permanence dans un rapport d'entre-deux avec la lucidité. Ce qui fait dire à certains économistes que les notions même de *rationalité* et d'*habitude* doivent être fusionnées, car interdépendantes (KILPINEN, 2005). Les formes les plus réflexives de décisions liées au « capital de mobilité » (acheter un véhicule, décider de faire des achats en ligne, etc.) sont inséparables de petites habitudes (c'est-à-dire les savoir-faire) qui les renforcent : savoir envoyer des SMS en conduisant, boire une tasse de thé pendant ses achats en ligne en fin de journée, etc.

Il semble dès lors essentiel que la notion de motilité, dans son entreprise tellement ambitieuse et stimulante de compréhension des mobilités, fasse une place plus importante à l'habitude.

## **POUR UNE DÉFINITION PLUS EXTENSIVE DE L'INDIVIDU DANS LA MOTILITÉ**

Après avoir analysé de manière critique la définition de la motilité, tentons de formuler deux propositions constructives.

La première proposition consiste à développer des méthodes longitudinales permettant une lecture de la motilité incluant l'habitude. Le cycle de vie des individus s'articule, en effet, autour de moments où l'on choisit et de moments

où les habitudes prennent le dessus. S'il est évident que l'individu se révèle parfois stratégique, intentionné et réflexif lorsqu'il utilise son capital de motilité dans un objectif de réalisation de ses projets, les trajectoires que prend la motilité sur le temps long ne peuvent se comprendre sans une prise en compte de situations plus figées – parfois même opposées à la volonté de l'individu – et ce, quel que soit le capital théorique de motilité dont il dispose. Il en va de la capacité de la motilité à devenir un concept central en sciences sociales.

Ces méthodes longitudinales pourraient alors prendre plusieurs formes : enquête par panel, cohortes, ou encore récits de vie. S'il est bien sûr intéressant de développer un indicateur de motilité, afin d'analyser ses distributions sociale et spatiale notamment, ces méthodes longitudinales permettront précisément de comprendre plus en détail les évolutions, les enchaînements et les conflits entre l'hémisphère des choix et délibérations d'un côté, et l'hémisphère des habitudes de l'autre : on peut décider de se passer de sa voiture au quotidien et y revenir quelques semaines plus tard. La définition étendue de la motilité ainsi que les outils méthodologiques développés doivent permettre d'expliquer jusqu'à ces revirements rapides. De même, lorsque la constitution d'une nouvelle habitude est consécutive à un choix, ces méthodes doivent pouvoir l'identifier.

La seconde proposition est à aller chercher du côté de la psychologie : l'utilisation d'un indicateur relevant le degré d'habitué. Depuis le début des années 2000, plusieurs tentatives ont été menées pour construire un indicateur du degré d'habitué. Le test « Self Reported Habit Index » ou SRHI est certainement le plus abouti pour l'estimation de la force d'une habitude. Il présente douze affirmations<sup>13</sup> pour chaque comportement dont on souhaite évaluer le caractère « habituel » (VERPLANKEN et ORBELL, 2003). La personne interrogée doit alors répondre à l'aide d'une échelle de Lickert. Ce test prend en compte les différentes facettes de l'habitude : un historique de répétition du comportement en question, mais également la difficulté perçue par la personne à contrôler cette même habitude. Sont également considérées la faiblesse relative de conscience sur le comportement en question, l'« efficacité » de l'habitude – du point de vue de la préservation de ressources cognitives – et l'idée de l'identité de la personne.

---

<sup>13</sup> Les affirmations sont les suivantes : « Le comportement x (par exemple : « conduire ») : « ... c'est quelque chose que je fais fréquemment » ; « ... c'est quelque chose que je fais automatiquement » ; « ... c'est quelque chose que je peux faire sans y prêter attention » ; « ... je me sens bizarre si je ne le fais pas » ; « ... c'est quelque chose que je fais sans y penser » ; « ... je devrais faire des efforts pour que je ne le fasse pas » ; « ... c'est quelque chose qui appartient à ma routine » ; « ... c'est quelque chose que je commence avant même de l'avoir réalisé » ; « ... c'est quelque chose que je trouverais difficile de ne pas faire » ; « ... c'est quelque chose auquel je n'ai pas à penser » ; « ... c'est typiquement "moi" ! »

Il est clair que ce test présente encore des limites et qu'il devra être adapté aux pratiques de mobilité. En effet, dans sa forme actuelle, il correspond à une habitude qui ne peut être liée qu'à un mode spécifique. Or, il est bien évident que les habitudes concernent également les pratiques inter ou multimodales. Par ailleurs, un tel test renouvelé devra pouvoir prendre en compte l'*intensité* et l'*envergure* des différentes habitudes par une lecture des pratiques qui lui sont associées. Enfin, le test SHRI est plutôt long – douze questions – et encore davantage lorsqu'on souhaite étudier plusieurs habitudes en parallèle. Cela dit, il représente une piste intéressante en ce qu'il est possible de l'associer à une enquête par questionnaire ou à un entretien, par exemple. On pourrait disposer ainsi d'éléments empiriques permettant de mieux comprendre les différentes formes que peut prendre la relation entre habitude et motilité.

Ces deux propositions, à caractère plutôt méthodologique, vont dans le sens d'une « fusion » – théorique –, qui apparaît désormais nécessaire, entre motilité et habitude. Le concept résultant de cette fusion permettra de comprendre les pratiques de mobilité en opérant une jonction entre les « petites habitudes » et les « grands choix », entre l'esprit et le corps, entre la vie quotidienne et la vie tout court. Si la tâche s'annonce compliquée, elle n'en demeure pas moins extrêmement stimulante.

## BIBLIOGRAPHIE

- ARISTOTE, *Éthique à Nicomaque*, Paris : Librairie générale française, 1992, 447 p.
- BAMBERG Sebastian, « Effects of implementation intentions on the actual performance of new environmentally friendly behaviors. Results of two field experiments », *Journal of Environmental Psychology*, n° 22(4), 2002, p. 399-411.
- BISSELL David, « Agitating the Powers of Habit : Towards a Volatile Politics of Thought », *Theory & Event*, n° 15(1), 2012.
- BRETTE Olivier, BUHLER Thomas, LAZARIC Nathalie, MARECHAL Kevin, « Reconsidering the nature and effects of habits in urban transportation behavior », *Journal of Institutional Economics*, vol. 10 (3), p. 399-426.
- BUHLER Thomas, *Éléments pour une prise en compte de l'habitude dans les pratiques de déplacements urbains*, Thèse de doctorat, INSA de Lyon, 2012, 345 p.
- BUHLER Thomas, *Déplacements urbains : sortir de l'orthodoxie*, Lausanne : PPUR, 2015, 124 p.
- COMMENGES Hadrien, *L'invention de la mobilité quotidienne. Aspects performatifs des instruments de la socio-économie des transports*, Thèse de doctorat, Université Paris-Diderot, 2013, 391 p.
- CRESWELL Tim, « Mobilities II: Still », *Progress in Human Geography*, n° 36(5), 2011, p. 645-653.
- DE CONINCK Frédéric, « Pourquoi subir quand on peut choisir? », in MASSOT Marie-Hélène (éd.), *Mobilités et modes de vie métropolitains. Les intelligences du quotidien*, Paris : L'œil d'or, 2010, p. 211-217.

- HÉRAN François, «La seconde nature de l'habitus. Tradition philosophique et sens commun dans le langage sociologique», *Revue française de sociologie*, n° 28(3), 1987, p. 385-416.
- HODGSON Geoffrey, «Reclaiming habit for institutional economics», *Journal of economic psychology*, n° 25(5), 2004, p. 651-660.
- HODGSON Geoffrey, «Choice, habit and evolution», *Journal of Evolutionary Economics*, n° 20(1), 2010, p. 1-18.
- KAUFMANN Jean-Claude, *Ego : pour une sociologie de l'individu*, Paris: Nathan, 2001, 288 p.
- KAUFMANN Vincent, «Temps et pratiques modales. Le plus court est-il le mieux?», *Recherche Transports – Sécurité*, n° 75, 2002, p. 131-143.
- KAUFMANN Vincent, «Mobilités et réversibilités: vers des sociétés plus fluides?», *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 118(1), 2005, p. 119-135.
- KAUFMANN Vincent, BERGMAN Manfred Max, JOYE Dominique, «Motility: Mobility as Capital», *International Journal of Urban and Regional Research*, n° 28(4), 2004, p. 745-756.
- KAUFMANN Vincent, FLAMM Michael, «*Famille, temps et mobilité : état de l'art et tour d'horizon des innovations*», Rapport de recherche à l'intention de la CNAF et de l'IVM, 2002, 71 p.
- KAUFMANN Vincent, SCHULER Martin, CREVOISIER Olivier, ROSSEL Pierre, «Mobilité et motilité. De l'intention à l'action», *Cahiers du LaSUR*, n° 4, 2003, 80 p.
- KAUFMANN Vincent, WIDMER Eric, «L'acquisition de la motilité au sein des familles», *Espaces et sociétés*, n° 120-121, 2005, p. 199-217.
- KILPINEN Erkki, «A Positive Correlation Between Rationality and Habituality – What does it Mean?», ISNIE Annual Conference, 2005, Barcelona, Spain.
- KLÖCKNER Christian, MATTHIES Ellen Birgit, «How habits interfere with norm-directed behaviour: A normative decision-making model for travel mode choice», *Journal of Environmental Psychology*, n° 24(3), 2004, p. 319-327.
- LAHIRE Bernard, *L'homme pluriel : les ressorts de l'action*, Paris: Nathan, 1998, 271 p.
- LEROI-GOURHAN André, *Le Geste et la Parole. Technique et Langage*, Paris: Albin Michel, 1964, 326 p.
- MARÉCHAL Kevin, «Not irrational but habitual: The importance of “behavioural lock-in” in energy consumption», *Ecological Economics*, n° 69(5), 2010, p. 1104-1114.
- MERLEAU-PONTY Maurice, *La structure du comportement*, Paris: Presses universitaires de France, 1942, 315 p.
- RAMADIER Thierry, «L'accessibilité socio-cognitive», *11<sup>e</sup> colloque du groupe de travail «Mobilités Spatiales et Fluidité Sociale» de l'AISLF*, 2011, Grenoble, France.
- RAMADIER Thierry, LEE-GOSSELIN Martin, FRENETTE Alexandre, «Conceptual perspectives for explaining spatio-temporal behaviour in urban areas», in LEE-GOSSELIN Martin, DOHERTY Sean (eds.), *Integrated Land-Use and Transportation Models: Behavioural Foundations*, Oxford: Elsevier, 2005, p. 87-100.
- SCHWANEN Tim, BANISTER David, ANABLE Jillian, «Rethinking habits and their role in behaviour change: the case of low-carbon mobility», *Journal of Transport Geography*, n° 24, 2012, p. 222-232.

VERPLANKEN Bas, AARTS Henk, «Habit, Attitude, and Planned Behaviour: Is Habit an Empty Construct or an Interesting Case of Goal-directed Automaticity?», *European Review of Social Psychology*, n° 10(1), 1999, p. 101-134.

VERPLANKEN Bas, ORBELL Sheina, «Reflections on past behavior: A self-report index of habit strength», *Journal of Applied Social Psychology*, n° 33 (6), 2003, p. 1313-1330.

**Abstract:** *In the various publications introducing the notion of motility, the individual is described as a strategic actor when using his “capital of mobility”. However, more recent studies on mobility have pointed out the importance of habits in daily mobility behaviors, focusing on the repetitiveness and the automaticity of certain behaviors. This chapter intends to review jointly “motility” and “habit” as these two notions both aspire to understand behaviors through a superior level of explanation (i.e. the crafts and the know-how developed by the individual). The author uses the example of daily car-driving to discuss the potential and the limitations of the two notions.*



## 7

# MOTILITÉ, ACCESSIBILITÉ DES QUARTIERS ET PLANIFICATION URBAINE

KEVIN LEBRUN ET MICHEL HUBERT

**Résumé :** Ce chapitre examine la (possible) prise en compte de la motilité au sein des approches qui ont pour but l'étude de l'accessibilité. Les auteurs cherchent également à déterminer dans quelle mesure ces deux concepts peuvent s'articuler, pour aborder ensuite plus spécifiquement la question de l'accessibilité des quartiers et de la planification urbaine dans le cas de Bruxelles. Ils concluent en dessinant les contours de la motilité et de sa valeur ajoutée pour leur propos.

## INTRODUCTION

À la recherche d'une approche intégratrice de la mobilité, nous abordons dans cette contribution la notion d'accès – centrale dans l'œuvre de Kaufmann, mais aussi dans celle d'Urry lorsque ce dernier parle de « capital en réseau » (URRY, 2007) – en nous intéressant plus spécifiquement à l'accessibilité des quartiers d'une ville. Dans ce contexte, nous tentons de situer l'apport et d'évaluer les potentialités du concept de motilité. Nous menons cette réflexion en nous appuyant sur des travaux de recherche que nous avons conduits récemment (DE WITTE *et al.*, 2013), notamment dans le cadre de notre collaboration avec l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale (LEBRUN *et al.*, 2012 ; LEBRUN *et al.*, 2013 ; LEBRUN *et al.*, 2014), ainsi que dans une thèse de doctorat en géographie, en cours de réalisation par le premier auteur et portant sur l'accessibilité des quartiers bruxellois.

Dans un travail publié en 2013 (LEBRUN *et al.*, 2013) et disponible en ligne<sup>1</sup>, nous avons déjà réalisé un premier exercice d'opérationnalisation du concept de motilité à partir des données existant dans la région bruxelloise. Nous avons alors repris la définition et le cadre d'analyse proposés par Flamm et Kaufmann (2006) dans lequel la motilité est décomposée en trois dimensions relevant des droits d'accès, des compétences et des projets. Force a été de constater, toutefois, que les données disponibles et exploitables dans cette perspective étaient fort limitées. En termes d'indicateurs, nous disposions bien d'un certain nombre d'informations permettant de qualifier le portefeuille de droits d'accès (équipement du ménage en véhicules – voitures particulières, vélos, cyclomoteurs, etc. – et en possibilité de stationnement; souscription d'abonnements à des services de transport, etc.) et de rendre compte des savoirs et des compétences des individus (capacité à mobiliser certaines sources d'information, possession d'un permis de conduire, difficultés physiques à utiliser certains modes, etc.). Mais nous ne disposions que de très peu d'éléments, en dehors des déplacements effectivement réalisés et de leurs motifs, pour cerner les projets des individus (intentions de déplacement, aspiration à la sédentarité, etc.). Ces faiblesses nous ont empêchés de construire un indice de motilité unique – à supposer qu'un tel indice agrégé ait du sens – ou même une typologie de motilité comme l'a fait Kaufmann (2014: 159). De plus, après la suppression du recensement en Belgique, nous étions dans l'obligation de nous contenter de données d'enquête, incapables dès lors de mesurer la motilité de la population à l'échelle d'un territoire restreint, tel que le quartier.

Nous allons tout d'abord expliquer pour quelles raisons nous nous intéressons à cette notion déjà ancienne d'accessibilité, avant d'examiner la littérature sur ce sujet en nous interrogeant sur la possible articulation de ce concept d'accessibilité avec celui de motilité. Nous examinerons ensuite la place de la motilité dans la composante « transport » de l'approche que nous retenons, avant d'aborder la question de l'accessibilité des quartiers et de la planification urbaine dans notre cas d'étude, Bruxelles. Pour finir, nous tenterons de dessiner les contours et la valeur ajoutée de la motilité pour notre propos.

## L'ACCESSIBILITÉ DES QUARTIERS : UN ENJEU TOUJOURS ACTUEL

Précisons tout d'abord les raisons qui nous poussent à nous intéresser à l'accessibilité. Classiquement, l'étude de l'accessibilité renvoie à la mesure des inégalités sociales et à leur possible réduction. Pour Merlin (1992: 43) déjà: «*Au plan humain, l'objectif majeur est d'assurer à tous les citoyens une accessibilité minimale.*»

Celle-ci repose sur une desserte par les transports en commun de tous les quartiers de la ville à des tarifs accessibles. C'est le «*droit aux transports*»

<sup>1</sup> <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain/observatoire-mobilite>

qui est certes plus ciblé que le droit à la mobilité, mais qui n'en constitue pas moins une composante essentielle et loin d'être acquise, même si ce droit est aujourd'hui reconnu par certaines législations nationales ou régionales, de manière souvent limitée il est vrai à l'accès au centre des villes et aux grands pôles d'emploi. De ce droit découleraient tous les autres. Ainsi, par exemple, au début des années 2000, l'Institut pour la ville en mouvement inscrivait dans sa charte fondatrice que :

*« Pouvoir se déplacer dans nos sociétés urbanisées est devenu indispensable. Les droits au travail, au logement, à l'éducation, aux loisirs, à la santé, etc., passent ainsi par une sorte de droit générique qui commande tous les autres, le droit à la mobilité. »<sup>2</sup>*

Il s'agit non pas d'un « droit de », ici de circuler, mais d'un « droit à » l'accès aux ressources diversifiées dont les individus ont besoin pour se construire (ORFEUIL, 2011) et, pourrait-on dire, pour « se mettre en projet » (BOLTANSKI et CHIAPELLO, 1999). Encore une fois, parler de droit à la mobilité est sans doute plus englobant qu'évoquer un simple droit aux transports, mais nous restons convaincus que ce dernier constitue un préalable à l'exercice d'un droit plus général à la mobilité<sup>3</sup>.

Si la nature des projets en jeu dans un déplacement et leur caractère plus ou moins mobile au sens de Kaufmann ne seront pas abordés ici, nous voudrions malgré tout souligner l'importance de s'intéresser à l'en-deçà du (non-)passage à l'acte. Des motivations au déplacement à l'absence d'intention (de besoin ?) de se déplacer, en passant par le renoncement par manque d'accès (situation que connaissent fréquemment, par exemple, les personnes en chaise roulante qui doivent sans cesse s'interroger sur la faisabilité de leurs déplacements) : il y a là tout un champ d'investigation qui devrait être étudié davantage et de manière transversale, en tenant compte des nombreux domaines où la question de la mise en projet ne va pas de soi. On pense aux personnes vivant avec une maladie chronique<sup>4</sup>, aux demandeurs d'emploi, voire même aux prisonniers (MINCKE et LEMONNE, 2014), pour ne citer que quelques cas exemplaires.

Mais revenons à l'accessibilité. À l'origine, celle-ci était mesurée à l'aune du cas extrême des pays en développement où « une fraction importante de la population pouvait être privée de toute possibilité de mobilité mécanisée » (MERLIN, 1992 : 117) – donc de tout accès à la ville (emplois, etc.) – et se retrouver ainsi marginalisée. Aujourd'hui, ce constat s'applique aussi à l'hémisphère nord et se décline au gré des ségrégations socio-spatiales de plus en plus marquées qu'on y observe (GUILLUY, 2010). Étudier l'accessibilité peut ainsi être vu comme un

<sup>2</sup> <http://www.ville-en-mouvement.com>

<sup>3</sup> Voir aussi la contribution de Laurence Nogues dans le présent ouvrage.

<sup>4</sup> Voir à ce sujet la contribution de Maguelone Vignes dans le présent ouvrage.

moyen de mesurer les inégalités sociales et d'identifier l'action publique nécessaire à leur réduction.

*«L'objectif prioritaire, avant d'envisager des gains de temps ou de confort, qui ne profitent qu'à la minorité aisée, est de rendre une accessibilité à ces exclus des transports, à ces exclus de la ville.» (MERLIN, 1992 : 117)*

La réduction des inégalités d'accès renvoie immédiatement à une autre raison de nous intéresser à la question de l'accessibilité des quartiers, à savoir la planification urbaine. En effet, l'accessibilité, ou plutôt sa modification, est loin d'être neutre puisque, selon Bavoux *et al.* (2005), combinée avec certaines «*externalités positives*», telles que les investissements, elle influence l'organisation et la dynamique des régions et donc, par voie de conséquence, la localisation des activités et des individus. On pourrait dès lors s'attendre à une prise en compte assez ancienne de cette notion au sein des grands plans d'aménagement urbain. Or, si l'accessibilité ne cesse de prendre du poids dans les décisions relatives au transport et à l'aménagement du territoire, ce n'est que récemment que certains auteurs se sont attachés à en démontrer l'utilité comme objectif et comme mesure, particulièrement dans la planification des transports. Ainsi, selon El-Geneidy *et al.* (2011 : 2) :

*«Le passage d'une planification axée sur la mobilité à une planification axée sur l'accessibilité a été lent, en partie à cause d'un manque de démonstrations claires de l'utilité de l'accessibilité comme objectif et comme mesure dans la planification des transports.»*

Ces auteurs font remarquer que, très souvent, les objectifs des plans de transport relèvent avant tout du paradigme du développement durable et concernent, par exemple, la qualité de l'air, la réduction de la dépendance automobile ou la promotion des modes actifs. Pourtant, les planificateurs et les urbanistes auraient besoin aussi d'objectifs qui soient spatialement désagrégés et qui incluent plusieurs dimensions de la mobilité. L'accessibilité permet justement de rencontrer ce besoin, puisque, selon ces auteurs :

*«Elle réunit ensemble, dans un seul indicateur, la localisation des personnes, des lieux, et des activités, ainsi que la géographie des transports.» (EL-GENEIDY *et al.*, 2011 : 24)*

Elle ferait donc le lien entre l'aménagement du territoire et les transports. *In fine*, il existerait deux utilisations possibles de l'accessibilité : au sein des plans prévoyant leur mesure et, potentiellement, dans tous les plans, pour évaluer les autres mesures.

Selon Karou et Hull (2014), qui utilisent un SIG (système d'information géographique) pour analyser les impacts de la planification sur l'accessibilité (analyse *ex ante*), l'accessibilité est nécessaire pour assurer une bonne qualité

de vie et devient une priorité si l'on souhaite un développement durable et équitable. Vandenbulcke *et al.* (2009) montrent également, à l'aide d'une série d'exemples, que même de simples indicateurs d'accessibilité peuvent s'avérer utiles pour la prise de décisions par les planificateurs et les responsables politiques.

Le caractère récent de ces déclarations d'intérêt explique sans doute en grande partie que, dans les faits, les plans de mobilité urbaine se servent très rarement de l'accessibilité comme objectif majeur et se focalisent davantage sur des objectifs de « mobilité » (réduction de l'encombrement, objectifs de flux, de parts modales, etc.). Ainsi, le constat déjà effectué à l'époque par Handy et Clifton (2001 : 68) semble toujours d'actualité, à savoir qu'il existe de multiples façons de définir l'accessibilité, mais finalement peu d'exemples d'utilisation réelle de la mesure de l'accessibilité dans la planification.

## ACCESSIBILITÉ ET MOTILITÉ : DES CONCEPTS À ARTICULER

La motilité et, sans doute encore davantage l'accessibilité sont des concepts dont la signification peut varier selon les contextes. Dans le cadre de nos travaux, nous nous intéressons à la mobilité spatio-temporelle des personnes. Plus précisément, c'est la mobilité dite « quotidienne » (courtes distances, forte réversibilité) qui est au centre de notre attention, c'est-à-dire celle qui permet d'envisager et/ou de réaliser les déplacements les plus fréquents d'individus ou de groupes d'individus. Cela inclut des activités aussi variées que le travail, l'école, les courses, les visites à la famille ou aux amis, le sport, etc.

L'étude de l'accessibilité a donné lieu, de longue date, à une littérature scientifique très abondante (voir notamment HANSEN (1959); BEAUJEU-GARNIER *et al.* (1975); MERLIN (1991 et 1992); DAVIS (1999); HANDY et CLIFTON (2001); GEURS et Ritsema VAN ECK (2001); LITMAN (2003); MARTÍN et REGGIANI (2007); VANDENBULCKE *et al.* (2009); EL-GENEIDY *et al.* (2011); BOCAREJO et OVIEDO (2012); KAROU et HULL (2014)).

Cette littérature limite généralement l'accessibilité au domaine de la mobilité spatiale. Malgré cette restriction, on y trouve une kyrielle de définitions, plus ou moins élaborées. En prenant un peu de recul, on se rend compte que les définitions font souvent référence à (au moins) l'une des deux notions suivantes :

– *La facilité/pénibilité liée au déplacement.* La définition qu'en donne Béguin en 1984 est alors très intuitive puisqu'il s'agit « du degré de facilité avec lequel on peut atteindre un lieu » (cité par BRETAGNOLLE *et al.*, 2010 : 2). Citons également « la quantité d'effort qu'une personne doit fournir pour atteindre une destination » (GEURS et RITSEMA VAN ECK, 2001 : 19).

– *Le potentiel de déplacement.* Dans cette optique, l'accessibilité peut correspondre, par exemple, au « nombre d'activités qui peuvent être atteintes à partir d'un lieu » (GEURS et RITSEMA VAN ECK, 2001 : 19).

Avec ces courtes définitions, on ne peut pas dire si les auteurs envisagent quelque chose qui s'apparenterait au concept de motilité. Certes, ceux qui font référence à la pénibilité liée au déplacement mettent davantage la personne ou le groupe qui se déplace au centre du concept, mais cela ne suffit pas à rendre explicite un potentiel de mobilité.

Plusieurs auteurs ont cherché à décrire l'accessibilité au sein d'un système plus ou moins complexe d'éléments interdépendants. L'approche systémique la plus simple est celle qui établit que l'accessibilité s'apparente totalement à une offre de transport en relation avec une demande de transport, le déplacement matérialisant alors l'interaction entre les deux. On obtient ainsi la relation suivante :

Offre (accessibilité)  $\leftrightarrow$  demande (attractivité)

Du point de vue d'un opérateur de transport, l'offre correspond entièrement à l'accessibilité d'un territoire, tandis que la demande (la fréquentation) représente en quelque sorte son attractivité. Les deux éléments s'influencent l'un l'autre au fil du temps. Ce schéma, fort réducteur, est très peu utilisé au sein des travaux scientifiques et la motilité en est totalement absente.

De manière un peu plus élaborée, Davis *et al.* (1999 : 12), citant Handy (1993), précisent que :

*«Le système de transport promeut les interactions entre activités ou entre les différentes utilisations du territoire. Cette interaction est mesurée par l'accessibilité, qui reflète à la fois l'attractivité des destinations potentielles et la facilité de les atteindre.»*

Cette vision est également soutenue par Iacono *et al.* (2010 : 134) Krizek, and El-Geneidy 2010, 134 qui affirment que l'on peut effectivement appréhender l'accessibilité via le lien entre *«l'utilisation du territoire, les activités et les réseaux de transport»*. Ici, l'accessibilité matérialise donc l'interaction entre un système de transport et l'utilisation du territoire, et englobe à la fois l'offre et la demande, puisqu'elle inclut l'attractivité d'un lieu comme origine (les possibilités qu'il y a pour rejoindre d'autres lieux) et comme destination (la facilité d'atteindre ce lieu). Davis *et al.* (1999 : 12) soulignent l'importance de l'aménagement du territoire (A.T.), car :

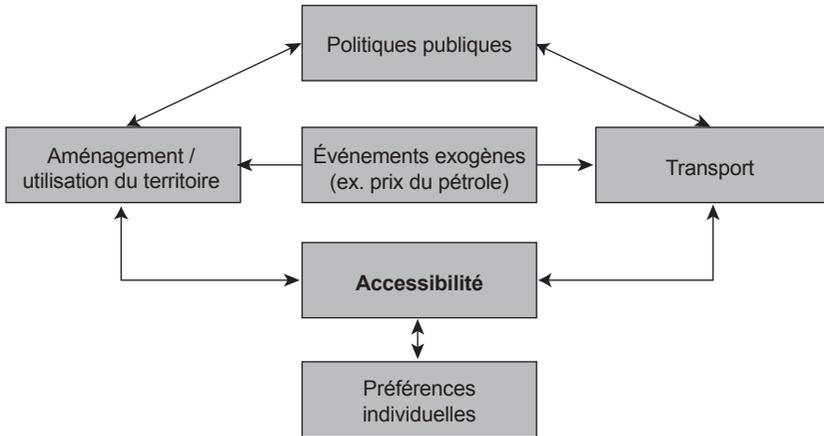
*«C'est celui-ci qui détermine les opportunités/les activités qui sont à portée d'un lieu. Le potentiel d'interaction entre deux lieux augmente lorsque les coûts de déplacement (en temps, en argent, peu importe) déclinent. En conséquence, la structure et la capacité du réseau de transport influent sur le niveau d'accessibilité.»*

On obtient donc la relation : Transport  $\leftrightarrow$  Accessibilité  $\leftrightarrow$  A.T.

Contrairement à la précédente, cette vision est beaucoup plus fréquente au sein des travaux scientifiques. Elle reste toutefois simpliste, car, dans le monde réel, le système de transport et l'aménagement du territoire ne s'ajustent pas

(souvent) sans l'influence de facteurs extérieurs. La relation entre le transport et l'utilisation du territoire peut dès lors être conceptualisée comme l'interaction entre l'offre et la demande d'accessibilité, elle-même affectée par les politiques publiques. L'offre d'accessibilité dépend des aspects physiques de l'utilisation du territoire et du transport, alors que la demande d'accessibilité dépend des préférences des individus et des entreprises (figure 1).

Figure 1 : Offre et demande pour l'accessibilité, selon Davis (1999 : 13)

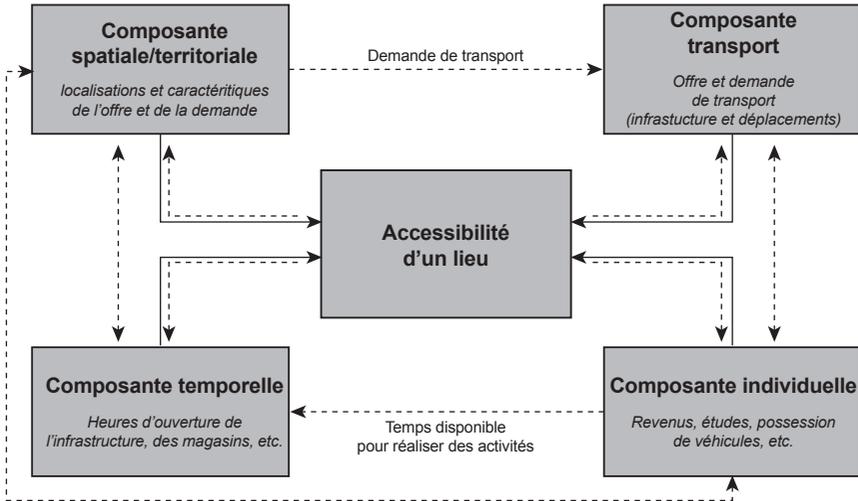


Selon cette approche, il existe donc trois grandes familles de facteurs influençant l'accessibilité en général : celle relative au système de transport – on pourrait parler de l'offre de transport en général –, celle relative à l'utilisation/l'aménagement du territoire (du quartier) et celle relative aux préférences. On peut supposer que les préférences individuelles relèvent de la rationalité «classique», mais aussi d'autres types de rationalités formant une accessibilité «perçue» (tradition, habitudes, etc.). Cette dernière composante pourrait alors s'apparenter en partie au concept de motilité tel que défini par Flamm et Kaufmann qui inclut la composante relative aux projets, mais *a priori* pas celles relatives aux compétences et au champ des possibles.

Enfin, une des définitions les plus complètes que nous avons trouvées provient d'une étude réalisée en 2001 pour l'Institut national de la santé publique et de l'environnement des Pays-Bas. Celle-ci visait à évaluer l'impact, en termes d'accessibilité, de différents scénarios de planification territoriale dans ce pays. Selon les auteurs de l'étude (GEURS et RITSEMA VAN ECK, 2001 : 36), le concept d'accessibilité

*« reflète le degré selon lequel le système "aménagement du territoire – transport" permet aux (groupes d') individus ou aux biens d'atteindre leurs activités/ leurs destinations en utilisant un ou plusieurs modes de transport ».*

Figure 2 : Les relations entre les différentes composantes de l'accessibilité, d'après Geurs et Ritsema van Eck (2001 : 44)



À cette définition est associé un schéma systémique relativement complexe, que nous avons quelque peu simplifié (figure 2).

Ainsi, l'accessibilité d'un lieu serait le résultat de quatre composantes. La composante transport prend en compte la localisation et les caractéristiques de l'offre, elle-même en relation avec la demande de transport. Le tout détermine une contrainte par rapport au déplacement, qui peut s'exprimer en temps, en coût et/ou en effort. La composante spatiale fait référence à l'aménagement du territoire et représente les opportunités (la disponibilité) des activités en général. La composante temporelle reflète les contraintes temporelles qui s'exercent sur les activités et les individus. Enfin, la composante individuelle traduit les besoins, les capacités et les opportunités des individus ou des groupes. Il faut également remarquer que les relations qui lient ces quatre composantes à l'accessibilité ne sont pas univoques : l'accessibilité peut, en retour, influencer le contenu des différentes composantes. Enfin, les composantes sont également interdépendantes entre elles, l'aménagement du territoire influençant l'offre et la demande de transport par exemple.

La composante individuelle dans ce schéma nous semble à nouveau très proche de la notion de motilité, même si les auteurs n'y font pas expressément référence. Mais peut-elle pour autant s'y limiter ou y correspondre pleinement ?

C'est finalement la grille de lecture proposée par Richer et Palmier (2011 : 5) qui réalise le mieux l'articulation que nous souhaitons opérer entre accessibilité et motilité. Pour ces auteurs, la mobilité spatiale peut se décomposer en une partie réalisée (le déplacement) et un potentiel de mobilité (l'accessibilité) (figure 3).

Figure 3 : Les dimensions de la mobilité spatiale des personnes (Richer et Palmier, 2011 : 5)

Mobilité spatiale des personnes	Prisme spatial	Prisme social
Mobilité potentielle l'accessibilité	<b>1</b>	<b>2</b>
Mobilité réalisée le déplacement		

Ces deux composantes peuvent chacune s'appréhender selon un prisme spatial et un prisme social. Dans le premier cas (1), l'accessibilité permet de « *rendre compte de l'effort à consentir pour parcourir l'espace, dans le but d'atteindre un lieu qui abrite une ressource* » (L'HOSTIS et CONESA, 2008, cité par RICHER et PALMIER, 2011 : 6)<sup>5</sup>, tandis que, dans le second cas (2), l'accessibilité correspond à la notion de motilité telle qu'elle a été définie par Kaufmann et Jemelin (2004), soit « *la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets* ». La motilité fait ainsi partie intégrante d'une mobilité (socio-)spatiale et de sa partie potentielle, l'accessibilité.

## LA MOTILITÉ AU SEIN DE LA COMPOSANTE TRANSPORT

De la même manière que le travail de thèse mentionné plus haut a pour but d'enrichir la qualification de l'accessibilité d'un quartier, un inventaire des différents facteurs susceptibles d'avoir une influence sur la composante « transport » de l'accessibilité – selon la définition de Geurs et Ritsema van Eck déjà présentée – a été réalisé (tableau 1). Il vise à identifier tous les indicateurs potentiellement intéressants avant de sélectionner ceux qui seront réellement pertinents et disponibles pour notre terrain (bruxellois). Nous en livrons ici une synthèse partielle, à titre exploratoire.

Ce tableau permet de se rendre compte de la grande diversité des facteurs identifiés, mais aussi du fait que la plupart d'entre eux sont liés à la notion de motilité, bien qu'issus de la composante transport.

Ainsi, la distance, le temps et le(s) coût(s) sont les facteurs les plus fréquemment mentionnés dans la littérature. Dès qu'il s'agit de mesurer l'accessibilité, de très nombreuses études l'assimilent d'ailleurs complètement à la distance ou, bien plus souvent, au temps d'accès (voir, par exemple, BANOS et THÉVENIN, 2010). Ces facteurs sont dès lors très souvent inclus dans des fonctions mathématiques,

<sup>5</sup> « L'effort » dont il est question ici peut être considéré dans un sens très large ; il pourrait s'exprimer par exemple en termes de distance, de durée ou encore de façon monétaire.

Tableau 1 : Synthèse des principaux facteurs relatifs à la composante transport (VP = voiture personnelle ; TC = transport en commun)

Facteurs		Modes concernés				Effet de l'accroissement sur l'accessibilité
Classe 1	Classe 2	VP	TC	Vélo	Marche	
<b>Distance</b>		1	1	1	1	négatif (ou neutre)
<b>Temps</b>	à l'intérieur du véhicule	1	1	1	1	négatif
	à l'extérieur du véhicule (accès, congestion, parking, attente, correspondance)	1	1	1	1	négatif
<b>Coût monétaire</b>	Coûts fixes, carburant, entretien, parking, redevances, péages, titre de transport	1	1	1	1	négatif
<b>Configuration des réseaux</b>	Amplitude spatiale de l'offre (étendue, nombre de destinations, finesse de la desserte)	1	1	1	1	positif
	Forme (tracé, connectivité, artérialité, etc.)	1	1	1	1	positif
	Intensité de l'offre		1			positif
	Amplitude temporelle de l'offre		1			positif
	Fréquence des services (cadencement, continuité)		1			positif
	Offre de stationnement	1	1	1		variable
<b>Effort/confort (physique)</b>	Confort de conduite (largeur des bandes, revêtement/pavement, etc.)	1		1	1	positif
	Accès et confort relatif au véhicule (plancher bas, espace personnel, etc.)	1	1	1		positif
	Accès et confort relatif à l'arrêt (abris, bancs, services, etc.)		1	1	1	positif
	Confort environnemental (éclairage, bruit, conditions climatiques, paysage, etc.)	1	1	1	1	positif
	Topographie (relief)			1	1	négatif

Facteurs		Modes concernés				Effet de l'accroissement sur l'accessibilité
Classe 1	Classe 2	VP	TC	Vélo	Marche	
Stress/confort (cognitif)	Disponibilité des informations (signalisation, etc.)	1	1	1	1	positif
	Lisibilité des informations (simplicité, standardisation)	1	1	1	1	positif
	Fiabilité du réseau	1	1			positif
	Volume du trafic / entassement	1	1	1	1	négatif
	Vitesse du trafic	1	1	1	1	variable
	Risque d'accident	1	1	(1)	(1)	négatif
	(Sentiment de) sécurité		1	1	1	variable
	Propreté		1	1	1	positif

leur accroissement influençant de façon négative l'accessibilité. La distance peut toutefois être considérée comme neutre dès lors que seul le temps de parcours importe véritablement. Dans les faits, son utilisation se limite à de rares cas où la corrélation entre les deux notions est très forte.

Concernant le temps, il faut bien entendu prendre en compte les nombreux travaux sociologiques qui ont porté, au cours des quinze dernières années, sur le vécu des temps de déplacement et qui ont montré que le temps de déplacement pouvait, sous certaines conditions, être un temps dit « fort », c'est-à-dire potentiellement valorisable (KAUFMANN, 2002 ; FLAMM, 2005 ; URRY, 2006), et non pas seulement un temps improductif, exclusif et perdu. Dans ce contexte, le vécu du déplacement en transports publics a fortement évolué, grâce notamment à l'arrivée des nouvelles technologies de l'information et de la communication (PATRIARCHE et HUYNEN, 2014). Ce vécu peut bien sûr être fortement influencé par la configuration des réseaux, en particulier par le nombre de correspondances qu'elle impose (KAUFMANN, 2002 ; WARDMAN et HINE, 2000 ; MONTULET *et al.* 2007 ; LITMAN, 2008) et par le confort dans les véhicules et aux arrêts, thème que nous abordons plus loin.

Enfin, certains auteurs, tel que Litman (2003), affirment que l'accessibilité peut se mesurer de façon monétaire (entre autres manières). Il existe également des fonctions dits « de coûts généralisés » permettant de convertir le temps et la distance en une forme de coût (voir, par exemple, MERLIN, 1992 et KOOPMANS *et al.*, 2013).

Du reste, il est assez intuitif de considérer que la configuration spatio-temporelle des réseaux de transport va faciliter ou, au contraire, compliquer, voire rendre impossible certains déplacements. Ainsi, à des degrés divers, la configuration

des réseaux influence donc la motilité des personnes ou des groupes en déterminant leur « champ des possibles ».

Mais ce n'est pas tout de pouvoir se déplacer dans un cadre spatio-temporel donné, encore faut-il voir dans quelles conditions de confort on peut le faire. C'est évident lorsqu'il s'agit de veiller à ce que les personnes à mobilité réduite (PMR) puissent accéder à l'offre de transport dans de bonnes conditions. D'autres aspects, qui peuvent paraître plus triviaux, sont cependant souvent cités. Ainsi, la qualité des revêtements est un facteur auquel Litman (2003 : 30) semble accorder beaucoup d'importance. Il évoque successivement la qualité des trottoirs et des pistes cyclables (à l'échelle du quartier) et celle des autoroutes (à l'échelle interrégionale). En plus du confort de conduite, de nombreux autres éléments relatifs aux véhicules, aux arrêts et à l'environnement au sens général ont été mis en évidence par plusieurs auteurs, tels que Geurs et Ritsema van Eck (2001) et Handy et Clifton (2001).

La notion de confort ne se limite pas à l'aspect physique ou environnemental. C'est pourquoi la catégorie « Stress/confort (cognitif) » regroupe les éléments qui déterminent le caractère appropriable d'une offre de transport : sa lisibilité, sa fiabilité, sa simplicité, son degré de standardisation, mais aussi divers éléments susceptibles d'engendrer du stress et qui caractérisent également un réseau de transport (vitesse, risque d'accident, propreté, sécurité, etc.).

Tous ces aspects relatifs au confort (au sens large) influent ou interagissent également avec la motilité (compétences et projets).

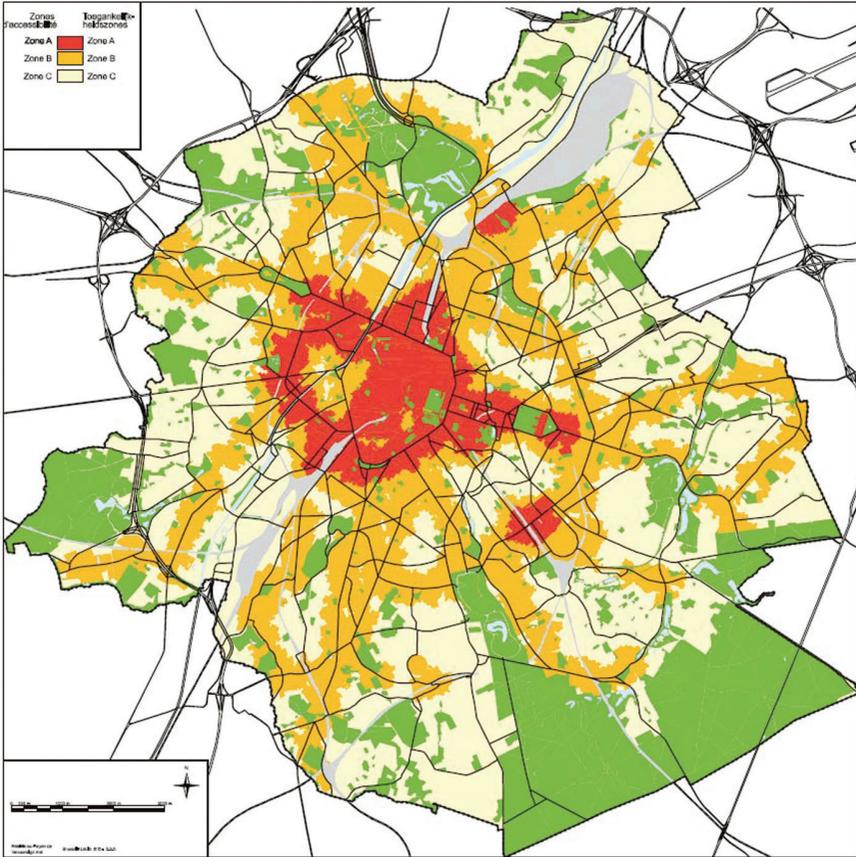
## **ACCESSIBILITÉ DES QUARTIERS ET PLANIFICATION URBAINE À BRUXELLES**

Comme nous l'avons écrit plus haut, l'accessibilité est encore peu présente dans la planification urbaine, du moins en tant qu'objectif à part entière. La région bruxelloise, à laquelle nous nous intéressons ici, dispose, *via* son Règlement régional d'urbanisme (RRU), d'un cadre qui permet de fixer réglementairement et, en principe, de manière évolutive l'accessibilité des lieux selon trois zones A, B et C, différenciées selon leur accessibilité en transports collectifs (de très bien desservie à moyennement desservie). Plus précisément, le zonage est défini sur la base d'une distance pédestre par rapport aux différentes gares ferroviaires, aux stations de (pré)méto et aux arrêts de tram, ainsi que sur la base des fréquences de passages en ces lieux<sup>6</sup>. Le réseau de bus est donc exclu de ce zonage. Le résultat est visible sur une carte incluse dans le règlement régional d'urbanisme (figure 4).

<sup>6</sup> Les fréquences mentionnées sont :

- pour la zone A et selon le mode : au moins 10 trains/heure ou 35 passages de méto/heure ou encore au moins 35 passages de tram (préméto)/heure ;
- pour la zone B : au moins 6 trains/heure ou 15 passages/heure de tram ainsi que les autres stations de méto.

Figure 4 : Les zones d'accessibilité selon la carte actuelle du RRU (Région de Bruxelles-Capitale, chapitre 8, 2006)



L'analyse de la carte d'accessibilité du RRU montre que la zone A concerne finalement un territoire restreint au sein de la Région, tandis que la zone B reprend logiquement les grands axes relativement bien desservis par les transports en commun.

On se rend compte que l'accessibilité en transports en commun, ainsi mesurée, est loin de suivre une logique purement radioconcentrique. De nombreux quartiers situés en première couronne ne bénéficient pas du classement en zone B. À l'inverse, certaines zones périphériques sont classées en zone B.

Ces fréquences doivent exister pendant au moins une heure complète, deux fois par jour et concernent les deux sens confondus. La zone C reprend la partie du territoire régional qui n'est pas reprise en zone A ou B (voir RRU, Titre VIII, p. 5-6).

Cette nomenclature (A, B, et C) permet à la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) de poursuivre des objectifs différenciés selon les zones : principalement le renforcement des zones de bureaux au Plan régional d'affectation du sol (PRAS) dans les zones A, et le calcul du nombre d'emplacements de stationnement autorisés sous les immeubles de bureaux (pour l'automobile, mais aussi pour le vélo) lors d'une demande de permis d'urbanisme.

La localisation des zones de bureaux et la maîtrise du stationnement à destination représentent des aspects fondamentaux de la gestion de la mobilité. En influençant à long terme la répartition et le volume en ces matières, le RRU se révèle être un outil très important. Mais il présente toutefois plusieurs limites.

Tout d'abord, le fait qu'il vise à agir sur les places de stationnement des bureaux et l'implantation de telles zones est symptomatique du fait que l'outil est orienté vers les déplacements ayant pour motif principal le travail. Si les seuils de fréquences des transports en commun sont bien pris en compte dans les deux sens, le fait de ne considérer que les deux heures de plus forte fréquence revient bien à ne prendre en compte, au mieux, que les deux périodes de pointe du matin et du soir – d'ailleurs beaucoup plus étendues aujourd'hui (LEBRUN *et al.*, 2014) –, ce qui ne permet évidemment pas de donner une indication de la desserte tout au long de la journée ou de la semaine (le week-end n'est pas pris en compte).

Ensuite, si le RRU précise bien que « *l'accessibilité en transports en commun dépendant de l'évolution de l'offre, la définition des zones A, B et C reprise à l'article 10 du titre VIII est évolutive* » (RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, 2006), cette carte ne bénéficie pas d'un processus régulier de mise à jour et sa valeur indicative s'éloigne ainsi toujours davantage de la réalité de l'offre.

On le voit, si le découpage zonal du RRU constitue un outil indispensable, il ne permet pas pour autant de prendre en compte une mobilité plus globale sur le plan temporel et sur celui des motifs, pas plus qu'il n'est actuellement capable de permettre un suivi permanent de l'évolution de l'offre en transport collectif.

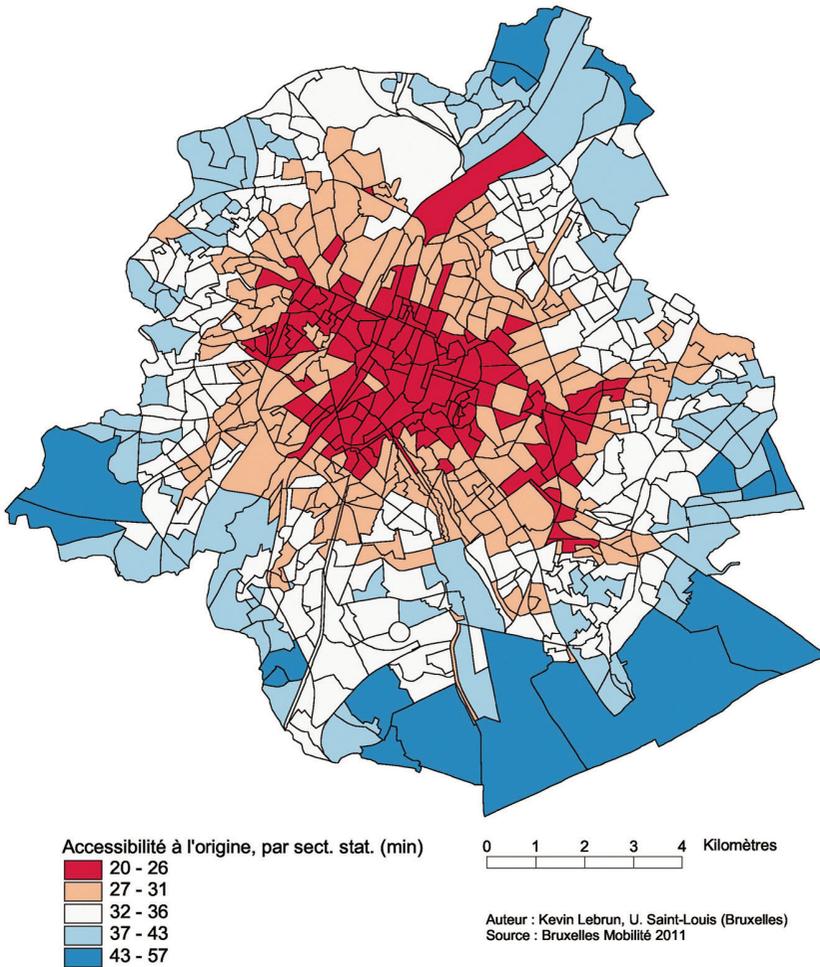
Même si elle ne revêt pas un aspect réglementaire, une seconde illustration de l'accessibilité est possible, grâce à l'outil de mesure d'isochrones dont se dote actuellement Bruxelles Mobilité<sup>7</sup> (MONNEAUX, 2012). Son objectif est de « *déterminer l'accessibilité des principaux pôles en transport public, au niveau des secteurs statistiques, à toute heure, en intégrant les quatre sociétés de transport présentes à Bruxelles et en tenant compte des correspondances entre les modes* » (TRITEL, 2011).

La figure 5 montre que l'accessibilité est appréciée, pour chaque secteur statistique, selon le temps moyen d'accès vers l'ensemble des autres secteurs.

---

<sup>7</sup> Bruxelles Mobilité est le nom de l'administration de l'équipement et des déplacements de la Région de Bruxelles-Capitale.

Figure 5 : Accessibilité en transports en commun pour la période de pointe du matin (8 h-9 h) un jour ouvrable



La méthode utilisée ne tient donc pas compte de la demande, puisque certains secteurs sont plus ou moins peuplés ou offrent des activités plus ou moins attractives que d'autres, par exemple. Néanmoins, dans une perspective de bonne répartition des logements, des emplois et des équipements sur l'ensemble du territoire, cette carte permet d'identifier les quartiers requérant une amélioration de l'offre si l'objectif est, par exemple, de réduire les écarts d'accessibilité entre les secteurs.

Un modèle concentrique apparaît à l'analyse de la carte : il est en effet plus facile d'atteindre les différents quartiers de la ville au départ du centre ou de la première couronne que de la deuxième couronne, même si l'on est bien relié au métro par exemple.

Cela permet de rappeler qu'il est important de tenir compte de ce type d'approche pour autoriser l'implantation de grands générateurs de déplacements (bureaux, grands équipements, etc.) si l'on veut éviter un recours excessif à l'automobile et une pénalisation des personnes non motorisées. Cette approche pose également une autre question : une localisation résidentielle centrale est-elle finalement plus avantageuse pour accéder aux activités de l'ensemble de la région urbaine ? En est-il de même par rapport au reste de la zone métropolitaine ?

Concernant l'outil en lui-même, sa polyvalence (prise en compte de l'ensemble des opérateurs de transport collectif) et son amplitude spatio-temporelle doivent être soulignées. Il est ainsi possible de cibler certains motifs en sélectionnant des origines-destinations représentatives. Mais l'outil n'est pas exempt de défauts pour autant. Le plus important se situe au niveau du mode, puisque les modes individuels ne sont pas pris en compte dans le modèle. Il est donc impossible de comparer la performance de ces derniers avec celle des transports collectifs.

Si ces outils s'avèrent indispensables (RRU) ou proposent des éclairages nouveaux (isochrones), ils ne permettent pas encore une prise en compte de l'accessibilité au sens large, alors même que l'accessibilité semble progressivement devenir un objectif de la planification urbaine à Bruxelles, si l'on en croit le projet de Plan régional de développement durable adopté en 2014 par le Gouvernement régional (RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, 2014). Celui-ci envisage, en effet, un développement multipolaire de la ville-région autour des nœuds de transport public et se fixe des objectifs dans ce sens aux échéances 2020 et 2040.

Mais la multipolarité souhaitée n'est pas bien définie. Doit-elle s'établir sur l'ensemble du territoire régional ? Doit-elle se manifester par un petit nombre de pôles importants ou, au contraire, par un grand nombre de pôles secondaires ? Doit-elle inclure et mieux couvrir les marges de la Région au risque de favoriser la périurbanisation ? Doit-elle mieux tenir compte du relief (bassins versants) et des maillages verts et bleus ? Ces imprécisions nous donnent à penser que les résultats attendus ne remettront pas en question la centralité intrabruelloise et les flux radiaux qui l'accompagnent.

## CONCLUSION

Notre contribution peut être vue comme une invitation à poursuivre l'étude du « rôle de la dimension matérielle sur l'étendue de l'hospitalité d'une ville ou d'un territoire à des projets » (KAUFMANN, 2014 : 167). L'échelle que nous avons choisie d'étudier est celle des quartiers d'une ville.

Il s'agit pour nous d'identifier tous les facteurs qui peuvent influencer sur l'accessibilité des quartiers, qu'ils relèvent du système de transport, de l'aménagement

du territoire ou de la disponibilité temporelle des activités. La revue de la littérature que nous avons entamée ici est, de ce point de vue, largement inachevée, mais devrait, à terme, nous permettre d'identifier l'ensemble de ces facteurs et de les appliquer à nos cas d'étude. Ce faisant, nous avons l'ambition d'articuler une approche essentiellement géographique – centrée sur les caractéristiques des territoires – et une approche sociologique – axée sur les acteurs qui font usage de ces territoires. Dans cet exercice, nous tenons à nous garder de tout déterminisme spatialiste et à considérer la relation entre le territoire et ses acteurs comme une relation d'interdépendance où tout n'est certes pas possible, mais où tout n'est pas joué pour autant.

Or, on a vu que les approches théoriques de l'accessibilité ne considèrent pas la motilité de façon claire et entière. Et comme celle-ci ne peut se limiter à quelques paramètres caractérisant les (groupes d') individus, l'assimiler à la seule composante individuelle (la plus évidente) n'a pas de sens non plus. On a d'ailleurs vu qu'elle était tout autant présente au sein de la composante transport et on aurait pu faire la même démonstration vis-à-vis des autres composantes. À définition inchangée – avec les trois composantes identifiées par Flamm et Kaufmann, (2006) –, le caractère très transversal de la motilité rend certes la constitution d'une « composante motilité » peu évidente, mais pas forcément impossible.

Dans le même temps, il nous semble que la motilité correspond sans doute davantage à un prisme d'analyse (l'individu ou le groupe est au centre de la démarche) qu'il convient de prendre en considération si l'on veut rendre les mesures d'accessibilité plus « pertinentes ». Comme le montre bien Kaufmann dans son dernier ouvrage (2014), les conditions d'accès sont susceptibles de modifier l'importance et les formes de motilité mises en œuvre par les habitants d'une ville ou d'un quartier, mais, à l'inverse, la motilité (comme capital dynamique) reste propre à ceux-ci et détermine le fait qu'ils se saisissent ou non des opportunités, en fonction de leurs projets et des raisons qui font qu'ils passent ou non à l'acte. Ainsi, une offre renforcée de trains ou la mise en service d'un réseau de vélos partagés, censées améliorer l'accessibilité d'un quartier, peuvent demeurer sous-utilisées tout simplement parce qu'elles ne rencontrent pas les formes de motilité dominantes dans ce quartier et conduire, à terme, à l'émergence ou au renforcement d'autres types d'offre.

Pourtant, malgré des contours peu évidents à cerner en un schéma ou une phrase, le concept de motilité nous paraît utile dans le cadre de l'étude de l'accessibilité, dans la mesure où il permet de dépasser une accessibilité purement spatiale. Sur cette base, nous pensons que la planification urbaine peut être revisitée en donnant une place centrale tant à l'accessibilité des quartiers qu'à la motilité des acteurs. Car, si des politiques doivent être menées pour améliorer l'accessibilité des quartiers, notamment en transports en commun – notre point focal –, il s'agit de tenir compte également des potentialités des usagers pour, dans certains cas, les « capaciter », que ce soit à travers une information, des aides spécifiques, un accompagnement ou tout autre moyen.

**BIBLIOGRAPHIE**

- BANOS Arnaud, THÉVENIN Thomas, *Systèmes de transport urbain : caractérisation de l'offre et estimation de la demande*, Paris : Hermes Science Publications, 2010.
- BAVOUX Jean-Jacques, BEAUCIRE Francis, CHAPELON Laurent, ZEMBRI Pierre, *Géographie des transports*, Paris : Armand Colin, Collection U, 2005, 232 p.
- BEAUJEU-GARNIER Jacqueline, ANDAN Odile, LIBAULT André, «The accessibility of big towns in France», *Geoforum*, 6(2), 1975, p. 137-150.
- BOCAREJO S. Juan Pablo, OVIEDO H. Daniel Ricardo, «Transport accessibility and social inequities: a tool for identification of mobility needs and evaluation of transport investments», *Journal of Transport Geography*, 24, 2012, p. 142-154.
- BOLTANSKI Luc, CHIAPELLO Ève, *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris : Gallimard, 1999, 843 p.
- DAVIS Judy S., GIULIANO Geneviève, WADDELL Paul, CERVERO Robert, SESKIN Samuel, *Land Use Impacts of Transportation : A Guidebook*, Transportation Research Board, 1999, 176 p.
- DE WITTE Astrid, HOLLEVOET Joachim, DOBRUSZKES Frédéric, HUBERT Michel, MACHARIS Cathy, «Linking modal choice to motility : A comprehensive review», *Transportation Research Part A : Policy and Practice*, 49, 2013, p. 329-341.
- EL-GENEIDY Ahmed, CERDA Assumpta, FISCHLE Raphaël, LUKA NIK, «Evaluating the Impacts of Transportation Plans Using Accessibility Measures», *Canadian Journal of Urban Research*, 2011, p. 81-104.
- FLAMM Michaël, «Le vécu des temps de déplacement : cadres d'expérience et réappropriations du temps», in MONTULET Bertrand, HUBERT Michel, JEMELIN Christophe, SCHMITZ Serge (dir.), *Mobilités et temporalités*, Bruxelles : Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 2005, p. 183-196.
- FLAMM Michaël, KAUFMANN Vincent, «Operationalising the concept of motility : a qualitative study», *Mobilities*, 1, 2006, p. 167-189.
- GEURS Karst T., RITSEMA VAN ECK J. R., «Accessibility measures: review and applications. Evaluation of accessibility impacts of land-use transportation scenarios, and related social and economic impact», Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu RIVM, 2001, 265 p.
- GUILLOY Christophe, *Fractures françaises*, Paris : François Bourin Éditeur, 2010, 206 p.
- HANDY Susan L., «Regional Versus Local Accessibility: Implications for Nonwork Travel», *Transportation Research Record 1400*, UCTC 234, 1993, p. 58-66.
- HANDY Susan L., CLIFTON Kelly J., «Evaluating neighborhood accessibility: Possibilities and practicalities», *Journal of Transportation and Statistics*, 4(2/3), 2001, p. 67-78.
- HANSEN Walter G., «How Accessibility Shapes Land Use», *Journal of the American Institute of Planners*, 25(2), 1959, p. 73-76.
- KAROU Saleem, HULL Angela, «Accessibility modelling: predicting the impact of planned transport infrastructure on accessibility patterns in Edinburgh, UK», *Journal of Transport Geography*, 35, 2014, p. 1-11.
- KAUFMANN Vincent, «Temps et pratiques modales. Le plus court est-il le mieux?», *Recherche Transports Sécurité*, 75, 2002, p. 131-143.

- KAUFMANN Vincent, *Retour sur la ville. Mobilité et transformations urbaines*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 2014, 198 p.
- KOOPMANS Carl, GROOT Wim, WARFFEMIUS Pim, ANNEMA Jan Anne, HOOGENDOORN-LANSER Sascha, « Measuring generalised transport costs as an indicator of accessibility changes over time », *Transport Policy*, 29, 2013, p. 154-159.
- LEBRUN Kevin, HUBERT Michel, DOBRUSZKES Frédéric, HUYNEN Philippe, *L'offre de transport à Bruxelles*, 1<sup>er</sup> Cahier de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, Publication de la RBC, 2012, 91 p.
- LEBRUN Kevin, HUBERT Michel, HUYNEN Philippe, DE WITTE Astrid, MACHARIS Cathy, *Les pratiques de déplacement à Bruxelles*, 2<sup>e</sup> Cahier de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, Publication de la RBC, 2013, 108 p.
- LEBRUN Kevin, HUBERT Michel, HUYNEN Philippe, PATRIARCHE Geoffroy, *Les pratiques de déplacement à Bruxelles : analyses approfondies*, 3<sup>e</sup> Cahier de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, Publication de la RBC, 2014, 107 p.
- L'HOSTIS Alain, CONESA Alexis, « Définir l'accessibilité intermodale », *Systèmes de transport urbain*, 2010, 24 p.
- LITMAN Todd, « Measuring transportation : Traffic, mobility and accessibility », *Institute of Transportation Engineers. ITE Journal*, 73(10), 2003, p. 28-32.
- LITMAN Todd, « Valuing Transit Service Quality Improvements », *Journal of Public Transportation*, vol. 11, n° 2, 2008, p. 43-63.
- MARTÍN Juan Carlos, REGGIANI Aura, « Recent Methodological Developments to Measure Spatial Interaction: Synthetic Accessibility Indices Applied to High-speed Train Investments », *Transport Reviews*, 27(5), 2007, p. 551-571.
- MERLIN Pierre, *Géographie, économie et planification des transports*, Paris : Presses universitaires de France, 1991, 480 p.
- MERLIN Pierre, *Les transports urbains*, Presses universitaires de France, Collection : « Que sais-je ? », 1992, 128 p.
- MINCKE Christophe, LEMONNE Anne, « Prison and (Im)mobility. What about Foucault ? », *Mobilities*, 9 (4), 2014, p. 528-549.
- MONNEAUX ANNABEL, « Le modèle multimodal stratégique de déplacement », *Le moniteur de la mobilité et de la sécurité routière*, 36, 2012, p. 6-9.
- MONTULET Bertrand, HUBERT Michel, HUYNEN Philippe, *Être Mobile. Vécus du temps et usages des modes de transport à Bruxelles*, Bruxelles : Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 2007, 208 p.
- ORFEUIL Jean-Pierre, *Dix ans de « droit à la mobilité », et maintenant ?*, Métropolitiques, 2011, <http://www.metropolitiques.eu/Dix-ans-de-droit-a-la-mobilite-et.html>
- PATRIARCHE Geoffroy, HUYNEN Philippe, « Les usages des temps de déplacement par les Bruxellois : une analyse des activités mobiles pratiquées vers le lieu de travail ou d'études », in MACHARIS Cathy, DOBRUSZKES Frédéric, HUBERT Michel (dir.), *Mobilité et logistique à Bruxelles*, Bruxelles : VUB Press, 2014, p. 77-107.
- RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, *Règlement régional d'urbanisme*, Bruxelles, 2006.
- RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, *Projet de Plan régional de développement durable (PRDD)*, Bruxelles, RBC, 2014, 378 p.

RICHER Cyprien, PALMIER Patrick, « Mesurer l'accessibilité en transport collectif aux pôles d'excellence de Lille Métropole », *11<sup>e</sup> colloque du groupe de travail « Mobilités Spatiales et Fluidité Sociale » de l'AISLF*, 2011, Grenoble, France.

URRY John, « Travelling times », *European Journal of Communication*, 21, 3, 2006, p. 357-372.

URRY John, *Mobilities*, Cambridge: Polity Press, 2007, 344 p.

VANDEBULCKE Grégory, STEENBERGHEN Thérèse, THOMAS Isabelle, « Mapping accessibility in Belgium: a tool for land-use and transport planning? », *Journal of Transport Geography*, 17(1), 2009, p. 39-53.

WARDMAN Mark, HINE Julian, « Costs of Interchange: A Review of the Literature », *Working paper 546*, Institute of Transport Studies, Leeds, 2000.

**Abstract:** *In this chapter, the authors try to determine whether motility can be taken into account in approaches aimed at studying accessibility. They look to what extent these two concepts can be articulated. Then, they address more specifically the issue of neighborhood accessibility and urban planning in their case study, Brussels. In conclusion, they outline the added value of motility in relation to their research.*

## 8

# ÉTUDE DE LA PERTINENCE DU CADENCEMENT FERROVIAIRE EN FRANCE À PARTIR DE L'ANALYSE DE LA MOTILITÉ

VINCENT KAUFMANN, LUIGI STÄHLI ET REGINA WITTER

**Résumé :** Ce chapitre présente les résultats d'une étude réalisée pour Réseau ferré de France (RFF) sur les conséquences de l'introduction du cadencement pour les usagers du train et, plus généralement, des transports publics en France. L'étude a été menée en collaboration avec le bureau d'ingénieurs SMA et Associés et le Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). Elle a fait appel à la notion de motilité pour mesurer les effets de l'introduction du cadencement sur les usagers. C'est cet aspect qui fait l'objet du présent chapitre.

## INTRODUCTION

**L**e cadencement<sup>1</sup>, ou plutôt l'horaire cadencé, a été introduit dans la plupart des réseaux ferroviaires européens à partir d'une certaine densité de trafic pour se généraliser aujourd'hui au niveau européen (Pays-Bas, Allemagne, Belgique, Suisse, Danemark, Autriche à l'échelle nationale, ainsi qu'en Espagne, Italie, Grande-Bretagne à l'échelle locale ou régionale). La plupart des systèmes cadencés ont été introduits à l'époque des entreprises intégrées. L'objectif était toujours double. Il s'agissait, d'une part, de

---

<sup>1</sup> Le *cadencement* est un mode d'exploitation du système ferroviaire où les missions sont systématisées dans les deux sens, et répétées à intervalles réguliers (la cadence) en continuité sur la journée. Tout au long de ce chapitre, nous aurons recours au terme cadencement comme synonyme de cadencement en réseau, c'est-à-dire d'un système de cadencement concernant l'ensemble des opérateurs de transports publics (urbain, régional bus et train, longue distance).

réduire les coûts d'exploitation en optimisant les moyens de production, à savoir les installations fixes, le matériel et le personnel, et, d'autre part, d'induire une demande et donc des recettes supplémentaires, entre autres dues aux effets de continuité de l'offre et de synergie des correspondances optimisées. Les États ont soutenu cette approche entrepreneuriale, parce qu'elle garantissait *in fine* une excellente disponibilité spatiale et temporelle du système public de mobilité à des coûts d'investissement et d'exploitation maîtrisés. Ces systèmes permettent de créer un véritable système de transports publics qui inclut l'ensemble de ses modes. Les systèmes cadencés n'ont pas été modifiés dans leur principe après la séparation entre gestionnaires d'infrastructure et opérateurs de transport.

Mis à part en Île-de-France, la France faisait jusqu'à récemment exception à cette règle, conservant une structure d'horaire classique non cadencée, même dans les zones à trafic dense. Cette situation est en passe de changer, car un projet de cadencement des circulations est en cours de développement, une première phase ayant été mise en service en décembre 2007 pour les dessertes TGV du Sud-Est de la France ainsi que pour la majorité des dessertes dans la région Rhône-Alpes, puis d'autres étapes ont suivi au début de la décennie 2010, si bien qu'actuellement, la majeure partie de l'offre ferroviaire de la SNCF est cadencée.

Pour mesurer la pertinence du cadencement en réseau et, plus généralement, les effets sur la fréquentation que l'on peut en attendre en France, nous avons cherché à identifier les interactions entre l'offre et la demande de transports publics, en utilisant la notion de motilité. Ces interactions sont en effet souvent occultées par des modèles basés sur une approche linéaire allant de la demande vers l'offre. Dépasser cette conceptualisation nous semble d'autant plus indispensable s'agissant du cadencement qu'une bonne partie de ses bénéfices en termes d'accroissement de la fréquentation résulte *a priori* d'effets de systèmes.

## LIRE LES INTERACTIONS ENTRE L'OFFRE ET LA DEMANDE AU TRAVERS DU PRISME DE LA MOTILITÉ

Les relations entre l'offre et la demande ne relèvent pas d'une causalité simple et il n'est souvent pas possible d'en déterminer un facteur déclencheur unique. Plus que de relations de causes à effets, on parlera de *congruences* (au sens D'OFFNER, 1990), c'est-à-dire d'un ensemble de facteurs relatifs à l'offre, au contexte, à la demande potentielle et aux déplacements, dont les modalités « s'emboîtent » les unes aux autres. Ces emboîtements constituent ensemble un système ayant sa propre logique et, dans la mesure où il apparaît que chaque pays a des spécificités assez marquées dans le domaine que nous étudions, on peut considérer que chaque État a un système propre se caractérisant par une pondération spécifique des éléments à l'origine des pratiques modales.

Identifier le système et la logique propres à chaque pays implique de se centrer sur les acteurs (en l'occurrence les personnes qui se déplacent), car ils

sont les porteurs de la logique du système au travers de leur capacité à se mouvoir ou *motilité* (KAUFMANN, 2008). Les personnes intériorisent le contexte, se situent par rapport à l'offre (en termes d'accès, de compétences et de projets) et connaissent de multiples expériences en matière de déplacements. C'est à partir de ces éléments qu'ils fondent leurs choix modaux.

Cette approche conduit à considérer qu'entre l'offre et la demande se situe la personne, qui capte les possibilités proposées par l'offre et les transforme en demande de déplacement selon une logique propre à chaque contexte. Concrètement, on peut voir un schéma analytique se construire à partir des trois niveaux d'analyse suivants :

- *Les possibilités proposées par l'offre de transport.* En matière de déplacements, chaque contexte offre un champ d'opportunités spécifiques : les réseaux de transports en commun disponibles, leur développement, leurs performances respectives et leurs conditions d'accès ; les réseaux routiers, autoroutiers et ferroviaires, les aéroports, l'équipement du territoire en télécommunications et la configuration géographique du contexte en termes de structure de peuplement et de densités.
- *La motilité.* Chaque personne ou chaque groupe se caractérise par une propension plus ou moins prononcée à se mouvoir dans l'espace géographique, économique et social.
- *Les déplacements.* Ils renvoient aux flux. Les déplacements peuvent être orientés et s'effectuent alors entre une origine et une destination ; ils peuvent aussi s'enchaîner.

Tout l'intérêt de ce schéma tient à ce qu'il permet de cerner les relations entretenues entre les possibilités ouvertes par l'offre, la motilité et la demande. Ces relations sont d'autant plus importantes que les possibilités de déplacements se sont considérablement élargies depuis une cinquantaine d'années et qu'en conséquence, il n'existe plus de relation mécaniste entre une offre et une demande, mais un univers dans lequel chaque personne est amenée à effectuer des arbitrages.

Plusieurs enquêtes récentes ont permis de mesurer la motilité (KAUFMANN, VIRY, WIDMER, 2009 ; CANZLER *et al.*, 2008 ; KESSELRING, 2005). Si elles restent exploratoires dans la mesure où elles n'ont pas encore débouché sur l'adoption d'une méthodologie standard de mesure validée, ces enquêtes mettent toutefois en évidence plusieurs types d'aptitudes à se mouvoir qui se différencient en termes à la fois sociaux et spatiaux.

La première vague d'enquête européenne *Job Mobilities and Family Lives in Europe* (2007), portant sur l'Allemagne, l'Espagne, la France et la Suisse<sup>2</sup>,

---

<sup>2</sup> L'enquête a également été menée en Belgique, mais malheureusement les questions de propensions à la mobilité ont été mal posées, et il n'est par conséquent pas possible de construire la typologie de la motilité pour ce pays. À propos de cette recherche et de la construction de la typologie de la motilité, voir le chapitre de Dubois *et al.* dans cet ouvrage.

permet une mesure de la motilité pour ces quatre pays. L'échantillon, d'une taille de 1 100 à 1 600 personnes suivant les pays, est représentatif de la population résidente âgée de vingt-cinq à cinquante-quatre ans. Sur la base d'une quinzaine d'indicateurs, une typologie de la motilité a été construite.

Cette typologie est basée sur les conditions sociales d'accès, les compétences et les projets personnels de mobilité. Les possibilités proposées par l'offre, qui relèvent du contexte, y ont été ajoutées. Si cette dernière dimension ne relève pas des aptitudes à se mouvoir *stricto sensu*, elle est apparue importante pour saisir les champs du possible contrastés dans lesquels se situent les personnes interrogées, selon qu'elles habitent dans un centre urbain ou dans une région périphérique, dans un pays très bien équipé ou, au contraire, peu équipé en infrastructures de transport (avec le service correspondant).

Pour construire sur cette base des types de motilité, une analyse en composante principale a été réalisée, suivie d'une analyse de *cluster* hiérarchique (méthode Ward sur les scores des facteurs). Afin de leur accorder un poids équivalent dans l'analyse factorielle, les variables constitutives ont été standardisées de façon à ce que leur valeur soit comprise entre 0 et 1. Le nombre de types a été fixé à six sur la base d'une comparaison des dendrogrammes. Ces six types peuvent être décrits de la manière suivante :

- *La faible motilité*. Les traits caractéristiques sont : un faible revenu, un accès limité à l'automobile, des compétences d'usager peu développées, peu de projets de mobilité. Logique dominante : une utilisation « par défaut » des transports publics et des moyens de transport de proximité.
- *Motilité limitée par les accès*. Les traits caractéristiques sont : une localisation résidentielle disposant d'une faible accessibilité automobile et aux transports publics, la disposition personnelle complète d'une voiture. La logique dominante inclut la recherche de minimisation des temps de déplacement et des coûts pour vaincre l'éloignement géographique ainsi que la volonté d'enchaînement des activités.
- *Motilité limitée par les compétences*. Traits caractéristiques : un rapport très fonctionnel aux déplacements que l'on cherche à rendre les plus simples possibles, des budgets-temps de déplacement quotidien peu élevés, des compétences en matière de mobilité assez limitées pour tout ce qui ne relève pas du routinier. La logique dominante est de considérer les déplacements comme des interstices de la vie quotidienne dont il faut minimiser le budget-temps.
- *Motilité marquée par la prégnance des routines*. Traits caractéristiques : l'ancrage dans un univers familial à proximité du domicile, la recherche assez systématique de l'évitement de l'inconnu, d'où une utilisation assez intensive de l'automobile dès que l'on sort du cadre de la vie quotidienne, un projet de vie visant la sédentarité et l'ancrage, des personnes n'aimant

pas se déplacer. La logique dominante est d'éviter d'être confronté à des espaces et à des situations inconnus dans le cadre de la mobilité.

- *Motilité marquée par l'ancrage résidentiel.* Traits caractéristiques : une localisation résidentielle disposant d'une forte accessibilité automobile et aux transports publics, un ancrage résidentiel très fort, pour des raisons très diversifiées (attachement à un lieu, à une maison, réseaux sociaux, double activité professionnelle au sein du ménage, etc.), qui se traduit par une forte propension à la pendularité de longue distance et la bi-résidence, des compétences très développées en matière d'utilisation des temps de déplacement et d'enchaînements d'activités, des budgets-temps quotidiens de déplacement importants. La logique dominante est de préserver une sédentarité résidentielle, quitte à se déplacer beaucoup.
- *La motilité maximum.* Traits caractéristiques : une localisation résidentielle ayant une très bonne accessibilité en transports publics et en voiture, une valorisation de la mobilité au titre des découvertes et des enrichissements qu'elle procure, de gros budgets-temps de déplacement, des compétences très développées en matière de motilité. La logique dominante est de maximiser son potentiel de mobilité pour disposer à tout moment de la palette de choix la plus étendue possible en matière de déplacements.

Ces six types montrent que certaines personnes sont fortement dotées en motilité, tandis que d'autres ont une faible motilité, mais, surtout, que de nombreuses personnes sont dotées de motilités différentes sans qu'il soit possible de dire qui en a plus et qui en a moins. L'enquête met également en évidence les différences de motilité entre les quatre pays analysés et, dans chaque pays, d'utilisation des moyens de transport au sein de ces différents types (tableau 1).

Ainsi, la *faible motilité* est plus présente en Espagne que dans les autres pays étudiés, attestant d'un fort ancrage local des populations.

La *motilité limitée par les accès* est plus présente en France, un pays se caractérisant par la centralisation, les longues distances et de larges parties du territoire à densité et à accessibilité faibles.

Le type *motilité limitée par les compétences* est nettement plus présent en France et en Espagne, ce qui traduit le fait que, dans ces pays, les horaires de transports publics (notamment ferroviaires) sont souvent complexes et non systématiques et demandent donc davantage de compétences pour être compris que dans les deux autres pays où l'offre de transports publics est cadencée et intégrée.

Le type *motilité marquée par la prégnance des routines* est plus fort en Allemagne et en Suisse, ce qui s'explique par un partage des rôles plus marqué (entre hommes et femmes notamment).

La *motilité marquée par l'ancrage résidentiel* est plus présente en Allemagne et en Suisse, ce qui s'explique à la fois par l'organisation institutionnelle

décentralisée et par les potentiels de vitesse très « maillés » procurés par les réseaux de transport dans ces deux pays.

La *motilité maximum* est plus présente en Allemagne. Il faut sans doute y voir le résultat de l'interaction entre l'effet de taille du pays et l'excellence et la multiplicité des réseaux qui le desservent.

Tableau 1 : Typologie de motilité

Type de motilité	Allemagne	France	Espagne	Suisse
La faible motilité	7 %	9 %	14 %	10 %
Motilité limitée par les accès	11 %	15 %	12 %	9 %
Motilité limitée par les compétences	20 %	36 %	40 %	23 %
Motilité limitée par la prégnance des routines	19 %	13 %	7 %	24 %
Motilité marquée par l'ancrage résidentiel	23 %	16 %	18 %	22 %
La motilité maximum	20 %	11 %	9 %	12 %

L'enquête permet également de mesurer, pour chaque type, la manière dont la motilité se traduit en pratiques modales (tableaux 2 et 3).

Le type *faible motilité* se caractérise par une utilisation forte des transports publics dans tous les contextes analysés. Notons également que l'utilisation de la voiture est la plus élevée en France, ce qui traduit l'existence d'une forte dépendance automobile, en particulier dans les zones périurbaines et rurales.

Le type *motilité limitée par les accès* se caractérise par une utilisation très intensive de l'automobile dans tous les contextes. La France se distingue ici aussi par un taux d'utilisation fréquente de l'automobile très élevé, toujours en raison de la dépendance automobile.

Le type *motilité limitée par les compétences* se caractérise par une utilisation occasionnelle des transports publics lorsque ceux-ci sont simples à emprunter, donc généralement pour des liaisons de point à point. En France, l'utilisation des transports publics pour ce type est faible en comparaison avec l'Allemagne, l'Espagne ou la Suisse, ce qui s'explique par le caractère souvent peu lisible et non systématique du système de transports publics.

Le type *motilité limitée par la prégnance des routines* se caractérise par une utilisation dominante de l'automobile et des transports publics de proximité dans les pays où ils sont très développés et systématiques, c'est-à-dire en Suisse et en Allemagne.

Le type *motilité marquée par l'ancrage résidentiel* se caractérise par une forte utilisation des transports publics en Suisse et, dans une mesure moindre, en France, cela en particulier pour les relations pendulaires de longue distance ou chez des bi-résidents.

Le type *motilité maximum* se caractérise par des fréquences d'utilisation des transports publics plus élevées que la moyenne. Notons qu'en Suisse, ces fréquences sont particulièrement élevées, attestant de la performance globale des réseaux de transports publics : les personnes ayant les plus grandes aptitudes en matière de mobilité les utilisent beaucoup.

Tableau 2 : Part d'utilisation de l'automobile tous les jours ou presque, par type de motilité

Type de motilité	Allemagne	France	Espagne	Suisse
La faible motilité	27 %	<b>43 %</b>	22 %	10 %
Motilité limitée par les accès	<b>81 %</b>	<b>90 %</b>	66 %	60 %
Motilité limitée par les compétences	79 %	86 %	72 %	78 %
Motilité limitée par la prégnance des routines	86 %	83 %	69 %	77 %
Motilité marquée par l'ancrage résidentiel	87 %	88 %	79 %	67 %
La motilité maximum	76 %	<b>65 %</b>	75 %	<b>51 %</b>

Tableau 3 : Part d'utilisation des transports communs (TC) tous les jours ou presque, par type de motilité

Type de motilité	Allemagne	France	Espagne	Suisse
La faible motilité	44 %	<b>32 %</b>	39 %	38 %
Motilité limitée par les accès	9 %	7 %	9 %	9 %
Motilité limitée par les compétences	12 %	<b>7 %</b>	12 %	10 %
Motilité limitée par la prégnance des routines	16 %	<b>12 %</b>	18 %	17 %
Motilité marquée par l'ancrage résidentiel	9 %	14 %	9 %	28 %
La motilité maximum	20 %	22 %	16 %	<b>37 %</b>

S'agissant du report modal, l'analyse des interactions entre la demande et l'offre de transport montre que les aptitudes d'une personne à se mouvoir, et donc ses choix en matière de modes de transport, ne dépendent pas uniquement de l'offre de transport public. Indépendamment de l'offre, de nombreux facteurs agissent de façon décisive sur l'utilisation des moyens de transport : les accessibilités routières, la taille du pays considéré et son degré de centralisation, la distribution spatiale du peuplement et sa densité, le niveau de vie de la population, le travail féminin (à temps partiel, à temps plein) et les facteurs culturels relatifs au rapport à l'espace public et aux représentations sociales des moyens de transport. Il en résulte qu'une offre identique mise en place dans deux pays différents ne produit pas les mêmes effets sur la demande de transport.

La variation de l'utilisation de l'automobile et des transports publics au sein d'un même type de motilité dans les différents pays suggère, quand on compare

ces résultats avec la littérature scientifique du domaine, que les « gisements » de reports modaux liés à l'offre sont les suivants :

- L'amélioration de la lisibilité de l'offre, sa simplicité et sa standardisation permettent de favoriser l'acquisition de compétences d'usage en matière de transports publics et ainsi d'optimiser l'appropriabilité de l'offre. Celle-ci semble actuellement faible en Espagne et en France, deux pays dans lesquels le système de transports publics est peu lisible, difficile à décrypter et non standardisé, offrant des correspondances complexes et non nécessairement optimales. Le type *motilité limitée par les compétences* représente respectivement 36 % et 40 % de la population âgée de vingt-cinq à cinquante-quatre ans en France et en Espagne, contre seulement 20 % et 23 % en Allemagne et en Suisse, principalement en raison de la lisibilité de l'offre et de l'intégration de la chaîne des transports publics observables dans ces deux derniers pays.
- L'amélioration de la disponibilité temporelle est de nature à favoriser les pratiques routinières des transports en commun. C'est en particulier le cas pour les personnes ayant une *motilité limitée par la prégnance des routines*, qui utilisent peu les transports publics en France par comparaison avec les pays comparés (12 % d'utilisation fréquente des transports publics dans ce type, contre respectivement 16 %, 18 % et 17 % en Allemagne, en Espagne et en Suisse). La même remarque est valable pour les répondants ayant une *motilité marquée par l'ancrage résidentiel*, même si, dans ce cas, la France montre une utilisation assez fréquente des transports publics, car ce type est grand consommateur de TGV.
- L'amélioration de la disponibilité spatiale est susceptible de favoriser les pratiques routinières des transports en commun ; plus généralement, elle touche tous les types de motilité dans la mesure où elle détermine la possibilité ou non de se déplacer en transports publics.
- L'amélioration du confort – en particulier l'assurance d'avoir une place assise (places réservées ou disponibilités suffisantes) et de pouvoir ainsi utiliser son temps de déplacement – est de nature à favoriser l'utilisation des transports publics parmi les répondants se caractérisant par une *motilité limitée par l'ancrage résidentiel*. Dans ce domaine, la Suisse a l'avantage par rapport aux trois autres pays. Elle se caractérise par 28 % d'utilisation fréquente des transports publics dans ce type, contre 14 % pour la France, par exemple.
- L'amélioration du temps de déplacement global peut aussi favoriser l'utilisation des transports publics parmi les répondants des types *motilité marquée par l'ancrage résidentiel* et *motilité maximum*. Notons cependant que malgré la grande vitesse, la France ne se révèle pas particulièrement performante en la matière – l'utilisation fréquente des transports publics n'y est pas la plus forte dans ces deux types. Cela montre que la coordination des offres, perfectible en France, est un complément indispensable à

la grande vitesse si l'on veut voir les parts modales augmenter du fait de l'amélioration des temps de déplacement.

- Le niveau de prix est un facteur transversal aux six types de motilité. Notons cependant que son importance apparaît comme décisive pour trois types, pour des raisons différentes : *faible motilité* (revenu limité), *motilité limitée par les accès* (dépendance automobile, donc forte sensibilité au coût de l'automobile) et *motilité maximum* (personnes qui sont dans un univers d'hyperchoix et qui comparent les prix).

## IDENTIFIER LES IMPACTS DE L'INTRODUCTION DU CADENCEMENT À PARTIR DE LA MOTILITÉ

Maintenant que les interactions entre l'offre de transports, la motilité et les déplacements ont été repérées, il s'agit d'évaluer dans quelle mesure les stratégies d'exploitation pratiquées dans les six pays sont congruentes avec ces interactions et comment elles pourraient être optimisées. C'est en particulier par ce biais que nous serons en mesure de diagnostiquer les domaines de pertinence du cadencement et de son application au cas français.

L'analyse des interactions entre la demande et l'offre de transport a permis d'identifier six gisements de reports modaux correspondants à des variables d'offre :

1. Le temps de déplacement global (porte à porte, mono ou intermodal) ;
2. La disponibilité temporelle, c'est-à-dire la fréquence et l'étendue temporelle de l'offre ;
3. Le confort en gare, y compris les services, et à bord, y compris l'assurance de la place assise, la restauration, la prise à la place, etc.) ;
4. La disponibilité spatiale (couverture du territoire par l'offre) ;
5. L'appropriabilité de l'offre, y compris la lisibilité, la fiabilité (ponctualité), la simplicité, la standardisation de l'offre et des services ;
6. Le niveau de prix (pour les abonnés, les billets isolés, etc.).

Le tableau 4 présente, pour chaque type de motilité, l'importance des six variables relativement au choix modal. Il est basé sur une étude de la réactivité des six types de motilité aux six facteurs d'offre identifiés. Cette étude est fondée, d'une part, sur l'examen des valeurs des indicateurs intégrés à la typologie de la motilité qui permettent de caractériser les ingrédients composant l'utilité de chaque type et, d'autre part, sur l'examen de la fréquence d'utilisation des transports publics pour chaque type et pour chaque pays (tableaux 2 et 3).

Concrètement, nous avons admis que, compte tenu de la sensibilité à l'offre de chaque type de motilité, la fréquence d'utilisation de l'automobile, en comparaison de celle des transports publics, constituait un bon indicateur de l'adéquation entre les possibilités procurées par l'offre et les attentes de la population de chaque type.

Le tableau 4 montre d’abord que les répondants des différents types de motilité ne réagissent pas aux mêmes variables d’offre. La variable disponibilité spatiale apparaît assez logiquement comme la condition *sine qua non* de l’utilisation des transports publics, car elle définit la possibilité même d’utiliser ce moyen de transport – s’il n’y a pas de desserte, il ne peut pas y avoir d’utilisation ! Le tableau fait également apparaître que les répondants de certains types sont plus exigeants que d’autres à l’égard de l’offre de transports publics. C’est ainsi, par exemple, que les répondants de type *motilité maximum* sont fortement réactifs aux six variables d’offre et sont donc, en conséquence, très exigeants vis-à-vis de l’offre.

Tableau 4 : Importance par type de motilité des variables d’offre identifiées comme décisives dans le choix modal

	Faible motilité	Motilité limitée par les accès	Motilité limitée par les compétences	Motilité limitée par l’ancrage résidentiel	Motilité limitée par la prégnance des routines	Motilité maximum
	I	II	III	IV	V	VI
Temps de parcours		x	x	x		x
Disponibilité temporelle				x	x	x
Confort				x		x
Disponibilité spatiale	x	x	x	x	x	x
Appropriabilité				x	x	x
Niveau de prix	x	x				x

Compte tenu de la part de chaque type de motilité au sein de la population de chaque pays, il est possible, sur la base du tableau 4, de mettre en évidence, pour chaque pays, la part de la population réactive à chacune des six variables d’offre décisives dans les pratiques modales.

Ainsi, le tableau 5 présente la part de la population réactive aux variables d’offre identifiées pour les quatre pays comparés dans l’enquête *JobMob and FamLives*. Il met à jour plusieurs aspects importants :

a. Tout d’abord que les variables qui touchent en général la part la plus importante de la population en général sont, par ordre décroissant :

- (1) la disponibilité spatiale,
- (2) le temps de parcours,
- (3) la disponibilité temporelle,
- (4) l’appropriabilité,
- (5) le confort,
- (6) le niveau de prix.

b. Ce même tableau permet aussi d'observer des différences entre les pays. Il montre que lorsqu'une variable d'offre est de bonne qualité dans un pays donné, la population a tendance à y être particulièrement réactive dans ses choix modaux. C'est le cas, par exemple, pour la disponibilité temporelle et l'appropriabilité, meilleures et plus importantes aussi bien en Allemagne qu'en Suisse. Ce résultat démontre qu'une offre est non seulement de nature à entraîner des comportements de déplacement, mais aussi de nature à modifier la prééminence des différents types de motilité dans la population : l'offre exerce un effet rétroactif sur la demande. En d'autres termes, les répondants allemands, qui disposent d'une offre efficace en porte-à-porte, facilement appropriable et procurant une bonne disponibilité temporelle, sont marqués dans leurs modes de vie par ces caractéristiques et montrent des comportements de déplacement qui se construisent à partir de ces caractéristiques d'offre (ils s'approprient beaucoup les temps de déplacement, sont facilement bi-résidentiels ou pendulaires de longue distance, etc.).

En France, pour des raisons du même ordre, la population est d'une manière générale moins réactive à l'offre de transports publics qu'en Allemagne ou qu'en Suisse, à l'exception de l'Île-de-France et de quelques grandes agglomérations. Cela s'explique, d'une part, par le fait que les modes de vie s'adossent beaucoup aux accessibilités routières et à l'utilisation de l'automobile grâce à une offre routière de qualité et, d'autre part, parce que l'offre de transports publics est généralement perfectible sur un certain nombre de variables clés, comme la disponibilité spatiale, la disponibilité temporelle et l'appropriabilité, dont la faiblesse ne facilite pas l'adoption d'un mode de vie dans lequel les transports publics constitueraient un ingrédient important.

*Tableau 5 : Part de la population très réactive aux variables d'offre identifiées dans ses choix modaux (échantillon représentatif de la population de 25-54 ans)*

Type de motilité	Allemagne	France	Espagne	Suisse
Disponibilité spatiale	100 %	100 %	100 %	100 %
Temps de parcours	74 %	78 %	81 %	67 %
Disponibilité temporelle	62 %	40 %	34 %	58 %
Appropriabilité	62 %	40 %	34 %	58 %
Confort	43 %	27 %	27 %	34 %
Niveau de prix	38 %	35 %	35 %	31 %

c. L'association entre le poids des types de motilité dans la population et la qualité de l'offre selon les six variables d'offre décisives dans le choix modal est une démarche très importante, car elle introduit la dimension culturelle dans l'analyse. Si l'on admet que les modes de vie renvoient à la culture au sens large,

on peut alors considérer que l'offre de transports publics est de nature à agir sur un certain nombre de pratiques culturelles relevant en particulier du rapport au temps et à l'espace. Réciproquement, un mode de vie et une culture dominante dans un contexte formatent la qualité de l'offre de transport dans la mesure où la réactivité de la population à des améliorations d'offre dépend aussi à court terme de facteurs culturels. L'histoire du cadencement en Suisse est certainement un bon exemple de ce type de mécanisme. Lorsque le cadencement été planifié à la fin des années 1970, le terreau suisse était favorable dans la mesure où la métrique temporelle de l'horloge et la ponctualité constituent des éléments importants de la culture suisse<sup>3</sup>. Lorsqu'il a été introduit en 1982, il a donc eu un impact important et rapide sur la demande de transport : il apparaissait d'emblée comme acceptable et normal de se soumettre à des horaires de train réguliers. Mais l'histoire ne s'arrête pas là, car le cadencement a progressivement transformé les modes de vie de nombre de Suisses, leur permettant de développer des compétences d'usagers des transports publics, de devenir facilement pendulaires de longue distance, etc. En bref, le cadencement a marqué leur motilité et a renforcé la prééminence de certains types de motilité. D'une certaine manière, de nombreux Suisses sont devenus dépendants du système d'offre cadencée comme on peut l'être de l'automobile.

Si l'on s'appuie sur ces résultats pour réfléchir à l'introduction du cadencement en France, on peut affirmer qu'à l'instar de tout changement d'offre important affectant les six variables d'offre identifiées, celle-ci est de nature à progressivement transformer les modes de vie des Français et, par ce biais, leur rapport au temps et à l'espace. Le mécanisme serait en France identique à celui que nous venons de décrire à propos de la Suisse, mais d'une manière nécessairement différente en termes de processus, ne serait-ce que parce que le rapport au temps, aussi bien que la prééminence des différents types de motilité, sont différents de ceux observés dans la situation initiale de la Suisse.

Pour étudier l'applicabilité à la France et mettre en évidence les gains du cadencement en réseau, les six variables d'offre identifiées comme décisives dans la motilité et les choix modaux ont été analysées, d'abord dans le cas de l'offre existant en France, puis dans celui d'une offre cadencée (tableau 6).

Les temps de parcours observés aujourd'hui en France sont en général très bons pour les relations directes de gare à gare par TGV et, le plus souvent, bons ou corrects pour les autres relations directes de gare à gare. Lorsque les relations nécessitent une correspondance, les temps de parcours se dégradent, car les temps de correspondance, conçus pour les voyages occasionnels, sont souvent excessifs pour un usage régulier. Si l'on s'intéresse aux relations de porte-à-porte, et mis à part le cas de l'Île-de-France et des grands centres urbains, les temps de

---

<sup>3</sup> Cela renvoie notamment à l'industrie horlogère qui a favorisé la diffusion culturelle et la naturalisation précoce des métriques temporelles de la montre.

parcours en transports publics sont, en général, mauvais à très mauvais en raison de la faiblesse ou de l'absence de continuité de la chaîne de transport.

Dans une offre cadencée en réseau, la coordination des horaires permet de réduire les temps de parcours de porte-à-porte pour la plupart des relations, même en dehors du cœur des villes, grâce à l'optimisation des correspondances tout au long de la chaîne de transports publics. Les performances liées à la grande vitesse ne sont pas, en principe, modifiées par le cadencement, sauf pour les trains « drapeaux » (relation la plus rapide de la journée) qui sont traités en dehors du système et ne bénéficient donc pas ou peu de l'offre intégrée. En raison de l'organisation de nœuds de correspondances, certaines pertes de temps de parcours peuvent être observées pour certaines relations qui traversent une agglomération et non principales, car seules les relations principales (par exemple à grande vitesse) traversent le nœud de correspondances avec un stationnement court.

En France aujourd'hui, mis à part en Île-de-France, dans les centres urbains et pour certaines relations TGV et intervalles, la disponibilité temporelle est, en général, passable ou mauvaise sur les lignes TER, en raison des « trous » dans les horaires en heures creuses, et médiocre sur les réseaux routiers départementaux, en raison de l'offre inexistante en dehors des heures de pointe. En l'absence de logique de mobilité liée au cadencement, l'offre est en effet calquée sur les flux d'heures de pointe (motifs « travail » et « étude ») et ne répond pas aux flux plus diffus des heures creuses. Ces lacunes dans l'horaire, combinées à la faible intégration des réseaux, conduisent à une disponibilité temporelle globalement faible pour la plupart des relations, sous réserve des exceptions déjà mentionnées. Ces observations demeurent valides pour les secteurs dans lesquels a été mis en service récemment ce que l'on a appelé « cadencement » (en Rhône-Alpes (TZIEROPOULOS, 2009), en Bourgogne, en PACA, en Normandie, etc.), mais qui ne correspond pas à la définition du cadencement en réseau pratiqué ailleurs en Europe.

Dans une offre cadencée en réseau, le principe d'une continuité de l'offre sur l'ensemble de la journée ainsi qu'en soirée – qui n'exclut pas des renforts de pointe – associée à la coordination en réseau permet de garantir la disponibilité temporelle et d'offrir au voyageur une liberté de mobilité dans le réseau. Cette continuité de l'offre n'est pas forcément synonyme de baisse du taux de couverture : un régime allégé peut être prévu en heure creuse permettant de valoriser les outils de production (matériel roulant, installations fixes) et de générer du trafic, comme le montrent de nombreux pays européens (Allemagne, Suisse, Pays-Bas, etc.).

Le confort, qui se mesure d'abord par la possibilité d'être assis, est en général bon en France, sauf dans le cas de certains services urbains ou TER et pour la plupart des relations intervalles. Celles-ci ne trouvent aujourd'hui pas vraiment leur place entre le TGV et le TER et sont souvent assurées par un matériel de

type TGV plutôt adapté aux voyages de plus longue durée ou par du matériel TER adapté aux déplacements quotidiens courts.

La variable du confort n'est pas liée au cadencement en réseau : on peut cadencer les horaires en réseau avec du matériel confortable ou non.

La disponibilité spatiale en France, en dehors de l'Île-de-France et des agglomérations principales, est en général faible. La faible densité des gares bien desservies, leur localisation parfois décentrée (l'urbanisation s'étant développée autour des axes routiers plutôt que des gares), la faiblesse de l'offre routière départementale et régionale et la faible intégration de ces réseaux (grandes lignes, régional, départemental, urbain) en termes de structure de réseaux, d'organisation des interfaces, de coordination des horaires, de tarification et d'information : tout concourt à rendre quasiment impossible de se déplacer uniquement en transports publics sur le territoire français, mis à part encore une fois en Île-de-France et entre les centres urbains. Ces déplacements se font donc exclusivement en voiture particulière. La médiocre disponibilité spatiale est d'ailleurs reconnue implicitement, puisque la SNCF propose à ses clients des offres de location de voiture pour pallier cette situation.

La disponibilité spatiale est, en principe, bonne à très bonne dans une offre cadencée en réseau, car la coordination des horaires entre les lignes et les sous-réseaux permet de garantir la continuité de la chaîne de transport et, ainsi, la couverture maximale du territoire pouvant raisonnablement être desservi par les transports publics.

L'appropriabilité de l'offre en France est en général mauvaise. Cela est dû non seulement à l'absence d'horaires cadencés qui rend les horaires peu lisibles et peu mémorisables par les clients, mais aussi à la complication de l'offre en termes de tarifs et de sources d'information. La non-intégration des réseaux accentue ces défauts du point de vue du client désirant circuler entre deux points A et B situés sur deux lignes aux exploitants différents. La faible appropriabilité de l'offre tarifaire est à relever dans le sens où, non seulement, elle est faible parce que non intégrée et non coordonnée pour les réseaux grandes lignes, régionaux, départementaux et urbains, mais aussi parce qu'elle est en baisse constante depuis ces dernières années. Cette situation résulte, d'une part, de la lente déconnexion des offres tarifaires TER et grandes lignes de la SNCF et, d'autre part, de l'explosion du nombre d'offres très disparates selon les régions et les départements, provoquée par la prise de compétence des autorités organisatrices de transport.

L'offre cadencée en réseau permet d'améliorer fortement la lisibilité des horaires qui deviennent aisément mémorisables grâce à la répétitivité et la simplicité du système, mais également de fournir les bases d'une intermodalité poussée par l'intégration des réseaux à tous les niveaux de l'offre : réseau, horaires, interfaces, tarification, information. Cela permet une simplification et une standardisation qui rendent l'offre facilement accessible au client. Cette lisibilité est aussi un atout pour attirer de nouveaux clients, les automobilistes notamment.

Il faut remarquer que les prix sont en général attractifs en France aujourd'hui, en dépit d'une tarification compliquée affaiblissant l'appropriabilité.

Notons là aussi que la variable du prix n'est pas liée au cadencement en réseau : on peut cadencer les horaires en réseau avec des prix avantageux ou élevés.

Comment l'offre cadencée en réseau telle que nous venons de la décrire impactera-t-elle la motilité des Français ? Sur la base des analyses présentées, deux effets sont prévisibles.

Tout d'abord, à court terme, un accroissement de l'attractivité des transports ferroviaires pour les déplacements de la vie quotidienne (y compris la pendularité de longue distance ou la bi-résidence), tout particulièrement pour les répondants des types motilité limitée pas l'ancrage résidentiel, motilité limitée par la prégnance des routines ou motilité maximum, qui sont particulièrement sensibles à l'amélioration de la disponibilité temporelle de l'offre et de son appropriabilité. D'après nos enquêtes, ces trois types représentent 40 % de la population active âgée de vingt-cinq à quarante-cinq ans.

Ensuite, à moyen terme, une modification de la prééminence des différents types au profit des répondants ayant une motilité limitée par l'ancrage résidentiel, une motilité limitée par la prégnance des routines ou une motilité maximum. L'amélioration marquée de l'offre de transports publics sur les aspects lisibilité et disponibilité temporelle aura pour effet prévisible d'inciter une partie de la population à adopter des modes de vie dans lesquels ces éléments d'offre sont importants. Il est dès lors très probable que la part, aujourd'hui de 40 %, des personnes fortement impactées dans leurs déplacements par le cadencement en réseau augmente progressivement pour atteindre un taux de 60 % (environ) de la population active, âgée de vingt-cinq à quarante-cinq ans, comme en Allemagne par exemple, où l'offre présente déjà ces caractéristiques.

L'étude des six variables d'offre en fonction de l'offre actuelle de transports publics en France et le cadencement en réseau est riche d'enseignements.

Elle indique tout d'abord que les variables sur lesquelles l'offre de transport est aujourd'hui performante en France sont soit non concernées par le cadencement en réseau, à l'instar du confort et du prix, soit faiblement modifiées. Dans ce second cas de figure, on trouve, en particulier, les temps de parcours TGV qui ne sont modifiés par le cadencement en réseau que pour les trains drapeaux uniques ainsi que les temps de parcours des autres relations qui se trouvent améliorés par le jeu des correspondances.

Cette analyse montre aussi que les variables d'offre qui sont aujourd'hui perfectibles en France sont précisément celles qui sont améliorées par le cadencement en réseau. Il s'agit, en particulier, de la disponibilité temporelle, grâce à la continuité de l'offre, de la disponibilité spatiale, grâce à l'intégration et à l'intermodalité, et de l'appropriabilité, grâce à la lisibilité, la simplicité et la standardisation.

Tableau 6 : Comparaison par variable de la situation actuelle en France et d'une offre cadencée en réseau

Variables	Offre actuelle en France	Offre cadencée en réseau
1. Temps de parcours	Bons (TGV, gare à gare) Moyens/mauvais (porte-à-porte)	Bons (relations principales) Corrects (autres)
2. Disponibilité temporelle	Mauvaise (offre non continue en journée, pas d'offre en soirée)	Bonne offre continue en journée, et en soirée)
3. Confort	Bon (grandes lignes) Moyen, mauvais (intervilles, TER)	Bon ou mauvais (variable non liée)
4. Disponibilité spatiale	Mauvaise (non-intégration de l'offre, intermodalité faible sauf en Île-de-France)	Bonne (intégration de l'offre, intermodalité)
5. Appropriabilité	Faible (horaires peu lisibles, offre compliquée)	Bonne (horaires lisibles, offre simple, standard)
6. Niveau de prix	Bons	Bons ou mauvais (variable non liée)

En revenant sur l'analyse que nous avons pu faire des modèles de prévision, nous observons aussi que les variables d'offre qui sont bonnes aujourd'hui en France et qui ne sont pas ou peu impactées par le cadencement en réseau sont celles qui sont prises en compte par les modèles utilisés aujourd'hui. *Contra-rio*, les variables d'offre qui sont aujourd'hui perfectibles en France et susceptibles d'être améliorées par le cadencement en réseau sont celles qui ne sont que peu prises en compte par les modèles utilisés actuellement comme instruments de prévision.

Ces résultats permettent de comprendre à la fois pourquoi les modèles actuellement utilisés en France comme outils de prévision de trafic ne valorisent pas le cadencement en réseau et, comme corollaire, pourquoi les acteurs qui utilisent ces outils ne valorisent pas le cadencement en réseau.

## CONCLUSIONS

Cette étude débouche sur trois résultats qui illustrent la pertinence d'une approche par la motilité pour aborder des questions d'ingénierie de l'offre de transport.

Le premier résultat important par rapport aux effets du cadencement est que la capacité à se mouvoir de la population, sa motilité, est assez différente d'un pays à l'autre. L'étude des six types de motilité identifiés indique que certaines personnes ont de fortes capacités à se mouvoir, tandis que d'autres ont une faible

motilité. Mais elle montre aussi que de nombreuses personnes sont dotées de motilités différentes, sans qu'il soit possible de distinguer qui en a plus et qui en a moins. La part de chaque type de motilité au sein de la population varie sensiblement selon les pays. La France se caractérise par la forte présence de la motilité limitée par les compétences, car l'offre y est non systématique et non cadencée et demande pour être utilisée des compétences d'usagers plus élevées que dans des pays disposant d'une offre intégrée et systématique (au plan des heures et des jours de circulation en particulier).

Un deuxième résultat mérite d'être relevé : six variables d'offre de transport ont été identifiées comme décisives pour le choix modal des transports publics, soit, par ordre d'importance décroissante : la disponibilité spatiale de l'offre ; le temps de parcours ; la disponibilité temporelle ; l'appropriabilité de l'offre ; le confort ; le niveau de prix. Ces variables ne touchent pas toutes l'ensemble de la population et ont des impacts différents sur la demande suivant les pays et les régions.

La qualité de ces six variables d'offre détermine leur importance dans la formation des choix modaux : quand le niveau d'une variable est élevé, celle-ci prend une importance plus grande dans les choix modaux, ce qui montre que l'offre se sédimente progressivement dans les modes de vie. Si l'on admet que les modes de vie renvoient à la culture, on peut penser alors que l'offre de transports publics est à même d'agir sur la culture. À l'inverse, un mode de vie (ou une culture) dominant dans un contexte formate l'offre dans la mesure où la réactivité de la population à des améliorations d'offre dépend de cette culture. Ainsi, une offre est non seulement de nature à entraîner des comportements de déplacement, mais elle est aussi capable de modifier la composition de la motilité de la population.

C'est le cas, par exemple, pour la disponibilité temporelle et l'appropriabilité, à la fois meilleures et plus importantes en Allemagne et en Suisse. L'offre a clairement un effet rétroactif sur la demande : les répondants allemands, qui disposent d'une offre efficace en porte-à-porte, facilement appropriable et offrant une bonne disponibilité temporelle, sont marqués dans leurs modes de vie par ces caractéristiques et adoptent des comportements de déplacement construits à partir de ces caractéristiques d'offre (ils s'approprient beaucoup les temps de déplacement, sont facilement bi-résidentiels ou pendulaires de longue distance, etc.).

En France, et pour des raisons du même ordre, la population est d'une manière générale moins réactive à l'offre de transports publics qu'en Allemagne ou en Suisse (sauf en Île-de-France et dans quelques grandes agglomérations). Cela s'explique, d'une part, par le fait que les modes de vie s'adosent beaucoup aux accessibilités routières et à l'utilisation de l'automobile grâce à une offre routière de qualité et, d'autre part, par le fait que, sauf en Île-de-France, l'offre de transports publics est généralement perfectible pour un certain nombre de variables clés, comme la continuité spatiale, la disponibilité temporelle et l'appropriabilité : il y est donc plus difficile de se construire un mode de vie dont les transports publics constitueraient un ingrédient important.

Troisième résultat de ce travail, on peut observer que les variables pour lesquelles l'offre de transport est performante en France sont soit non concernées par le cadencement en réseau – à l'instar du confort et du prix –, soit faiblement modifiées par celui-ci. Dans ce second cas de figure, on trouve, en particulier, les temps de parcours TGV, qui ne sont pas affectés par le cadencement sauf, le cas échéant, les trains drapeaux uniques, et les temps de parcours des autres relations porte-à-porte, qui se trouvent améliorées par le jeu des correspondances. *A contrario*, les variables d'offre perfectibles sont précisément celles dont le niveau est amélioré par le cadencement en réseau. Il s'agit en particulier de la disponibilité temporelle grâce à la continuité de l'offre, de la disponibilité spatiale grâce à l'intégration et à l'intermodalité, et de l'appropriabilité grâce à la lisibilité, la simplicité et la standardisation.

Comment l'offre cadencée impactera-t-elle la motilité des Français ? À partir des analyses présentées, on peut déduire deux effets prévisibles :

- Tout d'abord, à court terme, un accroissement de l'attractivité des transports publics et, en particulier, ferroviaires pour les déplacements de la vie quotidienne (y compris la pendularité de longue distance ou la bi-résidence), tout particulièrement pour les répondants des types motilité limitée par l'ancrage résidentiel ou motilité limitée par la prégnance des routines et motilité maximum, qui sont particulièrement sensibles à l'amélioration de la disponibilité temporelle de l'offre et de sa lisibilité. D'après nos enquêtes, ces trois types représentent 40 % de la population active âgée de vingt-cinq à quarante-cinq ans.
- Ensuite, à moyen terme, une modification de la prééminence des différents types au profit des répondants ayant une motilité limitée par l'ancrage résidentiel, une motilité caractérisée par la prégnance des routines ou une motilité maximum. L'amélioration marquée de l'offre de transports publics sur les aspects appropriabilité et disponibilité temporelle aura pour effet prévisible d'inciter une partie de la population à adopter des modes de vie dans lesquels ces éléments d'offre sont importants. Il est dès lors très probable que la part de 40 % des personnes fortement impactées dans leurs déplacements par le cadencement en réseau augmente progressivement pour atteindre un taux de 60 % environ de la population active, âgée de vingt-cinq à quarante-cinq ans, comme en Allemagne par exemple, où l'offre présente déjà ces caractéristiques.

Les trois résultats principaux qui viennent d'être présentés n'auraient pas pu être énoncés sans l'aide de la notion de motilité. En permettant de conceptualiser les interactions entre l'offre et la demande du point de vue des utilisateurs, elle permet d'aborder d'un point de vue opérationnel une dimension mal prise en compte par les projections. De ce fait, la motilité peut servir la planification stratégique de l'offre.

## BIBLIOGRAPHIE

- CANZLER Weert, KAUFMANN Vincent, KESSELRING Sven (eds.), *Tracing mobilities*, Burlington : Ashgate, 2008.
- KAUFMANN Vincent, *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 2008.
- KAUFMANN Vincent, VIRY Gil, WIDMER Eric, «Chapter VIII. Literature on Job Mobility in Switzerland», in WIDMER Eric, SCHNEIDER Norbert F. (eds.), *State-of-the-Art of Mobility Research - A Literature Analysis for Eight Countries*, Job Mobilities Working Paper, Lausanne, 2008.
- KESSELRING Sven, «New mobilities management, Mobility pioneers between first and second modernity», *Zeitschrift für Familienforschung*, 2, 2005, p. 129-143.
- OFFNER Jean-Marc, «Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique», *L'espace Géographique*, n° 3, 1993, p. 233-242.
- TZIEROPOULOS Panagiotis *et al*, *Audit sur le retour d'expérience du cadencement Rhône-Alpes*, Lausanne : LITEP-EPFL, 2.

**Abstract:** *This chapter presents the results of a study conducted for the Réseau ferré de France (RFF) to evaluate the impact of introducing interval service on train users and on public transport in France more generally. This study was conducted jointly by engineers from SMA and Partners and the Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) at the École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). It draws on the concept of motility to measure the impact of the introduction interval service on users. It is this aspect of the work which is reviewed here.*



## **TROISIÈME PARTIE**

### **MOTILITÉ ET CRITIQUE SOCIALE**



## 9

### LA MOTILITÉ : UN CAPITAL ?

VINCENT KAUFMANN ET ANDER AUDIKANA

**Résumé :** La motilité, quand elle désigne l'aptitude à se mouvoir, peut être considérée comme une forme à part entière de capital agissant sur l'insertion sociale. En tant qu'outil analytique, le concept de motilité permet de mieux décrire et de conceptualiser l'interrelation entre les dynamiques de mobilité spatiale et sociale. En cela, la motilité fournit des clés de lecture permettant de mieux comprendre les ambivalences et les limites concernant l'injonction à la mobilité des sociétés contemporaines.

#### INTRODUCTION

L'élargissement des potentiels de déplacement et de mobilité prend la forme d'une multiplication des possibilités de se déplacer et, plus généralement, de conduire sa vie. Des innovations techniques et sociales ne cessent de modifier les accès et contribuent à développer les compétences qui permettent d'être mobile. Ainsi, la virtualisation d'un certain nombre de services urbains modifie les conditions d'accès et les compétences qu'ils mobilisent. Cela est valable aussi bien pour les services postaux et bancaires que pour des services de transport, comme les réservations de billets de train, de voiture louée ou d'avion.

Nous défendons ici l'idée que cet élargissement des potentiels de déplacement et de mobilité accompagne une transformation sociétale majeure qui fait que l'aptitude à se mouvoir – la motilité – devient une ressource pour l'insertion sociale, constituant même une forme à part entière de capital distincte d'une simple combinaison du revenu (capital économique), du niveau d'éducation (capital culturel) et des réseaux sociaux (capital social).

Notre analyse s'effectue en quatre étapes. Dans un premier temps, nous présentons deux arènes de recherche au sein desquelles a été menée la réflexion sur la mobilité. La deuxième étape décrit le contexte historique et territorial qui conduit à considérer la motilité comme un capital à part entière. La troisième permet d'argumenter ce choix du point de vue théorique, en dialogue avec les travaux de Pierre Bourdieu. Enfin, quatrième et dernière étape, nous présentons un cas d'étude concernant le rôle de la mobilité à l'intérieur du projet d'intégration européenne. Cet exemple montre comment l'accroissement de la mobilité constitue une composante majeure du projet d'intégration économique et politique ainsi que du modèle d'insertion sociale privilégié par les institutions européennes.

## DEUX ARÈNES DE RECHERCHE SUR LA MOBILITÉ

Dans les sociétés modernes, l'insertion sociale se fait par le travail (CUIN, 1993 ; ERIKSON et GOLDTHORPE, 1992). De fait, un des grands thèmes de la sociologie depuis son origine a consisté à s'intéresser aux carrières professionnelles et aux inégalités qui les caractérisent. Le changement de travail et les chemins par lesquels il est possible de maintenir, d'acquérir ou de perdre une position socioprofessionnelle ont fait l'objet de nombreux débats autour de la notion de mobilité. Nous aimerions y revenir à partir de deux arènes de recherche qui ont émergé, qui se sont développées successivement et qui cohabitent actuellement sans véritablement se confronter.

La première concerne la circulation dans la structure socioprofessionnelle. Dans les débats qui ont animé la sociologie de la stratification sociale depuis les années 1930, la mesure de l'égalité des chances se fait à partir de la notion de fluidité sociale. Dans cette optique, une société fluide est l'idéal-type d'une société qui permet aux individus de circuler verticalement dans l'espace socio-professionnel selon une logique strictement méritocratique, c'est-à-dire sans que des barrières liées à l'origine sociale, le genre ou la nationalité empêchent cette circulation. Depuis les premiers travaux de Pitirim Sorokin sur la société américaine des années 1920, cette problématique a connu un développement considérable, notamment autour de l'analyse de tables de mobilité intergénérationnelle et de leur structure, avec en particulier les travaux de Lipset, Zetterberg et Bendix, et ceux de Blau et Duncan traitant de la distinction entre mobilité structurelle et mobilité nette (voir CUIN, 1993 ; WRIGHT *et al.*, 1992).

La deuxième arène a trait aux modalités de la cohésion sociale et sociétale : il s'agit du « tournant de la mobilité » (ou *mobility turn*). Elle s'est constituée au cours des années 1990, initiée par Zygmunt Bauman, Manuel Castells et John Urry. Elle invite à reconsidérer la problématique de la fluidité à la lumière des changements importants survenus dans les agencements spatiaux des sociétés. Toiles de fond immobiles souvent réifiées dans les travaux classiques sur la

mobilité sociale, l'espace et le temps occupent aujourd'hui une place centrale dans l'analyse de la fluidification sociale, et ce, d'au moins trois points de vue :

- Du point de vue de la circulation dans l'espace social, cette analyse part du constat qu'il n'existe plus un modèle unique de réussite sociale qui s'imposerait aux personnes, mais une diversité de modèles ; en conséquence, si la mobilité sociale peut être réduite à des mouvements verticaux entre des positions socioprofessionnelles, elle doit cependant intégrer la dimension spatiale (KESSELRING, 2005). L'idée même de ces mouvements ascendants ou descendants est remise en question, car elle se réfère à l'existence d'une échelle sociale unique et partagée qui n'existe plus.
- Du point de vue des échanges, elle s'appuie sur l'observation que les sociétés sont fortement interconnectées et ne peuvent donc plus être considérées comme autonomes en termes de structures (URRY, 2000). Leur fonctionnement en réseau et le cosmopolitisme imposent qu'elles ne soient plus analysées comme entités autonomes selon les canons du « nationalisme » méthodologique.
- Du point de vue des systèmes techniques, enfin, cette analyse constate que les systèmes techniques de communication et de transport sont devenus manipulateurs de temps et d'espace (MONTULET, 1998). Dans ce contexte de rétrécissement de l'espace et du temps, l'injonction sociale à la mobilité se fait de plus en plus pressante, en particulier dans le monde du travail. Se déplacer vite, loin et souvent devient un impératif pour qui prétend prouver son dynamisme, sa motivation ou son ambition. Savoir identifier et jouer avec les règles du jeu de cette injonction devient une compétence indispensable à l'insertion sociale et professionnelle en général, et à une carrière ascendante en particulier.

Ce qui traverse en fin de compte les débats de cette deuxième arène, c'est l'idée que plus le potentiel de mobilité spatiale d'une personne, ou plus généralement d'un acteur, est important, plus sa mobilité sociale est importante. Luc Boltanski et Ève Chiapello (1999) synthétisent cette posture dans *Le nouvel esprit du capitalisme* quand ils affirment que les hiérarchies statutaires sont remises en cause et que la mobilité sociale s'exprime dorénavant au travers de projets toujours renouvelés. L'enjeu d'une carrière professionnelle ascendante a changé : il ne s'agit plus d'abord de conquérir un statut dans une structure hiérarchique, mais bien d'être apte à « rebondir », à passer d'un projet à l'autre pour « surfer » d'une position enviable à une autre, le tout dans un environnement changeant. De ce fait, l'enjeu de la critique sociale a également évolué. Il s'agit moins, désormais, de dénoncer les inégalités liées aux jeux de la reproduction des positions que de relever les inégalités d'accès à la potentialité d'être mobile socialement :

*« Dans un monde connexionniste, la mobilité, la capacité à se déplacer de façon autonome, non seulement dans l'espace géographique mais aussi entre les personnes ou encore dans des espaces mentaux, entre des idées, est une qualité*

*essentielle des grands, en sorte que les petits s'y trouvent caractérisés d'abord par leur fixité (leur rigidité). Encore convient-il de ne pas attacher trop d'importance à la différence entre la mobilité proprement géographique ou spatiale et les autres formes de mobilité.» (BOLTANSKI et CHIAPELLO, 1999 : 445-446)*

Au-delà de leurs différences épistémologiques et d'appréhension des phénomènes sociaux, les deux domaines de recherches qui viennent d'être brièvement présentés ont un point commun : ils considèrent tous deux que plus les taux de mobilités sociales et/ou spatiales sont élevés et distribués, plus une société est juste car plus égalitaire.

On peut se demander si, dans l'analyse des tables de mobilité sociale intergénérationnelle, on ne considère pas trop souvent la reproduction sociale comme l'indicateur du « blocage » de la société et la mobilité comme l'indicateur d'une fluidité sociale (CUIN, 1993). Depuis son origine, la société industrielle valorise la mobilité sociale, car celle-ci permet de fonder la dynamique collective de développement sur la volonté des individus d'améliorer leur condition socio-économique personnelle. Chacun s'investit dans la production dans l'espoir d'améliorer ses conditions de vie et son statut social sur la base de son mérite. Cette conception est fondée sur deux principes. Le premier affirme la liberté individuelle dans la définition et la réalisation du projet statutaire. Le second en appelle à l'égalité de principe des individus afin qu'un statut d'origine prescrit ne puisse plus être une entrave à l'ascension sociale souhaitée. Il s'agit, de manière paradoxale, de tenir un discours égalitaire dans la compétition pour des statuts, par principe, inégalitaires. Le paradoxe est généralement levé par la mise en œuvre de procédures cherchant à assurer une égalité de départ aux différents acteurs.

La valorisation contemporaine de la mobilité spatiale se construit sur la même logique. Lorsqu'elle est rapide et lointaine, elle incarne l'idée de liberté. Par elle, l'individu serait libre d'établir les contacts souhaités sans entraves spatiales ou temporelles. Ce discours laisse entendre que les individus les plus susceptibles d'occuper les statuts sociaux enviés sont également les personnes prêtes à se fondre dans une logique de flexibilité sans entraves. Ainsi, la particularité de l'idéologie contemporaine de la mobilité consiste à supposer, par glissement de sens, que la mobilité dans l'espace favorise nécessairement la juste répartition des individus dans l'échelle sociale. Il suffirait dès lors de favoriser l'accessibilité spatiale pour permettre un jeu social égalitaire. Dans cette lecture, le développement considérable des mobilités rapides et lointaines que les sociétés connaissent actuellement à travers le monde constituerait un signal majeur de leur transformation vers un monde plus juste.

Mettre en question cette équation nous semble essentiel, car ce développement, qui n'est pas extérieur aux logiques de domination, se présente à bien des égards comme un phénomène ambivalent. Nous pensons que se prononcer sur la nature « libératoire » (choisie) ou « contraignante » (subie) de la mobilité ne peut être que le résultat d'analyses empiriques menées dans une perspective temporelle.

## CHANGEMENT SOCIÉTAL ET RÉSEAUX TECHNIQUES ET TERRITORIAUX : L'ÉMERGENCE DE LA MOTILITÉ COMME CAPITAL

Les réseaux techniques et territoriaux sont au cœur de ces débats. L'accélération des déplacements des personnes, des biens, des capitaux et des idées touche l'ensemble des domaines de la vie économique, politique et sociale. Conjugué à l'abaissement des obstacles à la circulation des personnes, des biens et des capitaux, le rétrécissement du temps et de l'espace produit par les systèmes de transport et de communication à distance influe sur les sociétés et leurs territoires (OFFNER et PUMAIN, 1996).

La mobilité des principaux facteurs de production s'est ainsi considérablement accrue. Du côté du capital, la mobilité est allée de pair avec le développement de l'industrie financière et des rendements accrus. La libéralisation, le développement des technologies de l'information et de la communication ainsi que la mise au point permanente de nouveaux services par l'industrie financière ont engendré une circulation extrêmement rapide à l'échelle du monde. Dans la vie quotidienne, ces nouvelles possibilités ont non seulement été plébiscitées par la population qui y recourt de façon intensive, mais sont de surcroît souvent utilisées d'une manière différente de celle imaginée par les concepteurs de ces systèmes. L'organisation spatiale et temporelle des villes et des territoires est désormais traversée par des différences de vitesses considérables, allant de la marche à pied à l'immédiateté de la télécommunication.

Dans ce contexte, l'aptitude d'une personne à se mouvoir dans l'espace pourrait bien être devenue une ressource centrale de la mobilité sociale et, plus généralement, de l'insertion sociale. Se pose alors la question des relations entre la mobilité sociale et la mobilité spatiale, abondamment traitée pour les migrations internationales pendant les années 1970 et 1980 (KAUFMANN, 2008), mais très peu explorée jusqu'à présent pour la mobilité quotidienne et les mobilités réversibles en général. Les recherches de Bassand *et al.* (1985) font exception, en particulier en ce qui concerne l'étude des liens entre les localisations centrales et périphériques et la mobilité sociale ascendante ou descendante.

C'est cet ensemble de transformations qui a pour effet de consacrer la motilité comme une forme à part entière de capital. Si, jusque dans les années 1970, la carrière professionnelle se construisait à partir de la combinaison du revenu (capital économique), du niveau d'éducation (capital culturel) et des réseaux relationnels (capital social), elle nécessite maintenant une capacité de jeu avec l'espace qui prend la forme de la motilité. Plus précisément, il apparaît que la motilité permet l'activation des autres capitaux. Dans de nombreuses branches, une ou plusieurs expériences professionnelles à l'étranger tendent à devenir un ingrédient indispensable. S'en rendre compte pour qui a l'ambition de faire une carrière professionnelle relève de la motilité, tout comme le choix, puis la réalisation de tels séjours.

Mais la mobilité est en elle-même porteuse de ses propres ambivalences. Jouer avec celle-ci dans le sens des valeurs dominantes peut permettre l'acquisition d'un statut social. À l'inverse, la négliger ou l'utiliser à rebours des valeurs dominantes peut entraîner une perte de statut. Dans un monde où la flexibilité est une exigence économique et où le futur est dès lors incertain, les acteurs individuels s'efforcent d'élargir le plus possible leur potentiel de mobilité afin de pallier toutes les transformations non-souhaitées de leurs conditions socio-économiques.

Au même titre que l'argent renvoie au capital économique, le savoir et sa transmission au capital culturel (entendu au sens de « culture-cultivée » et non au sens anthropologique du terme) et les réseaux de relations au capital social, nos résultats suggèrent que la mobilité renvoie à la motilité, c'est-à-dire au potentiel de mobilité des acteurs individuels. Or, si la mobilité spatiale devient essentielle dans la construction de la position sociale comme le suggèrent de nombreux travaux, ne peut-on pas considérer que la motilité constitue un capital à part entière ? Les individus peuvent en être faiblement ou fortement dotés, mais surtout ils peuvent en être dotés de différentes manières. La motilité apparaît, en particulier, comme une ressource indispensable pour se jouer des frictions spatiales et temporelles multiples auxquelles chacun d'entre nous est exposé. De l'ingéniosité des solutions envisagées et appliquées en la matière vont souvent dépendre la qualité de vie et les possibilités de transformation du statut social de l'acteur.

Chaque personne se caractérise par une propension plus ou moins prononcée à se mouvoir dans l'espace géographique, économique et social. L'ensemble de ces aptitudes, la motilité (KAUFMANN, 2002), se définit comme l'ensemble des caractéristiques personnelles qui permettent de se déplacer, c'est-à-dire les capacités physiques, le revenu, les aspirations, les conditions sociales d'accès aux systèmes techniques de transport et de télécommunication existants, les connaissances acquises, comme la formation, le permis de conduire, l'anglais international pour voyager, etc. Plus précisément, la motilité se réfère aux conditions sociales d'accès (les conditions dans lesquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux compétences (que nécessite l'usage de cette offre) et aux projets de mobilité (l'utilisation effective de l'offre permet de les concrétiser). Pour les transports, par exemple, la motilité représente la capacité d'une personne ou d'un groupe à faire siennes les possibilités de déplacement proposées par l'offre de transport.

Plusieurs enquêtes récentes ont permis de mesurer la motilité (RAVALET *et al.*, 2014; KAUFMANN *et al.*, 2010; CANZLER *et al.*, 2008; KESSELRING, 2005). Si elles restent exploratoires, dans la mesure où elles n'ont pas encore débouché sur l'adoption d'une méthodologie validée standard de mesure, elles mettent en évidence plusieurs types d'aptitudes à se mouvoir, différenciés à la fois en termes sociaux et spatiaux, mais qui ne sont qu'en partie associés au revenu et au niveau d'éducation.

## POURQUOI PARLER DE CAPITAL ?

Pourquoi considérer la motilité comme un capital à part entière ? À travers la distinction entre différentes formes de capital (économique, culturel et social), Bourdieu (1986) dévoile la diversité des mécanismes qui règlent la distribution inégale des ressources et la reproduction sociale. Tout en reconnaissant le poids et le rôle déterminant du capital économique à l'égard des dynamiques de structuration sociale, la considération de formes de capital complémentaires permet de faire face à l'«économisme» qui ignore l'«efficacité spécifique» de ces derniers. Alors que tout capital peut, «en dernière analyse», à travers un processus de conversion, être transformé en capital économique, l'analyse de Bourdieu offre une compréhension plus fine et plus riche des processus de structuration à travers une «économie des pratiques» qui permet d'aller au-delà d'une «science des relations mercantiles».

La mobilisation de différentes formes de capital répond, tout d'abord, à une nécessité opérationnelle pour le chercheur de décrire la richesse des dynamiques sociales observées. Ce qui justifie cette déclinaison est la nécessité d'être plus précis, d'offrir une description plus fine ou de fournir un compte rendu plus complet des phénomènes analysés. Il ne s'agit pas tant d'introduire ou d'accumuler des capitaux dans une perspective plus ou moins déductive, mais de rendre explicite la diversité et le détail des pratiques qui contribuent à la structuration sociale. On peut considérer que Bourdieu, en déclinant le capital sous ses différentes formes, jette les bases théoriques nécessaires pour mener un travail empirique de mesure et d'analyse dont le mot d'ordre est : décliner le capital pour mieux le mesurer et l'analyser.

L'utilisation du concept de motilité répond également à cette volonté de mesure et d'analyse empirique effectuée dans le domaine de la mobilité. L'«invention» du capital de mobilité n'est que le résultat final d'une série d'études empiriques menées au cours des dernières décennies, qui ont permis de mettre à l'épreuve des dimensions analytiques, des indicateurs statistiques, des typologies et des hypothèses de recherche. Cette mise à l'épreuve se poursuit à ce jour et permet de renouveler, de nuancer et/ou de consolider nos résultats et d'élargir les questions de départ. Très éloignée des éventuels «*inventeurs de capitaux*» qui ne prendraient guère la peine de proposer des instruments précis [...] pour les mesurer» (NEVEU, 2013 : 352), notre démarche répond au même effort empirique qui inspire celle de Bourdieu, qui lui-même propose une déclinaison variée et complexe des capitaux allant bien au-delà de la «tripartition traditionnelle». Il utilise ainsi les termes de capital «informationnel», «de force physique» ou «militaire», «scolaire», «juridique», «étatique», etc. Non seulement différentes «espèces» de capital sont identifiées, mais, qui plus est, des capitaux de différentes natures sont également évoqués. Le capital étatique apparaît, par exemple, comme un «metacapital», l'existence de «sous-capitaux» est également suggérée et la «singularité» du capital «symbolique»

est aussi mise en lumière. Cette prolifération d'espèces et de types de capitaux est probablement le résultat direct de la diversification des objets de recherche. Alors que la partition triptyque traditionnelle résulte de l'analyse des pratiques et des rapports culturels à l'intérieur d'une dynamique de reproduction sociale, l'introduction de la question de la formation de l'État, par exemple, exige l'incorporation de nouveaux éléments. Ces nouvelles déclinaisons ne sauraient être regardées comme des « largesses » (*ibid.* : 351), leur prolifération répondant au même besoin analytique qui a motivé l'introduction des capitaux fondamentaux. Il s'agit à tout moment de rendre compte de façon de plus en plus subtile des différentes formes à travers lesquelles le capital total est accumulé.

Dès lors, la question fondamentale qui se pose est de comprendre dans quelles conditions et à travers quelles modalités la mobilité contribue au processus de capitalisation et favorise donc, à terme, des dynamiques d'insertion ou d'exclusion sociale.

Bourdieu (1993) introduit la question de la mobilité comme un élément discriminant dans le processus d'accumulation lorsqu'il affirme que l'appropriation des biens et des services distribués dans l'espace dépend du capital des agents, mais « aussi de la distance physique à ces biens » (*ibid.* : 161) (tout en ajoutant que cette distance dépend aussi de leur capital). La mobilité dans sa dimension temporelle est également évoquée lorsqu'il conclut qu'en raison des distances physiques, « le pouvoir que le capital, sous ses différentes formes, donne sur l'espace est aussi [...] un pouvoir sur le temps » (*ibid.* : 164). Pourtant, ces analyses, qui visent à clarifier la correspondance entre les « structures de l'espace social » et les « structures de l'espace physique » face à une « pensée substantialiste des lieux » (*ibid.* : 159), ne considèrent l'espace ni comme objet d'analyse en lui-même ni comme variable indépendante à proprement parler. La distribution du capital détermine en amont la configuration spatiale. L'économisme – le monde est réductible à l'argent – laisse la place au sociologisme – le monde est réductible aux rapports sociaux.

Ce n'est pas par hasard si l'analyse des « luttes pour l'appropriation de l'espace » (*ibid.* : 164), en général, et de l'influence des enjeux de mobilité spatiale sur le processus d'accumulation du capital, en particulier, a concentré une attention plus systématique de la part des chercheurs en géographie bien avant le *mobility turn*. Sur la base des travaux de Harvey, Swyngedouw (1993) montre que les processus de structuration économique et sociale se développent « dans » et « au travers de » une reconfiguration spatiale et les modèles de transport, de communication et de mobilité associés. Cet auteur considère que l'accumulation du capital est en corrélation avec le processus de circulation de ce dernier et que le contrôle de l'espace, loin d'être une variable dépendante, joue un rôle essentiel à l'intérieur de cette dynamique :

*«For each individual, increased mobility is essential to maintain positions of social, economic, political and/or cultural power, while, vice versa, we*

*are approaching a condition in which adding to the mobility capacity of one individual may reduce the mobility of all the others. (ibid. : 320)»<sup>1</sup>*

La mobilité se situe donc au cœur des luttes pour l'appropriation de l'espace, si l'espace est véritablement conçu comme un enjeu et non seulement comme un cadre. Tout en considérant que la mobilité constitue une marchandise et une compétence, Swyngedouw (*ibid.* : 323) conclut que la mobilité est en elle-même une des arènes dans lesquelles la lutte pour le pouvoir est menée : «*Social power cannot any longer (if it ever could) be disconnected from the power or ability to move quickly over space.*»<sup>2</sup> Alors qu'il n'est probablement pas possible d'identifier un champ (défini comme un espace de luttes) de mobilité ou un champ spatial en correspondance avec le capital de mobilité – on pourrait probablement évoquer le même décalage concernant le « capital social » –, on constate la multiplication des arènes localisées autour des enjeux de mobilité. Ce ne sont pas des arènes ou des enjeux de mobilité « tout court », il s'agit de luttes qui affectent et structurent les différentes espèces de capitalisation.

Dès lors, concevoir la mobilité comme un capital ne répond pas uniquement à une nécessité de précision empirique concernant les dynamiques d'accumulation ; il s'agit également de mettre en lumière le rôle de plus en plus prépondérant, voire discriminant, de cette dimension pour alimenter les autres capitaux (bouger pour gagner de l'argent, bouger pour se cultiver, bouger pour maintenir/élargir les réseaux sociaux). L'apport fondamental du *mobility turn* consiste à accorder une attention prioritaire à la question de la mobilité en raison de son caractère structurant et supra sectoriel : «*There seems little doubt that mobility is one of the major resources of 21st-century life and that it is the differential distribution of this resource that produces some of the starkest differences today.*»<sup>3</sup> (CRESSWELL, 2010 : 22)

## **L'EUROPE COMME MODÈLE PARADIGMATIQUE D'INSERTION SOCIALE BASÉ SUR LA MOBILITÉ SPATIALE**

L'Union européenne représente un exemple paradigmatique d'un modèle d'intégration économique et politique qui situe la mobilité spatiale au centre de la problématique de l'insertion sociale. En effet, les concepts d'intégration économique et politique et d'insertion sociale sont intimement liés. D'une part, l'intégration économique et politique de l'Europe repose de manière substantielle

<sup>1</sup> « Ils approchent d'une situation dans laquelle accroître la capacité de mobilité d'un individu a pour effet de réduire la motilité de l'ensemble de la population. »

<sup>2</sup> « Le pouvoir social ne peut plus (si jamais cela a été possible) être déconnecté du pouvoir ou de la capacité de se mouvoir rapidement dans l'espace. »

<sup>3</sup> « Il paraît clair que la mobilité représente l'une des principales ressources de la vie du XXI<sup>e</sup> siècle et que c'est la distribution différentielle de cette ressource qui produit certaines des différences les plus frappantes de nos jours. »

sur l'idée que c'est à travers la promotion de différentes mobilités (et l'accroissement des échanges et des rencontres y associés) qu'un modèle de régulation et une identité commune peuvent émerger : dans cette perspective, construire l'Europe c'est en premier lieu favoriser la mobilité. D'autre part, ce modèle d'intégration a des conséquences directes sur la façon dont l'insertion sociale va être repensée. La mobilité spatiale y apparaît à la fois comme un mécanisme d'adaptation individuelle pour accéder aux ressources inégalement distribuées à travers le continent et comme une composante essentielle pour développer les autres types de capitaux. De ce fait, elle peut être conceptualisée comme un capital à part entière. Favell (2008 : 17) a mis en évidence le rôle de la mobilité comme mécanisme d'insertion sociale à l'intérieur du projet d'intégration européenne :

*«The theory about the positive effects of internal mobility continues to be held, especially among advocates of European enlargement. In a monetary union, mobile labour is seen as the security valve that will cushion asymmetric shocks to the system. Moreover, less negatively, increased intra-European mobility is still seen as a proactive source of dynamism and growth, in an otherwise dangerously sclerotic Europe, especially if it encourages the professional and the highly skilled to move.»<sup>4</sup>*

Les interventions en faveur de la promotion de la mobilité sont de natures diverses et recouvrent une grande variété de dimensions. Il est possible d'établir une distinction générale entre trois types d'interventions : les interventions visant à réguler les conditions de mobilité à l'intérieur de l'espace européen, avec notamment le développement des quatre libertés (biens, capitaux, services et personnes) ; celles visant à équiper et à agencer le continent européen du point de vue matériel et territorial (avec la création, par exemple, d'un réseau trans-européen de transport) ; et, enfin, celles visant à inciter et à stimuler la mobilité entre les différents espaces. Ces trois types d'interventions agissent sur les trois dimensions de la motilité (conditions sociales d'accès, savoirs et compétences, projets de mobilité). Elles ne visent pas seulement à assurer les conditions d'accès en agissant, par exemple, sur la régulation ou la provision en matière de mobilité. Au contraire, nous considérons que ces interventions ont souvent une portée plus ambitieuse, dans la mesure où certaines d'entre elles visent à développer des savoirs et des compétences de mobilité au niveau européen, mais aussi à stimuler des projets de mobilité à cette échelle.

---

<sup>4</sup> «La théorie sur les effets positifs de la mobilité interne continue à être défendue, notamment parmi les acteurs qui soutiennent l'élargissement de l'Europe. Dans une union monétaire, la mobilité de la main-d'œuvre est considérée comme un limiteur de pression permettant d'amortir les chocs asymétriques du système. De plus, de manière moins négative, l'accroissement de la mobilité intra-européenne est toujours vu comme une source proactive de dynamisme et de croissance, dans une Europe dangereusement sclérosée, alors même qu'elle encourage la mobilité des professionnels et des personnes hautement qualifiées.»

Afin d'insister sur cet argument, nous allons focaliser notre analyse sur les initiatives visant l'incitation de la mobilité au niveau européen. En effet, ce troisième domaine d'intervention concerne la motilité dans son ensemble et va même au-delà, mettant en avant l'idée que la mobilité ne doit pas rester une capacité dormante et doit, au contraire, être activée.

Les interventions incitatives en faveur de la mise en mobilité concernent en particulier les sphères de l'emploi et de la formation. Une initiative phare dans ce domaine, est celle liée au Fonds social européen (FSE). Il s'agit du premier fonds structurel destiné à améliorer la mobilité professionnelle au sein de l'Union européenne. Le FSE a été établi en 1957 par le traité instituant la Communauté économique européenne (chapitre 2, article 123) :

*« Afin d'améliorer les possibilités d'emploi des travailleurs dans le marché commun et de contribuer ainsi au relèvement du niveau de vie, il est institué, dans le cadre des dispositions ci-après, un Fonds social européen qui aura pour mission de promouvoir à l'intérieur de la Communauté les facilités d'emploi et la mobilité géographique et professionnelle des travailleurs. »*

Le FSE a servi, par exemple, au financement des programmes d'échanges de jeunes en apprentissage professionnel dont le but était de forger une conscience européenne (LEBOUTTE, 2008). Dans un premier temps, le FSE était notamment destiné aux travailleurs du sud de l'Italie et utilisé comme *« caisse de compensation [...] des coûts imposés aux États membres par les problèmes de mobilité géographique des travailleurs des régions à fort taux de chômage »* (ibid. : 656). Dès lors, alors qu'il aurait été logique *« que le pays avec le plus grand nombre de chômeurs [Italie] bénéficie du concours du Fonds en proportion à un tel nombre, la réalité [avait] été bien différente »* (ibid.). Le FSE semblait bénéficier davantage aux pays de destination de la main d'œuvre qu'au lieu d'origine. En effet, un élément central du FSE à cette époque était la croyance que les personnes au chômage allaient se déplacer sur le territoire de la Communauté à la recherche du travail (BRINE, 2002).

Au cours des décennies suivantes, le FSE a été reformé à plusieurs reprises. Alors qu'il avait été originellement conçu comme un instrument de politique d'emploi proactif, il s'est transformé, avec son rapprochement d'autres Fonds structurels à partir des années 1980, en un dispositif de cohésion sociale et de redistribution territoriale (BRINE, 2002). Il vise également des objectifs additionnels comme l'intégration des femmes et des jeunes sur le marché de l'emploi, en promouvant la formation et la reconversion professionnelle. Pourtant, la mobilité des travailleurs demeure un objectif stratégique pour agir sur leur employabilité. Dans ce contexte, face à la crise économique des années 2010, le volet « mobilité géographique » fait partie de l'initiative du FSE. Un document récent de la Commission (CE, 2014a : 9) traite explicitement de cette question :

*«Par conséquent, la crise n'a pas approfondi les différences à l'intérieur des pays, mais elle a créé des différences significatives entre les pays. Comme résultat, une mobilité transnationale plus élevée devient un facteur important pour une meilleure affectation des ressources afin de contrebalancer les situations locales du marché de l'emploi en Europe. Pourtant, la mobilité intra-UE est encore basse dans la plupart des pays malgré les améliorations récentes.»*

Dans ce contexte, ce document prévoit que *«les politiques d'encouragement de la mobilité des travailleurs en Europe sont en train de devenir plus importantes à l'égard des perspectives du marché de l'emploi pour la décennie à venir.»* (*ibid.*). Au travers de l'axe de travail «Plus d'emplois et de mobilité», le FSE encourage actuellement les *«chômeurs aussi à se déplacer en Europe pour trouver du travail – par exemple, en leur proposant des stages à l'étranger et des cours de langue»*<sup>5</sup>. Ces actions s'inspirent de la Stratégie Europe 2020 (CE, 2010) en faveur de la croissance et de l'emploi, annoncée en 2010. Plus précisément, la Commission s'efforcera (*ibid.*: 14)

*«de faciliter et d'encourager la mobilité professionnelle au sein de l'Union, de mieux faire correspondre l'offre et la demande sur le marché du travail au moyen d'un soutien financier approprié des Fonds structurels, notamment du FSE, et de favoriser une politique globale d'immigration de la main-d'œuvre tournée vers l'avenir et permettant d'apporter une réponse flexible aux priorités et aux besoins des marchés du travail».*

La stratégie d'encouragement de la mobilité s'applique tout particulièrement à la population la plus jeune. L'un des objectifs du FSE est justement l'encouragement de la mobilité afin que *«des milliers de jeunes acquièrent une expérience professionnelle et des compétences linguistiques à l'étranger»* (CE, 2012: 5).

Le programme *European Community Action Scheme for the Mobility of University Students* ou ERASMUS représente très probablement l'initiative la plus importante en matière de mobilité à des fins d'apprentissage visant la population jeune.

Alors qu'un programme d'action conjoint en matière de coopération universitaire avait été lancé en 1976, c'est à partir de la deuxième moitié des années 1980 que ce type d'initiative s'est consolidé, en application d'une stratégie visant à rapprocher les citoyens européens du projet d'intégration décrit dans les rapports Adonnino sur l'Europe des citoyens de 1985 (FEYEN, 2013). Ces rapports ont pour objectif de proposer *«des dispositions qui concerneront directement les citoyens de la Communauté et qui, visiblement, leur apporteront des avantages tangibles dans leur vie quotidienne»* (ADONNINO, 1985a: 5).

<sup>5</sup> <http://ec.europa.eu/esf/main.jsp?catId=532&langId=fr>, consulté le 1<sup>er</sup> février 2015.

Le premier rapport propose de travailler sur quatre sujets en lien direct avec la mobilité, en proposant des mesures concrètes concernant : la libre circulation des citoyens de la Communauté ; la liberté de circulation des biens, y compris les services de transport ; les formalités administratives pour le trafic frontalier ; et l'extension des possibilités d'emploi et de séjour.

Le deuxième rapport (ADONNINO, 1985b), plus précisément, souhaite «*encourager les échanges de jeunes entre différents États membres*», car cela «*contribue à promouvoir l'image de l'Europe aux yeux des jeunes Européens*». Dans ce contexte, le comité propose qu'«*un programme d'échanges scolaires et professionnels soit établi sous le nom de programme d'«échanges européens»*».

C'est ainsi qu'en 1987 une décision du Conseil a établi «*le programme d'action communautaire en matière de mobilité des étudiants (ERASMUS) [...] destiné à accroître notablement cette mobilité dans la Communauté et à promouvoir une coopération plus étroite entre les universités*»<sup>6</sup>.

Depuis 1987, l'Europe, *via* le programme ERASMUS, a contribué au financement de la mobilité des étudiants et a permis à près de trois millions d'entre eux d'effectuer une partie de leurs études ou un stage à l'étranger. Alors que la volonté de créer un *demos* européen et de favoriser l'échange culturel était très explicite au départ, le programme semble avoir évolué vers un objectif d'acquisition de nouvelles connaissances en vue d'accroître les capacités des étudiants sur le marché du travail (KLOSE, 2013).

Cette évolution s'est traduite, par exemple, en 1995, par l'intégration du programme ERASMUS à l'initiative SOCRATES. Entre 1995 et 2006, SOCRATES était destiné «*à contribuer au développement d'une éducation et d'une formation de qualité et d'un espace européen ouvert de coopération en matière d'éducation*»<sup>7</sup>. Il comprenait différents programmes concernant l'enseignement supérieur (ERASMUS), l'enseignement scolaire (COMENIUS), l'enseignement des adultes ou des actions transversales (LINGUA, MINERVA). Par ailleurs, à la même époque, le programme Leonardo da Vinci était créé dans le but de développer «*une politique de formation professionnelle*» au travers, entre autres, de la mise en œuvre de «*programmes transnationaux de placements et d'échanges*». À partir de 2007, les programmes en matière d'éducation et de formation ont été regroupés sous le programme pour «*l'éducation et la formation tout au long de la vie*», puis, à partir de 2014, sous l'initiative ERASMUS+ qui définit «*la mobilité des individus à des fins d'éducation et de formation*» comme la première action clé, et soutient la mise en œuvre des

<sup>6</sup> Décision du Conseil du 15 juin 1987 portant adoption d'un programme d'action communautaire en matière de mobilité des étudiants (Erasmus) (87/327/CEE).

<sup>7</sup> Décision 819/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 1995 établissant le programme d'action communautaire Socrates.

projets de mobilité dans les domaines de l'éducation, de la formation et de la jeunesse (CE, 2014b).

Pourtant, c'est à partir du début des années 2000 que la mobilité apparaît le plus nettement comme l'élément essentiel du projet d'intégration européenne, lorsque le Conseil européen de Nice approuve une résolution portant sur un « plan d'action pour la mobilité ». Plus précisément, le Conseil de l'UE et les États membres s'engagent « *pour répondre à l'attente forte de leurs concitoyens [...] à prendre les dispositions nécessaires pour lever les obstacles à la mobilité et la promouvoir* »<sup>8</sup>. Le plan d'action vise à « *définir* » et à « *démocratiser la mobilité en Europe* », à « *promouvoir les formes de financement adéquates* », et à « *accroître la mobilité et en améliorer les conditions* ». Il définit quarante-deux mesures concernant « la formation des personnes », le « financement de la mobilité », « l'amélioration de la mobilité » et « la valorisation des périodes de mobilité ». Comme conséquence, en 2001, la Commission publie une brochure destinée aux jeunes européens, intitulée « Passeport pour la mobilité. Apprendre autrement » (CE, 2001). Ce document, qui déclare que « *vivre avec son temps, c'est être mobile, au-delà des frontières* » (*ibid.* : 6) ou que la « *mobilité, c'est l'affaire de tous* » (*ibid.* : 21) et qui plaide pour « *être mobile tout au long de la vie* » (*ibid.* : 11), présente « *un bilan de la situation et des pistes que l'UE et les États membres explorent pour rendre la mobilité accessible au plus grand nombre possible* » (*ibid.* : sans n° de page). Le document annonce, par exemple, la mise au point d'un modèle de CV qui sera connu sous le nom d'Europass et qui facilitera « *la mobilité à des fins professionnelles, aussi bien entre les pays qu'entre les secteurs* »<sup>9</sup>.

Cette stratégie se poursuit au cours des années 2000, avec la création en 2008, par exemple, d'un forum d'experts de haut niveau sur la mobilité « *dont le mandat était d'examiner les moyens d'étendre la mobilité, non seulement dans le secteur universitaire, mais, plus généralement, à l'ensemble de la jeunesse* » (CE, 2009 : 3). De même, en 2009, la Commission publie le Livre vert intitulé *Promouvoir la mobilité des jeunes à des fins d'apprentissage* qui oriente les jeunes vers la préparation des périodes de mobilité, les séjours à l'étranger et la validation et la reconnaissance de cette expérience, tout en plaidant pour un « *nouveau partenariat en faveur de la mobilité des jeunes* » (*ibid.*). Dans le cadre de la stratégie Europe 2020, une initiative intitulée « Jeunesse en mouvement » sera lancée afin, entre autres, d'encourager « *un plus grand nombre [de jeunes] à profiter des bourses européennes pour étudier ou se former dans un autre pays* »<sup>10</sup>. Dans ce contexte, il est possible d'affirmer que les jeunes européens

<sup>8</sup> Résolution du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres, réunis au sein du Conseil, du 14 décembre 2000, portant plan d'action pour la mobilité.

<sup>9</sup> Décision 2241/2004/CE du Parlement européen et du Conseil (15 décembre 2004) instaurant un cadre communautaire unique pour la transparence des qualifications et des compétences (Europass).

<sup>10</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-10-1124\\_fr.htm?locale=fr](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-10-1124_fr.htm?locale=fr), consulté le 1<sup>er</sup> février 2015.

sont censés devenir des « *professionnels hautement qualifiés, cherchant une valeur ajoutée professionnelle ou se déplaçant pour motif d'études, et dont la migration peut être temporaire* » (MURPHY-LEJEUNE, 2002 : 2).

Ces efforts en faveur de la mobilité sont particulièrement importants en matière de coopération universitaire et de recherche depuis la fin des années 1990. La Déclaration de Bologne en 1999, qui constitue la pierre angulaire de l'Espace européen de l'enseignement supérieur énonçait, parmi ses objectifs, la « *mise en place d'un système de crédits comme moyen approprié pour promouvoir la mobilité des étudiants le plus largement possible* » ou la « *promotion de la mobilité en surmontant les obstacles à la libre circulation* ». Parallèlement, au cours des années 2000, différents progrès ont été réalisés en faveur de la consolidation de l'Espace européen de la recherche par le biais des programmes pour soutenir la mobilité des chercheurs, comme les Actions Marie Skłodowska-Curie.

Ces interventions visant à inciter à la mise en mobilité, loin de constituer des mesures déconnectées ou isolées les unes des autres, convergent vers un programme d'action commun dont la mobilité constitue un élément clé. Alors que les effets réels de ces mesures ne sont probablement pas à la hauteur de l'ambition des interventions envisagées, on constate que ce programme d'action devient de plus en plus systématique avec le temps et que la mobilité acquiert un rôle prépondérant comme élément substantiel. De ce point de vue, le projet d'intégration européenne peut être considéré comme un exemple paradigmatique d'intégration et d'insertion sociale basé sur l'incitation à la mobilité et, en conséquence, sur l'accroissement de la motilité. Qui plus est, pour certaines populations spécifiques, comme les jeunes, les chômeurs ou les chercheurs, le binôme mobilité-motilité est, dans une certaine mesure, présenté comme la solution à leurs problèmes respectifs.

Ce n'est pas par hasard si l'actuelle « crise de l'Europe » semble soulever (aussi) une critique générale à l'égard de ce programme de mobilité. La restriction de la mobilité, notamment des personnes, apparaît à l'heure actuelle comme l'un des chevaux de bataille de nombreux mouvements eurosceptiques ou anti-européanistes. Les promesses d'intégration économique et politique, mais aussi d'insertion sociale *via* la mobilité sont, de ce point de vue, remises en question. Face à l'espace de mobilité envisagé par le projet européen, ces mouvements plaident, au contraire, pour des mesures limitant les conditions d'accessibilité des uns comme le seul moyen d'assurer l'insertion sociale des autres. Dans ce paradigme, la mobilité spatiale est vue comme un élément déstabilisateur qui menace l'intégration des sociétés nationales et dénature les anciens mécanismes d'insertion sociale. Le combat pour le contrôle et la restriction des conditions d'accès à l'Europe et à l'intérieur de l'Europe constitue désormais l'une des grandes « luttes pour l'appropriation de l'espace » qui se joue à l'échelle du continent. L'intensité avec laquelle s'affrontent les promoteurs de « l'Europe de la mobilité » et les défenseurs du « retour aux frontières » suggère que la

mobilité spatiale constitue un capital indispensable pour comprendre (et agir sur) les dynamiques individuelles et collectives d'intégration et d'insertion sociale. Considérer la mobilité simplement comme un élément accessoire ou le mot d'ordre d'une idéologie dominante pourrait avoir comme conséquence de manquer l'essentiel de ces luttes contemporaines.

## LA MOTILITÉ : UN OUTIL ANALYTIQUE À VOCATION CRITIQUE

L'analyse sociologique de la mobilité que nous développons depuis une dizaine d'années est au service de la critique sociale. Pour que cette critique gagne en efficacité, il faut éviter tout raccourci théorique ou méthodologique, en rendant visible la complexité et l'ambivalence des dynamiques liées à la mobilité. C'est au travers de la notion de motilité que nous essayons de modéliser ce type de dynamique. Mais la motilité est aussi objet de critique sociale lorsqu'elle est mise en lien avec le « *champ des possibles* » en matière de mobilité :

« *Nous devons prendre en compte les rapports sociaux et les modèles de réussite proposés par une société particulière et les épreuves auxquelles elle soumet ses acteurs pour réussir.* » (KAUFMANN, 2008 : 30)

La motilité devient centrale, car les injonctions en faveur de la mobilité et de la flexibilité sont devenues elles-mêmes centrales.

La notion de motilité contribue à consolider les liens entre analyse et critique sociale à travers trois points fondamentaux.

Elle permet, d'abord, de focaliser l'attention sur des enjeux de mobilité qui constituent, de nos jours, des « luttes » fondamentales « pour l'appropriation de l'espace » ayant des conséquences directes pour l'insertion sociale. Les politiques de restriction des flux migratoires (c'est-à-dire la restriction de la motilité de certaines populations) constituent un exemple paradigmatique de ce type de logique.

Ensuite, la notion de motilité permet d'esquisser l'interaction entre, d'un côté, les stratégies individuelles d'adaptation et, de l'autre, les contraintes et les opportunités de mobilité collectives. La tension entre acteur individuel et structure est ainsi mise en avant dans les analyses sur la mobilité.

Enfin, face aux excès du constructivisme (et du déconstructivisme résultant) qui réduirait la mobilité à une question idéologique, l'analyse en termes de motilité permet d'identifier des situations concrètes (plus ou moins latentes) dans lesquelles les contraintes en termes de mobilité jouent un rôle essentiel pour l'insertion sociale.

Toute analyse sociologique est susceptible d'être « détournée » pour renforcer une critique sociale qui ne correspond forcément pas à celle du chercheur. La notion de motilité n'est pas à l'abri de ces usages. Pourtant, ce n'est pas en abandonnant le souci analytique (et les outils mis à disposition) que la critique sociale deviendra plus pertinente et, à terme, plus juste. Au contraire, l'étude de la

mobilité exige de la part du chercheur une rigueur et une imagination à la hauteur des choix individuels et collectifs et des défis posés par ce type de problématique.

## BIBLIOGRAPHIE

- ADONNINO Pietro, *Rapport du Comité ad hoc « Europe des citoyens » remis au Conseil européen de Bruxelles*, Bulletin des Communautés européennes, tiré à part en Bulletin CE3-1985, 1985a.
- ADONNINO Pietro, *Rapport du Comité ad hoc « Europe des citoyens » remis au Conseil européen de Milan*, Bulletin des Communautés européennes, n° Supplément 7/85, Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes, 1985 b.
- BASSAND Michel, JOYE Dominique, RANDIMBISON Lalao (éd), *Les Suisses entre la mobilité et la sédentarité*, Lausanne : Presses polytechniques romandes, 1985, 339 p.
- BOLTANSKI Luc, CHIAPELLO Ève, *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris : Gallimard, 1999, 843 p.
- BOURDIEU Pierre, «The forms of capital», in RICHARDSON John G. (éd.), *Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education*, New York : Greenwood, 1986, p. 241-258.
- BRINE Jacky, *The European Social Fund and the EU: Flexibility, Growth, Stability*, London : Sheffield Academic Press, 2002, 200 p.
- CANZLER Weert, KAUFMANN Vincent, KESSELRING Sven (éd), *Tracing Mobilities : Towards a Cosmopolitan Perspective*, Aldershot : Ashgate, 2008, 193 p.
- CE, COMMISSION EUROPÉENNE, *Erasmus + Guide du programme*, 2014 b, [ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/documents/erasmus-plus-programme-guide%5ffr%2e%70%64%66](http://ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/documents/erasmus-plus-programme-guide%5ffr%2e%70%64%66)
- CE, COMMISSION EUROPÉENNE, *Europe 2020, Une stratégie pour une croissance intelligente, durable et inclusive*, Communication de la Commission, 2010, 38 p.
- CE, COMMISSION EUROPÉENNE, *Le Fonds social européen : investir dans les personnes : présentation et actions*, Luxembourg : Office des publications de l'Union européenne, 2012, 8 p.
- CE, COMMISSION EUROPÉENNE, *Livre Vert, Promouvoir la mobilité des jeunes à des fins d'apprentissage*, 2009, 25 p.
- CE, COMMISSION EUROPÉENNE, *Passeport pour la mobilité, Apprendre autrement, se former ailleurs*, Luxembourg : Office des publications de l'Union européenne, 2001, 26 p.
- CE, COMMISSION EUROPÉENNE, *Promoting Inclusive Growth: European Social Fund Thematic Paper*, Luxembourg : Office des publications de l'Union européenne, 2014a, 34 p.
- CRESSWELL Tim, «Towards a Politics of Mobility», *Environment and Planning D : Society and Space*, 28 (1), 2010, p. 17-31.
- CUIN Charles-Henry, *Les sociologues et la mobilité sociale*, Paris : Presses universitaires de France, 1993, 304 p.
- ERIKSON Robert, GOLDTHORPE John H., *The Constant Flux : A Study of Class Mobility in Industrial Societies*, Oxford : Clarendon Press, 1992, 429 p.

- FAVELL Adrian, *Eurostars and Eurocities : Free Movement and Mobility in an Integrating Europe*, Malden, MA : Blackwell Pub, 2008, 279 p.
- FEYEN Benjamin, «The Making of a Success Story: The Creation of the ERASMUS Programme in the Historical Context», in FEYEN Benjamin, KRZAKLEWSKA Ewa (éd.), *The ERASMUS Phenomenon : Symbol of a New European Generation ?*, Frankfurt : Peter Lang, 2013, p. 21-33.
- KAUFMANN Vincent, *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 115 p.
- KAUFMANN Vincent, *Re-thinking mobility*, Burlington : Ashgate, 2002, 112 p.
- KAUFMANN Vincent, VIRY Gil, WIDMER Eric, «Motility», in SCHNEIDER Norbert F., COLLET Beate (éd.), *Mobile Living across Europe II : Causes and Consequences of Job-Related Spatial Mobility in Cross-National Comparison*, Opladen : Barbara Budrich Publishers, 2010, p. 95-112.
- KESSELRING Sven, «New mobilities management. Mobility pioneers between first and second modernity», *Zeitschrift für Familienforschung*, (2), 2005, p. 129-143.
- KLOSE Ulrike, «Learning for Life? The New Role of the ERASMUS Programme», in FEYEN Benjamin, KRZAKLEWSKA Ewa (éd.), *The ERASMUS Phenomenon : Symbol of a New European Generation ?*, Frankfurt : Peter Lang, 2013, p. 39-50.
- LEBOUTTE René, *Histoire économique et sociale de la construction européenne*, Bruxelles : Peter Lang, 2008, 711 p.
- MONTULET Bertrand, *Les enjeux spatio-temporels du social-mobilité*, Paris : L'harmattan, 1998, 220 p.
- MURPHY-LEJEUNE Elizabeth, *Student Mobility and Narrative in Europe : The New Strangers*, London : Routledge, 2002, 275 p.
- NEVEU Érik, «Les sciences sociales doivent-elles accumuler les capitaux ? À propos de Catherine Hakim, Erotic Capital, et de quelques marcottages intempestifs de la notion de capital», *Revue française de science politique*, 2, vol. 63, 2013, p. 337-358.
- OFFNER Jean-Marc, PUMAIN Denise, *Réseaux et territoires, significations croisées*, La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube, 1996, 280 p.
- RAVALET Emmanuel, DUBOIS Yann, KAUFMANN Vincent, «Grandes mobilités et accès à l'emploi», *Reflets et perspectives de la vie économique*, n° 3, 2014.
- SWYNGEDOUW Erik, « Communication, Mobility and the Struggle for Power over Space », in GIANNPOULOS George A., GILLESPIE Andrew E., *Transport and Communications Innovation in Europe*, London : Belhaven Press, 1993, p. 305-325.
- URRY John, *Sociology beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*, London & New York : Routledge, 2000, p. 255.
- WRIGHT Erik O., COSTELLO Cynthia, HACHEN David, SPRAGUE Joey, «The American Class Structure», *American Sociological Review*, 47 (6), 1982, p. 709-726.

**Abstract:** *Motility defined as the ability to move can be considered as an entirely separate form of capital affecting social integration. As analytical tool, the concept of motility allows to better describe and conceptualize the interrelation between the dynamics of spatial and social mobility. In so doing, it provides a better understanding of the ambivalences and limits concerning the claims in favor of mobility in contemporary societies.*

## 10

# LES MOBILES SONT-ILS TOUS MOTILES ? CRITIQUES ET QUESTIONS AUTOUR DE LA MOTILITÉ ET DE SON CAPITAL

SIMON BORJA, GUILLAUME COURTY ET THIERRY RAMADIER<sup>1</sup>

**Résumé :** Ce texte ouvre une discussion critique en questionnant les fondements des travaux scientifiques qui mesurent la mobilité des personnes à partir d'un « capital de mobilité » (ou « motilité »). Sont ainsi sondés et discutés les développements et les présupposés théoriques de la perspective « mobilitaire » sur la base des définitions, des mises en forme analytiques et des travaux existants. La critique développée ici se propose de montrer que cette approche fonctionne de manière *circulaire* : l'argumentaire peut sembler n'être qu'une affaire de mots, quand il souligne, pourtant, que les théories sur le monde social ont des effets sur les choses décrites, donc sur les manières de les penser, de les organiser et de les gérer. Les auteurs entendent faire apparaître qu'au regard des concepts déjà existants, les déplacements – et ce que présuppose la mobilité – peuvent s'analyser comme un effet de capitaux, ou, mieux, comme une combinaison des diverses formes de capital. Cela, afin que la recherche en sciences sociales puisse pleinement saisir les effets différenciés de la mobilité, plutôt que d'aborder cette dernière comme ayant des effets sociaux en soi. À l'heure où la mobilité s'impose, à la fois comme croyance normative et comme nouveau pan de l'idéologie dominante, ce texte s'interroge sur les limites d'une analyse de la mobilité par la motilité.

---

<sup>1</sup> La mise en avant d'un travail « pluridisciplinaire » tout en valorisant toujours davantage les modes de reconnaissance nominatifs (par rang ou par nom unique) nous incite à préciser que l'ordre alphabétique des auteurs indique, simplement, un travail où ces personnes ont contribué à cet article à part égale, et « au même titre », dans un souci de mettre la recherche collective au fondement des activités scientifiques. Dans ce cadre, nous remercions ici vivement My-Hanh Huynh-Quan-Chiêu pour ses rigoureuses et précieuses relectures des corrections de forme.

## INTRODUCTION

**E**ngager la discussion autour du « capital de mobilité », c'est accepter la nécessité d'une réflexion sur le statut de « la mobilité » dans les sociétés occidentales ; et ce d'autant plus que la mobilité et son capital sont explicitement liés dans les références phares de la controverse où nous nous situons (KAUFMANN, 2002 ; KAUFMANN, BERGMAN et JOYE, 2004 ; URRY, 2005a et 2005b). Très précisément, la mobilité n'est pas uniquement un phénomène à analyser. Ou, plus exactement, « la mobilité » est désormais davantage qu'un phénomène : un triptyque, à la fois concept, croyance collective et composante de l'idéologie dominante. Elle n'est devenue que récemment un terme de la *doxa* (BORJA, COURTY et RAMADIER, 2013) : depuis elle se diffuse (« vivez votre mobilité », lit-on dans certains transports en commun), s'affiche (les « semaines » de la mobilité), se décline en projets (scolaires ou universitaires, professionnels le plus souvent), se décide en hauts lieux (les priorités à la mobilité dans les programmes des conseils généraux ou régionaux) et se définit dans les recherches en sciences sociales.

Pourquoi débiter par cette précision ? Parce que le chercheur qui commence ses travaux sur ce qu'il pense n'être qu'une « donnée » doit commencer par saisir que ce phénomène, ici « la mobilité », est une coproduction dans laquelle interviennent, de façon plus ou moins continue et intense, plusieurs groupes de personnes : des chercheurs, des artistes, des experts et des politiques (élus, dirigeants de partis ou hauts fonctionnaires). Tous ont participé et participent encore à donner du sens à ce mot, chacun ayant apporté depuis un siècle sa pierre à l'édifice. Les chercheurs ont construit l'ampleur du phénomène ; les artistes en ont produit des représentations ; les experts et les politiques en ont fabriqué les instruments, tout en produisant fréquemment différentes injonctions à « être mobile » (BORJA, COURTY et RAMADIER, 2014). Tous l'ont fait et le font en fonction de leur conception de ce qu'est la société et de ce qu'elle doit être (ou devrait être). Alors que chacun découpe l'objet du débat, pour le constituer en sujet d'importance dans son champ d'intervention et pour fournir des cadres à l'objet construit (ici, la mobilité), nous allons prendre à rebours le processus de construction de ce triptyque pour mieux tenter de comprendre si le concept de motilité en saisit toutes les dimensions.

Ces prolégomènes sont nécessaires pour préciser que nous ne souhaitons pas produire une controverse « idéologique », mais bien interroger les sous-tendus de la motilité et de ses déclinaisons à partir de questionnements épistémologiques et théoriques communs aux sciences sociales (GINGRAS, 2014). Au-delà, notons que si cette interrogation critique peut sembler *a priori* anodine – ou une simple affaire de mots –, elle questionne les effets réels d'une théorie induite dans et par l'objet observé (HACKING, 2008) et repose sur une somme de dimensions qui se résument dans la proposition suivante : si d'aucuns ont de bonnes raisons de chercher dans la mobilité un capital (« motilité »), ces recherches n'en masquent

pas moins que, pour l'analyse, les déplacements – et ce que présuppose la mobilité – sont un effet de capitaux ou, mieux, une combinaison des diverses formes de capital. Fabrice Ripoll et Vincent Veschambre font le même constat, mais cette fois à partir d'une réflexion sur le capital spatial :

«*Nous faisons l'hypothèse que la mobilité n'est pas isolable des autres faits sociaux, qu'elle en est aussi et surtout une conséquence, bref qu'il existe des inégalités sociales face à la mobilité.*» (RIPOLL et VESCHAMBRE, 2005 : 471)

Il y aurait un «renversement mobilitaire» dans l'approche sociologique du capital de mobilité comme il y eut un *linguistic turn* et comme il devait y avoir un virage épistémologique pour situer les savoirs genrés ou analyser les politiques de développement durable. Un phénomène nouveau, appelé mobilité, serait central. Il nécessiterait un «*nouveau paradigme*», mieux à même de saisir les modifications impliquées tant dans l'organisation sociale que dans la conception de la société. Globalement, une injonction à la mobilité, sans maître ni origine, concernerait les déplacements et offrirait autant de terrains à la recherche qu'il y a de programmes adaptés<sup>2</sup>. De cette injonction découle une incitation à chercher ce qui peut augmenter son efficacité, les sciences sociales étant parmi les experts sollicités pour apporter des réponses opérationnelles, non pour gloser sur la pertinence, la nécessité ou la nouveauté du phénomène (BOULLIER, 2009 ; DE MONTLIBERT, 2006 ; LASSAVE et DESAGE, 2003 ; SHINN 2002). Notre propos s'efforce davantage de pointer les ambiguïtés d'un «capital de mobilité» (motilité) qui permettrait de revoir la société à l'aune de «la mobilité» en mesurant des pratiques de déplacements dont, finalement, ont été évacués les rapports sociaux qui les sous-tendent et les font varier. Pour le dire autrement, comme il est difficile de partir à la découverte d'une «*compétence linguistique*» à la Noam Chomsky en passant outre les conditions sociales et politiques de production de la capacité de parler, il nous paraît tout aussi difficile de partir à la découverte d'une compétence dite «motilité» en faisant la même impasse. Cela ne remet pas en cause le fait que les individus se déplacent, comme la critique de la compétence linguistique ne doute pas que les individus parlent. Pour poursuivre l'analogie avec la compétence linguistique, nous proposons de méditer sur cette illusion récente d'un communisme mobilitaire – la mobilité, ce trésor commun, accessible à tous, libérateur de tous –, comme P. Bourdieu proposait de dépasser «*l'illusion du communisme linguistique*», cet autre trésor national à protéger, à valoriser et à imposer en le dotant d'une seule compétence (BOURDIEU, 2001). *In fine*, la motilité scelle, sans jeux de mots, une conceptualisation *circulaire* des déplacements qui fournit au phénomène les moyens de son existence en le validant par ce qu'elle propose de mesurer. Notre critique tente de s'extraire de

<sup>2</sup> Ainsi, une affiche publicitaire de la SNCF, apparue au mois de septembre 2014, met en exergue le dessin d'un groupe de personnes sous le slogan «Mobilité, liberté, solidarité» et inscrit clairement plus bas «Nous partageons + que du transport».

ce que le terme de mobilité a de performatif par son usage récurrent, pour poser un doute systématique sur le « *capital de mobilité* » et sur ce qui serait un « *indice opérationnel pour mesurer la motilité* » (KAUFMANN, 2014).

Faire de la mobilité un capital pour mesurer la mobilité permet-il en effet de prendre le recul nécessaire pour comprendre les pratiques et les déplacements ? L'écheveau est complexe à dénouer et en renvoyant tour à tour la mobilité à la motilité et inversement, notre argumentaire reviendra sur les conséquences scientifiques de l'évidence d'un fait pris pour acquis. Cette exploration nous permettra ensuite de décortiquer les sous-entendus impliquant une perception assignée aux personnes en termes de besoins, de compétences et de potentiels. Puis, ce seront les problèmes des rapports entre mobilité et histoire et entre mobilité et histoires individuelles qui seront soulevés, pour ouvrir sur les biais théoriques et proposer, enfin, de mettre l'analyse dans un autre sens.

À suivre les études sur la mobilité et à envisager les sous-entendus de celle-ci, nous nous demanderons s'il est possible de comprendre les enjeux symboliques d'un déplacement géographique entendu comme mobilité lorsqu'il « *implique aussi un changement social* » (KAUFMANN, 2008)<sup>3</sup>, en se focalisant sur les dimensions instrumentales et géophysiques des processus cognitifs à l'œuvre (compétences et potentiels d'action), pour les introduire ensuite comme des facteurs qui organisent les rapports sociaux. C'est d'ailleurs en tentant de répondre à cette question très générale que nous avons été en mesure de poser progressivement nos interrogations quant à la mesure d'un « *capital de mobilité* », ou motilité, à partir de certains principes de recherche (concepts, théories, usages, méthodes, etc.) et de proposer un doute épistémologique sur la pertinence d'un « *indice opérationnel pour mesurer la motilité* ».

La question est classique en sciences sociales, mais permet ici de discuter cette notion particulière. Le « *capital de mobilité* » permet-il d'échapper aux présupposés de l'idéologie dominante ? Comment ce nouveau capital évacue-t-il les rapports sociaux pour mieux s'adapter au phénomène à observer ?

## L'ÉVIDENCE D'UN FAIT VERSUS L'ÉVIDENCE DE QUESTIONS DE RECHERCHES

### Resituer la critique

Même si elle est peu visible, l'approche critique de ce que sous-tend et implique la mobilité n'est pas nouvelle. Dès 1979, Olivier Querouil et Claude Harmelle produisaient un rapport du CERFI où l'accroissement et la généralisation de la mobilité étaient présentées, d'une part, comme un processus normalisateur des modes de transport et des pratiques spatiales et, d'autre part,

<sup>3</sup> Cette définition de la mobilité a été initiée par Xavier Piolle : « *Plus concrètement, la mobilité est franchissement de limites socialement signifiantes* » (1990, p. 150).

comme une pratique qui n'excluait ni ne s'opposait à la sédentarité, quand bien même cette opposition est aujourd'hui au fondement du sens commun pour décrire la mobilité (QUEROUIL et HARMELLE, 1979). Dans un texte daté de 1978, issu d'un cours sur « la mobilité sociale » et dont une courte partie fut publiée en 1982 (et republiée *in extenso* en 2013), Christian de Montlibert analysait les glissements de l'acception de la notion de mobilité, ses usages politiques ainsi que son potentiel idéologique autour de la réorganisation du monde du travail. Au début des années 2000, Luc Boltanski et Ève Chiappello fournissaient finalement une visibilité à cette critique de l'idéologie capitaliste « *par projet* » (BOLTANSKI et CHIAPPELLO, 2002) que supporte la mobilité, laquelle participe aux « *changements idéologiques qui ont accompagné les transformations récentes du capitalisme* » dans la mesure où le « *nouvel esprit du capitalisme louant les vertus de la mobilité et de l'adaptabilité* » (BOLTANSKI et CHIAPPELLO, 1999 : 286) constitue une manière d'échapper à l'exclusion. Plus récemment, de rares études se sont intéressées aux logiques d'analyse de cette norme discursive devenue « *idéologie mobile* », rappelant qu'elle « *est une ressource pour qui pourra l'instrumentaliser et en usera pour justifier certains comportements et en dévaloriser d'autres* » (MINCKE et MONTULET, 2010), explorant la généalogie des valeurs qui la soutiennent (BORJA, COURTY et RAMADIER, 2014) et les manières précises dont elle « *tend à occulter les autres dimensions de l'insertion sociale* » (FOL, 2009) et les structures déjà existantes des inégalités.

Ces études ne posent donc pas, chacune à leur manière, un constat d'injonction appuyant un fait déjà là, pris comme tel, « *un phénomène incontestable* » (VODOZ, 2004 : 1) sur lequel se fonderaient alors des recherches légitimes et se reposeraient inévitablement, au prisme de la mobilité-mobilité, les interrogations sur un monde social « de plus en plus mobile ». Elles insèrent autrement la diffusion de la mobilité dans une trame explicative (soit politique, soit idéologique, soit pratique, soit par homologie, etc.) qui permet d'envisager des questionnements quant à la légitimité sociale que peut acquérir le terme de mobilité et aux enjeux qu'elle peut revêtir. À tout le moins ici, elles prennent soin de ne pas réintroduire dans l'objet étudié les présupposés qu'il présente et pose spontanément (BOURDIEU, CHAMBOREDON et PASSERON, 1968) pour « *tenter d'éviter ce qui est constitutif de sa relation à l'objet* » (ARASSE, 2004 : 145). Aidés de ces premiers éléments de connaissance, en tant que chercheurs, peut-on alors analyser le monde social avec la « mobilité » ?

## **La mobilité prise telle quelle**

Ces remises en cause de la notion, comme arrivées à contre-temps, n'empêchent bien entendu en rien la mobilité de s'inscrire comme fait acquis et, ces dernières années, ce sont bien les pénibilités (ENAU, LANNON et LORD, 2011), les effets de l'injonction (BACQUÉ et FOL, 2007 ; FOL, 2010) ou encore les difficultés familiales (VINCENT, VIRY et KAUFMANN, 2010) qui sont souvent étudiées. Les investigations

scientifiques portent ainsi généralement sur les effets collatéraux de la mobilité – « *les compositions sociales et spatiales que ces déplacements supposent et génèrent* » (KAUFMANN et MONTULET, 2004) – dans la mesure où la notion, déjà consacrée, veut dépasser la question du déplacement (KAUFMANN et JEMELIN, 2004) en subsumant tous les rapports à l'espace et à la société de l'individu. La mobilité consiste, pour ses laudateurs (AMAR, 2010; BELLANGER et MARZOLFF, 1996; VIARD, 2011; VIARD et ROLLIN, 2006), en un « *au-delà du déplacement* », et comprendrait, quand on veut en rendre compte, toutes les dimensions sociales qui organiseraient et expliciteraient le mouvement de la personne.

Plusieurs questions se posent à ce niveau quand, déjà, la mobilité ainsi envisagée s'appuie sur l'idée d'un monde où elle serait une dimension centrale. Pour qui et pour quoi? Si, lit-on, le « *monde contemporain se caractérise par une forte injonction à la mobilité* » (KAUFMANN, 2011: 3), le chercheur doit-il prendre cette injonction pour principe de l'activité sociale, c'est-à-dire pour un phénomène normalisé que l'on mesurerait pour trouver les moyens d'en atténuer ou d'en généraliser les effets? De la sorte, on tend à occulter que les injonctions ne sont pas formulées à tous de la même façon et n'ont pas les mêmes effets (BORJA, COURTY et RAMADIER, 2013). Par exemple, à propos de la possession du permis de conduire, divers dispositifs ont été mis en place au cours des années 2000, souvent sous une forme associative et avec la contribution des pouvoirs publics locaux, afin de favoriser le retour à l'emploi des plus précaires par l'obtention du permis de conduire (permis social, loueur social de véhicule, etc.)<sup>4</sup>. Pourtant, parallèlement à ces actions, d'autres chercheurs constatent, à l'échelle internationale, que les plus jeunes semblent bouder l'acquisition du permis de conduire (LAMBLIN, 2012).

Que remplace la mobilité? D'où provient ce terme récent? Qui la propose et à qui? Quels espaces élaborent cette injonction? Le chercheur peut-il se contenter de mesurer la mobilité invoquée?

Tout se passe comme si son principe discursif était validé par la possibilité de mesurer le phénomène. Et, à tout dire, poser le constat « d'une injonction à la mobilité » ne demande-t-il pas de saisir l'organisation sociale de cette injonction, sa construction, les circuits de sa diffusion ou sa répartition sociale? N'est-ce pas à partir de cette entrée que l'on pourrait parler du « *rôle de la mobilité dans les sociétés contemporaines* » (KAUFMANN, 2011), c'est-à-dire envisager à qui elle sert et à quoi elle contribue (ORANGE, 2010; VIGNAL, 2013)? Car, si la mobilité devait être consacrée comme un « *fait social total* » – consécration proposée (KAUFMANN, 2012) aussi dans la lignée, nous explique-t-on (GALLEZ et KAUFMANN, 2009), de Bassand et Brulhardt (1980) et de Bourdieu (1993) –, c'est parce qu'elle contraindrait « *tous les hommes d'une société* » sans qu'ils en

<sup>4</sup> Pour plus de précisions sur les dispositifs, voir les documentaires *Je bouge, donc je suis* de l'Institut pour la ville en mouvement dans le cadre de son projet « Mobilité pour l'insertion! » [<http://www.ville-en-mouvement.com/fr/content/je-bouge-donc-je-suis-partie-1>].

aient entièrement conscience (KARSENTI, 1994). Or, dire qu'il y a « injonction », outre l'action consciente que cela suppose chez les ordonnateurs, sous-tend des dimensions rationnelles pour les citoyens (voir *infra*). Cette approche devrait donc inciter à saisir que le politique arrive dans ce fait pour le mettre en forme et le transformer en mot d'ordre. Le chercheur ne devrait-il pas glisser vers une analyse des mises en forme politiques et s'arrêter sur l'organisation, voire la réception, de cette injonction ? De ce fait, en rester à une sociologie de l'action ne participe-t-il pas à la reconnaissance de l'injonction sans l'interroger ? Cette nouvelle injonction ne trouve-t-elle pas dans le monde social des résistances qui permettent de montrer comment les politiques se dotent d'une carte blanche pour continuer à enjoindre ? À partir de ce qui est dénommé un « phénomène » nouveau, aussi peu politique qu'il apparaisse – sinon pour dire qu'il est déjà présent (MAKSIM, VINCENT, GALLEZ et KAUFMANN, 2010) –, le chercheur avide de questionner différents déplacements par la mobilité, puis la mobilité par la rationalité (compétence, potentiel, choix, voir *infra*) ou encore la mobilité par la motilité, ne pose-t-il pas comme *a priori* une vision performative imposant les sous-entendus d'une mobilité déjà homogénéisée et rationalisée ? En procédant de la sorte, le chercheur ne participe-t-il pas à la valorisation de cette injonction ? Ne contribue-t-il pas à rendre normative (plutôt que d'en rendre raison) une notion finalement assez récente, surtout concernant les déplacements ? Le phénomène, à peine inventé « pour des raisons scientifiques », à peine découvert comme « capital », n'est-il pas, par là-même, recouvert du voile le plus apte à permettre aux élites politiques et économiques de mieux le voir et le faire voir en « positif » ?

*« Dans un monde contemporain qui se caractérise par une forte injonction à la mobilité, [...], redonner substance à la notion de mobilité [...] s'avère être une nécessité pour observer la place et le rôle de la mobilité dans les sociétés contemporaines, ainsi que les changements que cette mobilité induit dans les rapports sociaux et leur spatialisation. » (KAUFMANN, 2011 : 3)*

De façon manifeste, l'analogie par laquelle les présupposés de la mobilité (des choses) rejoignent les conditions de l'analyse rend l'approche circulaire, enfermant l'objet dans ce qu'il doit être, dans ce qu'il donne à (pouvoir) penser comme dans les conditions de l'analyse.

La mobilité ne peut être prise telle quelle parce que triple, on n'en saisirait qu'une facette. La penser comme un capital ne l'aborde que par un bout – celui que le concept permet d'enregistrer – et laisse les croyances et les idéologies lui échapper. Ainsi défini, le concept énonce en plus ce dont il doit rendre compte. Car, comme « *syntaxe du discours prophétique* », et par une espèce de formule magique tautologique (désigner un fait par ce qu'il est, par la même chose), il semble alors *justement* désigner ce qu'il paraît être et englober : « *Il persuade parce que, [...] prêt à accueillir toutes les significations, il peut sauver à moindre coût devant l'inexplicable.* » (BOURDIEU, 1963 : 1013)

## LA MOBILITÉ POUR DES PERSONNES COMPÉTENTES ET À FORTS POTENTIELS

### Un fonctionnalisme par la bande ?

Continuons à tirer les fils d'autres *a priori*. Pointons un autre paradoxe qu'implique la mobilité, pour décliner ensuite les problèmes liés à la composition du capital de mobilité.

Nombre de chercheurs s'accordent à envisager un *mobility turn* où les uns, comme John Urry, cherchent une nouvelle discipline quand d'autres, tels Gijb Mom, voient un « programme » disciplinaire à faire advenir (MOM, 2009 : 34). Preuves s'il en est de la nouveauté du fait de mobilité, la consécration de la mobilité induit bien l'invention sociale d'un terme (FRITSCH, 2013). Se pose alors la question classique en sciences sociales de la définition du nouvel objet. Vincent Kaufmann en propose cette version : « *l'intention, puis la réalisation d'un franchissement de l'espace géographique impliquant un changement social* » (KAUFMANN, 2012 et 2011). La motilité, en tant que « *plus ou moins grande facilité à se mouvoir* » (que l'on retrouve dans plusieurs déclinaisons de la motilité), conçoit d'emblée la personne au travers d'une « *intention* » qu'on lui prête par avance. Cette option théorique n'est pas sans effets sur l'analyse, comme le montrent les chercheurs qui ont tenté d'opérationnaliser ce capital :

« *En dépit du soin apporté à la définition statistique de différentes composantes de la capacité à se déplacer, il faut débattre des choix opérés, en partie inspirés par des considérations théoriques et largement contenus par les statistiques disponibles.* » (DELAUNAY, FOURNIER et CONTRERAS, 2011)

C'est que la motilité et le capital de mobilité se sont construits dans le sillage de deux premières décennies de travaux scientifiques sur les déplacements géographiques conçus comme une demande dérivée d'une activité (BORJA, COURTY et RAMADIER, 2014). À partir de cette définition présupposant l'intention de la personne, il s'agissait, avec la mobilité, d'éviter « *le déplacement géographique mesuré de manière fonctionnelle* » (KAUFMANN, 2011). N'est-on pas alors, avec la motilité, dans une perspective qui réintroduirait d'une autre manière le fonctionnalisme ? Et ce, surtout, lorsqu'est clairement explicité que :

« *La motilité se réfère donc aux conditions sociales d'accès (les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux savoirs et compétences (que nécessite l'usage de cette offre) et aux projets de mobilité (l'utilisation effective de l'offre permet de les concrétiser).* » (KAUFMANN, 2011 : 3)

Car, plus précisément encore, dans le cadre théorique de la mobilité, le concept de motilité est envisagé comme une potentialité plus ou moins importante selon les compétences acquises de la personne (KAUFMANN, 2008) :

«*La motilité se définit comme : “l’ensemble des caractéristiques propres à un acteur qui permettent d’être mobile, c’est-à-dire les capacités physiques, le revenu, les aspirations à la sédentarité ou à la mobilité, les conditions sociales d’accès aux systèmes techniques de transport et de télécommunication existants, les connaissances acquises, comme la formation, le permis de conduire, l’anglais international pour voyager, etc.”*» (KAUFMANN, 2011 : 3)

À cette première définition se combine une autre qui totalise les « caractéristiques propres de l’acteur » dans un processus d’appropriation individuel : «*La motilité peut être définie comme la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage.*» (KAUFMANN et WILDMER, 2005 : 200)

Les recherches qui s’appuient sur ce « capital de mobilité », partent de ce postulat. Tout se passe comme si l’individu était doté d’« attributs culturels » permettant de se déplacer dans l’espace géographique. Il suffirait alors d’« acquérir » ceux qui sont utiles dans un espace pour améliorer son potentiel de mobilité. Plus récemment (DUBOIS, RAVALET et KAUFMANN, 2015), ces « attributs culturels » peuvent rester à l’état d’éventualité, c’est-à-dire ne pas être mis en œuvre par la personne, renforçant ainsi, d’une part, la dimension intentionnelle que l’on vient d’évoquer et, d’autre part, les dimensions rationnelles et fonctionnelles d’un rapport des personnes aux déplacements géographiques ou dans les groupes sociaux ; dimensions qui reposent effectivement sur la notion de compétence et s’opposent à une conception théorique en matière de dispositions sociales. Au cœur de ce raisonnement, nous trouvons la notion de « *compétences à la mobilité* », voire de « *capabilité* ». Ces compétences sont des capacités individuelles, acquises ou non, qui conditionnent la mobilité. Elles renvoient à un ensemble de savoir-faire ou de savoir-être distincts d’autres compétences que les chercheurs explorent, sans prêter trop d’attention à la position sociale ou aux conditions d’apprentissage – à l’exception de celles qui relèvent « d’expériences » au sein des interactions familiales – et de mises en œuvre de ces « compétences ». Les « positions sociales », en dépit de la terminologie utilisée, sont envisagées d’abord au travers d’un relevé d’indices d’une compétence utile à la mobilité. Le raisonnement procède par substantialisation des dispositions sociales, de sorte que, par exemple, les personnes qui, à diplôme égal, ne se déplacent pas ou peu, sont envisagées comme n’utilisant pas leurs « compétences » (puisque d’autres le font). Ce raisonnement inverse les cadres de la pensée en sciences sociales. En fait, il correspond à une acception particulière de la notion de disposition, acception adaptée au raisonnement suivi, raisonnement qui révèle la méthode sociologique utilisée. Ce raisonnement aborde les dispositions non pas comme des possibles ouverts devant un individu du fait de l’ajustement qui pourrait se produire entre certaines de ces ressources dans un contexte donné, mais comme ayant des effets en soi. Imaginons le titulaire d’un bac sans permis de conduire confronté à une offre d’établissement du supérieur éloignée de son domicile : ne

pas prendre en compte le contexte – ce que certains trouveraient dans la culture locale (RENAHY, 2005) – interdit de comprendre pourquoi, dans certains territoires, les pratiques de mobilité ne changent pas. L'équation comprend en effet d'autres éléments que ceux qu'une compétence permet d'appréhender. Se déplacer pour aller étudier ailleurs implique que les individus croient en la nécessité de faire des études pour réussir socialement. Dans certains territoires, même dans les catégories bourgeoises ou petites bourgeoises, la réussite sociale n'est pas conçue comme liée à la réussite scolaire. Des jeunes peuvent être titulaires de toutes les compétences requises, ils ne se transporteront pas pour étudier plus loin. Dans le raisonnement sur la motilité, les dispositions renvoient à une tradition sociologique qui n'est pas celle qui a forgé cette notion. Déjà, ces dispositions devraient être conçues comme échappant à la conscience de ceux qui se déplacent. Mais surtout, ce raisonnement réduit les dispositions à la possession vérifiée d'une aptitude : lire une carte, avoir un ordinateur portable, être accepté ou pas dans un groupe. Ce raisonnement sociologique place les dispositions dans l'objet mobilité – même si posséder un ordinateur portable peut renvoyer à d'autres contraintes ou à d'autres enjeux que des déplacements –, après les avoir envisagées comme un acquis produit par l'injonction – travailler ailleurs est une chance ou une obligation pour y arriver – ou par les préférences individuelles – le style de vie renvoyant aux intentions individuelles. Les dispositions fonctionnent alors seules ou cumulées ou organisant les individus. Les croyances, dimensions pourtant centrales dans d'autres traditions sociologiques, n'entrent pas dans cette conception des déplacements.

Dans cette tradition sociologique, outre l'acceptation particulière qui est réservée aux dispositions, la dimension corporelle des personnes en déplacement est, elle aussi, laissée en dehors de la problématique. Le corps biologique (considéré comme acquis) est ajusté aux conditions physiques nécessaires pour se déplacer dans l'environnement. Cet ajustement est particulièrement affirmé dans l'analyse des villes qui sont conçues comme des espaces permettant l'interaction entre les compétences des individus et les infrastructures disponibles (KAUFMANN, 2014). Les conditions sociales d'appropriation des compétences et d'incorporation des habitudes nécessaires sont alors implicitement envisagées comme « extérieures » à la personne (normes, injonctions, interactions par co-présences, etc.), pour mieux faire face à des conditions sensualistes vidées de toute dimension sociale (la fameuse « expérience » de l'individu), rendant ainsi l'investigation des trajectoires sociales incongrue. L'approche est au contraire tournée vers l'analyse quasi prospective – qui pourrait se déplacer et ne le fait pas encore – plutôt que vers les conditions héritées du passé ou incorporées lors de la trajectoire.

Dans les travaux menés sous l'égide de ce paradigme (MAKSIM, 2011), on retrouve cette réduction au fonctionnalisme, qui renvoie pourtant, selon notre lecture, à une interprétation de l'ouvrage retenu comme fondateur, celui de Pitirim Sorokin (1927). Cette réduction utilitariste est d'autant plus étonnante et problématique que le pari est de s'intéresser autant aux déplacements

géographiques de l'individu qu'à ses déplacements dans l'espace social; pari tributaire d'un parti pris sociologique qui consiste à lui conférer une double dimension de « *mobilité horizontale* » (changement d'état – comme changer de religion –, ou de lieu, sans variation sur l'échelle sociale) et « *mobilité verticale* » (changement impliquant une variation de la position sociale). Le modèle initial de Sorokin s'intéressait essentiellement au « *changement (shifting) vertical* » d'une personne « *selon la nature de la stratification* » dont les strates les plus prégnantes et « *intercorrélées* » sont, selon Sorokin reprenant Max Weber, économique, politique et professionnelle. Comme le soulignait son auteur :

*« Le livre traite des phénomènes sociaux dans leur dimension verticale. Il étudie la taille et le profil des “structures sociales” ; leur différenciation dans les strates sociales, les personnes qui habitent chaque strate ; les changements des populations le long de cette ligne verticale. En un mot il traite de la stratification sociale et de la mobilité sociale verticale. La structure horizontale du corps social est mise de côté et ne sera abordée tout du long qu'incidemment. »* (SOROKIN, 1927 : 8-9)

La réduction des propriétés individuelles semble alors se distancier ou, à tout le moins, se singulariser des acquis actuels des études sur la mobilité sociale redevenue « *mobilité verticale* » (reliée à la mobilité géographique), tirant à elle les propriétés qui lui semblent idoines (au prisme de la motilité) pour rendre compte d'un espace social subsumé sous la conception d'une société mobile.

La relecture particulière de ce classique des sciences sociales passe outre la controverse suscitée lors de la publication de l'ouvrage de Sorokin (HEBERLE, 1928; JOSLYN, 1927) et évacue également tout le débat dans lequel cet auteur prenait position, un débat lourdement chargé de prénotions et d'idéologies, car il était, entre autres, question de « *la transmission héréditaire des caractères sociaux* » (DE LA GORCE, 1991 : 261). Le Sorokin retenu pour être à l'origine de la mobilité est donc le produit d'une lecture sociologique cohérente avec la sociologie mise en œuvre pour élaborer le capital de mobilité :

*« En parlant de mobilité, le cadre théorique devient la métaphore spatiale et ce qui est mis en avant, ce n'est plus tel ou tel facteur de mobilité, toujours objet de controverse, mais bien la notion même de déplacement d'individus dans un espace symbolique formalisant la ou les hiérarchie(s) sociale(s) qui structurent la société en groupes, classes, ou strates. »* (DE LA GORCE, 1991 : 248)

## Une essentialisation des besoins... et des efforts

Nous venons de l'effleurer, les « dispositions », chez les tenants de la motilité, s'inscrivent dans une terminologie bien spécifique qui, pour attraper son fait total, les ramène toutes (comme les termes de « ressources » ou de « capitaux ») à des

caractéristiques induites pour et par le déplacement (social et géographique). Ce sont ces mises en œuvre et la rationalité de la personne qui sont mesurées, de façon à insérer le déplacement dans une matrice mobilitaire à partir de laquelle le chercheur peut saisir l'activité humaine. Une dimension de cette matrice repose sur l'axiome selon lequel, en tant qu'êtres bio-physiques, nous avons tous besoin de nous déplacer. Ce biais du besoin fonctionnel induit, par ailleurs, que nous aurions initialement tous le même rapport au déplacement. Une proposition implicite en découle qui évacue les inégalités. Des apprentissages sont nécessaires, là n'est pas la difficulté. Ils sont abordés sans lien avec les conditions de vie, avec la trajectoire et la construction sociale de l'individu : là réside une autre dimension à combler. Comme « *mise aux normes de soi* » (LE BRETON, 2005 : 222-224), ces apprentissages sont trop conçus comme des gestes techniques, appris par une pédagogie appropriée et non différenciée socialement, gestes qui doivent, au mieux, être adaptés à l'état de « capacités » plus génériques de la personne (capacité de compréhension, d'abstraction, d'expression, etc.) pour « intégrer » les normes spatiales et sociales en vigueur. Un monde étrange figure en creux. Un monde où les apprentissages sont standardisés, où les écoles ne sont pas clivées et clivantes socialement, où il suffit « d'être » pour apprendre, puis se déplacer. Une fois assimilé, le potentiel de ressources peut disposer les individus à être motiles. Comme l'atteste cette conclusion de l'enquête sur les populations européennes, « *les plus motiles ne sont pas les plus mobiles, et les moins motiles ne sont pas les moins mobiles* » (DUBOIS, RAVALET et KAUFMANN, 2015). Finalement, le « *paradoxe de la mobilité* » (KAUFMANN, 2008) est plus lié aux composantes de la compétence synthétisée qu'au fait social observé.

Vides de croyances, de corps et de conditions sociales d'apprentissage, où sont les inégalités ? Davantage dans les structures étudiées (les taux de chômage d'une ville) que dans les écarts les plus forts entre les individus suivis dans les populations observées. Car, au travers de la mobilité, c'est très explicitement une vision en strate de la société qui prime<sup>5</sup>. Elle s'intéresse beaucoup aux porosités entre les situations dans un *continuum* social et peu aux conditions de production des inégalités (MASSA, 2011). L'inégale distribution des conditions d'apprentissage est éludée, tout comme les inégalités de détention d'une même disposition. On se rendra peut-être mieux compte du problème posé par cette manière d'envisager le monde social si on le transpose dans l'univers scolaire : en présupposant que les élèves ayant le bac ont une « compétence » en main, cela ne permet pourtant pas d'expliquer les variations de réussite à l'université. En ce sens, les inégalités énoncées ne sont pas inscrites dans un système théorique approprié – que signifie l'inégalité devant la mobilité ? L'inégalité devant ses conséquences ? Devant les espoirs qu'elle véhicule ? Devant les instruments qu'elle promeut ? – et ne font pas référence à des logiques spécifiques (et à des auteurs) selon les secteurs (les inégalités à l'école ne reposent pas sur les mêmes

<sup>5</sup> Dont on retrouve les composantes principales dans l'ouvrage de 1927 de Sorokin...

logiques que les inégalités au travail ou que les inégalités face à l'exclusion), de sorte qu'elles renvoient à des indicateurs concernant un territoire (une ville) ou un fait social (le chômage) et non à la sociographie de la population étudiée.

Prenant les inégalités de haut alors que la population étudiée est en bas, le capital de mobilité sous-tend un accès à la mobilité sociale en lien avec une mobilité géographique par des compétences qui peuvent être acquises et mises en œuvre, les conséquences entraînant étant similaires. Ainsi, cette fois, ce sont les spécificités des espaces (ou champs) traversés, ou « *infiltrés* » selon l'expression de Sorokin, qui interrogent. Que font les injonctions particulières (DESAGE, 2014 ; FOL, 2010 ; FOL et MIOT, 2014), les pénibilités singulières (ENAU, LANNON et LORD, 2011), les stigmatisations précisées (BORJA et RAMADIER, 2013), si ce n'est conditionner la position sociale – à moins d'être mises sous le boisseau –, comme les difficultés que rencontrent quotidiennement les « gens du voyage » ? Qu'ils soient stigmatisés précisément par le caractère nomade de leur mode de vie montre ici clairement que les effets sociaux de la mobilité ne sont pas les mêmes pour le nomadisme saisonnier et le caravaning touristique. Ces contraintes sont envisagées au prisme du capital de mobilité (KAUFMANN, BERGMAN et JOYE, 2004) comme les « efforts » nécessaires à une mise en œuvre : effort physique (dépense et fatigue du corps, et plus généralement dépense énergétique), psychique (les capacités cognitives, la fatigue), culturel (les compétences), économique (l'apport financier), politique (l'offre de transport), etc. Tout se passe comme si l'hypothèse du choix, du potentiel ou de la compétence pouvait se permettre de traiter des inégalités en faisant l'impasse sur les conditions de leur économie spécifique, sinon en les considérant au travers de la mobilité et, donc, de ce but à atteindre par la motilité. Car, avec l'intention qu'on lui prête par avance, la personne est ramenée à « un projet de mobilité », l'équivalent d'une rationalité qui serait, elle aussi, valable pour tous et, qui plus est, accompagnerait la conception récente du rapport entre ce qui serait un déplacement dans l'espace géographique et un déplacement social (« bouger pour s'en sortir »). L'utilitarisme à base fonctionnaliste qui sert la mobilité dans son capital est plus qu'esquissé et fait recette. « Faute de projet, pourquoi bouger ? » demande le géographe Francis Beaucire lorsqu'à sa manière, il fait l'éloge de la motilité. Car en effet :

*« Atteindre son but, une ressource distante en l'occurrence, nécessite un effort à plusieurs dimensions, à la fois monétaire (le coût du transport), temporel (la durée du trajet), corporel (la pénibilité), cognitif et culturel (il faut connaître et comprendre espaces et réseaux). »* (BEAUCIRE, 2010)

Quand sont dépassés les déplacements et leur mesure fonctionnelle au travers de la mobilité-motilité, on retrouve une conception volontariste, rationnelle et fonctionnelle des besoins de l'individu. La mobilité comme « besoin » est une conception qui a pris de la vigueur avec la définition utilitariste des déplacements (le déplacement comme demande dérivée d'une activité, voire d'un programme d'activités) dès le milieu des années 1970 (CULLEN et GODSON, 1975), au moment

où l'approche désagrégée (et centrée sur l'individu) s'est ajoutée à celle qui définit et analyse le déplacement géographique en termes de flux (BORJA, COURTY et RAMADIER, 2014). La boucle est bouclée: la conception et l'investigation des contraintes liées à la mobilité s'appuient clairement sur le postulat d'une «nécessité à se déplacer».

### **À compétences égales.... Mobilité pour tous**

Directement attachées au potentiel, les compétences liées à la mobilité font du capital de mobilité une version individualisée et rationaliste des conditions d'actions. À la manière de l'économisme, le capital de mobilité semble n'être que le résultat d'une accumulation de ressources utiles à la mise en œuvre des déplacements géographiques (ou non) inscrits dans des déplacements sociaux, ce que le modèle nomme la motilité, pour mettre l'accent sur la notion plus générale de potentialité d'action (et insister sur le fait qu'en dernier ressort un déplacement peut ou non être effectif), ou sur la compétence pour se référer aux normes. Et tout est pensé comme si, dès lors que la ressource était suffisante, la pratique n'était alors plus que du ressort de l'individu pour sa mise en place. En effet, lorsque la personne a acquis les manières de faire nécessaires à la pratique (compétence), que ces manières de faire ont un sens pour elle (appropriation) et que la situation permet également sa mise en œuvre (accessibilité), alors la pratique est possible (KAUFMANN, BERGMAN et JOYE, 2004). Et si elle n'est pas effective, seule une raison personnelle pourrait l'expliquer (choix, préférence, etc.). Autrement dit, le modèle de la motilité correspondrait à l'articulation de trois types de normes, à savoir les normes situationnelles, comportementales et cognitives, en laissant de côté leur construction comme leur ré-actualisation sociale.

Dès lors, les rapports sociaux apparaissent en second plan, généralement sous la forme d'interactions/coprésences qui participent à la mise en place des normes: apprentissage, construction collective des valeurs (culture), construction collective de l'organisation spatio-temporelle de l'environnement. Ces rapports sociaux sont ainsi centrés sur la coopération, édulcorant les luttes, la légitimité quant à la construction des normes, et finalement le rapport des personnes aux normes en question. L'analyse des inégalités sociales à propos de la mortalité routière (GROSSETÊTE, 2010) est exemplaire d'autres manières de faire permettant d'échapper à la vision par la norme mobilitaire. En effet, alors que seuls les jeunes hommes sont présentés comme étant les plus exposés aux accidents, notamment par les assurances qui se plaisent à expliquer le phénomène en croisant les compétences (faible expérience de conduite) avec des penchants individualisés (le goût du risque, la recherche de sensation, l'alcool, etc.), il s'avère que, sur la route, la surmortalité ouvrière est aussi stable que la sous-mortalité des cadres. La diversion par le fait divers journalistique, la mise en scène cinématographique des accidents, ou encore par l'effet spatial (la probabilité

d'accident mortel augmentant avec la distance parcourue), précise Mathieu Grossetête, renforcent également l'occultation de la mortalité routière comme un fait social. Pourtant, ce sont statistiquement de jeunes hommes effectivement, mais de classe populaire, qui sont dans des situations sociales et professionnelles particulièrement précaires, qui résident dans des secteurs géographiques paupérisés (milieu rural), et qui circulent en conséquence plus souvent sur des voies faiblement sécurisées (départementales), alors même que la moyenne des distances parcourues annuellement en automobile est plus faible pour ces profils sociologiques que pour les cadres. Ces conducteurs avaient le permis (compétence), un véhicule (accessibilité) et l'utilisaient pour se déplacer (appropriation), tout comme les cadres qui sont arrivés à destination ! Les classes populaires sont en danger sur la route. Telle est la leçon de sociologie dégagée des formulaires qui sont à l'origine de l'invisibilisation du social dans les statistiques de la mortalité routière.

## LE « CAPITAL DE MOBILITÉ » PERMET-IL DE FAIRE DE L'HISTOIRE ?

### Les angles morts

En continuant à dénouer la pelote, on peut revenir à cette nouveauté *du fait de mobilité* pour, autrement, tenter de briser la circularité des considérations qu'il nourrit sur le monde mobile. Plutôt que de vanter sa nouveauté, peut-on s'arrêter et interroger la place que l'histoire accorde à ce que proposent la mobilité et son capital ? Nous sommes d'emblée confrontés à une difficulté de taille : puisque la « mobilité » est un terme apparu récemment (et c'est encore plus vrai pour la motilité), peut-il permettre de remonter dans le temps ? Peut-il permettre de découvrir les conditions dans lesquelles des individus étaient mobiles, ou ne risque-t-il pas de projeter sur le passé tout ce que sa réussite présente fait voir ? Il y a là un risque « d'illusion rétrospective » (voir le passé avec ses conceptions présentes) ou un risque d'« anachronisme », voire de « métachronisme » et autres déclinaisons, c'est-à-dire de parler d'un fait ou d'un phénomène qui n'existait pas auparavant. Daniel Arasse pointait le principe en histoire de l'art lorsque celle-ci voit par exemple du réalisme avant Courbet en parlant « *du réalisme de Giotto* » :

« *Giotto s'intéresse au réel, qu'il en ait une autre conception, un désir de le représenter autrement que ne l'a fait Duccio ou Cimabue, certainement. Mais ce n'est pas du réalisme, ou alors on ne comprendra pas pourquoi Courbet dit qu'il est réaliste et qu'il en est fier.* » (ARASSE, 2004 : 145-146)

De l'histoire de l'art à l'histoire de la sociologie, il n'y a qu'un pas que permet de franchir Gilles De la Gorce lorsqu'il pointe le même problème, posé par la réinterprétation critique de Charles Henri Cuin qui voit chez Sorokin un « *fonctionnalisme méthodologique* » (CUIN, 1988) :

*«Il s'agit là d'un anachronisme : le fonctionnalisme n'existe pas encore en sociologie. Si Sorokin pense que la stratification sociale est inévitable (et non pas nécessaire), il est très éloigné de ce que serait une théorie fonctionnaliste au sens de Parsons ou de Merton.» (De la Gorce, 1991 : 245)*

Le problème de l'anachronie et de l'anachronisme est complexe. Il se pose assez lourdement chez les historiens (DUBY, 1961 ; DUVAL, 2008 ; FEBVRE, 2003), et dans les sciences sociales en général (PASSERON, 1991 ; RANCIÈRE, 1996 ; RUIZ, 2014), jusqu'à interroger *«l'ethnocentrisme des savants»* (WEBER, 1992) ou à reconsidérer les risques pris en envisageant de manière plus ou moins contrôlée le passé avec les lentilles de la lorgnette du présent. Et ce, surtout peut-être, lorsque réécrire l'histoire des déplacements en autant d'histoires de mobilité devient un exercice du temps présent permettant autant la légitimation d'un des phénomènes que celle de son auteur du jour. La tentation n'est pas nouvelle. Déjà, Sorokin lui-même inventait *«une sorte de fable visant à reconstruire le passé historique dans la perspective de la mobilité sociale [...]»* (DE LA GORCE, 1991 : 245).

Dernier problème s'agissant de saisir l'histoire au prisme de la mobilité, à l'échelle de la personne cette fois. La mobilité, on l'a dit, repose, d'une part, sur des projections futures ou envisagées (intentionnalité, potentialité, projets, etc.) et, d'autre part, sur des acquis ponctuellement réattribués (apprentissage) et jamais resitués dans une trajectoire et le système des inégalités où elle s'organise. Ainsi, tout est pensé comme si le passé n'était finalement qu'une collection de savoir-faire biopsychologiques permettant de maximiser des potentialités, autrement dit de s'inscrire dans un futur ouvert au plus grand nombre de situations possibles. Même quand des recherches historiques sont menées sur la mobilité (FLONNEAU et VINCENT, 2009), elles portent presque toujours sur des objets ou des infrastructures techniques (le train, le vélo, l'automobile, la route, l'aéroport, le port, etc.) ou des dispositifs administratifs qui appartiennent à l'imaginaire du progrès social et/ou économique. Autrement dit, tout se passe comme si «la mobilité» était un terme conceptuellement tourné vers le futur (à l'exception peut-être de la mobilité résidentielle à ses débuts), quand «la trajectoire» serait un terme orienté vers le passé, donc non opératoire.

La liste des questions serait longue : peut-on utiliser la mobilité pour penser l'exode pendant la Seconde Guerre mondiale ? La motilité pour envisager l'exode rural dans les sociétés industrielles ? Les voyages avant l'avènement du tourisme et des vacances ?

En tentant de regarder dans le rétroviseur avec la « mobilité », il devient très difficile de combiner celle-ci avec des travaux même relativement récents, comme les enquêtes de l'Insee des années 1960, par exemple. La raison est simple : ce qui se nomme aujourd'hui « mobilité » se dénommait auparavant « déplacement » ou « transport », notamment dans les diverses politiques publiques qui ont mis en place les équipements à notre disposition pour nous déplacer. Le terme de « transport » n'a pas les mêmes significations et sous-entendus que

celui de «mobilité». Cette substitution d'un mot à un autre a des effets sur les pratiques concernées, certaines obtenant une considération croissante et positive (se déplacer est-il une perte de temps ? Pour qui ? Quand ?) quand d'autres n'ont pas obtenu leurs lettres de noblesse car n'accédant pas à ce statut recherché de «mobilité» (les gens du voyage sont-ils mobiles ? Les personnes retournant «au pays» pendant leurs vacances font-elles des voyages ?). Ces connotations induisent un nombre d'injonctions auxquelles les individus ont beaucoup de difficultés à répondre en étant rationnels. Pourquoi envoyer sa fille en voyage d'études à l'étranger alors que «c'est pour les garçons» ? Cette réponse est-elle d'un autre temps, d'une autre catégorie sociale, ou est-elle exemplaire d'un faible capital de mobilité ? Et quand on est à même de comparer les titulaires du permis de conduire sur plusieurs décennies, sommes-nous en présence d'un indicateur de motilité, ou objective-t-on tout simplement des rapports à l'automobile ou des rites d'entrée dans la vie adulte des jeunes hommes qui évoluent dans le temps ?

### **De l'écrasement des histoires...**

Il faut être ensuite attentif au fait que depuis «les révolutions industrielles», le mode de production et de gestion capitaliste n'a cessé de déplacer les personnes pour les localiser relativement à leur force de travail, de générer des villes, des espaces urbains, des «cités ouvrières», bref, de la sédentarisation (JEANPIERRE, 2005). L'arrivée de la mobilité dans les sociétés industrielles présente beaucoup de traits communs avec ces fictions habiles qui évitent de parler directement des enjeux économiques ou les abordent comme des «gestions» de flux et de personnes *via* les «délocalisations». C'est en effet à partir des années 1960 et de la fin des fameuses Trente Glorieuses que se construit un discours incitant à se déplacer pour trouver du travail, puis à valoriser le fait d'avoir plusieurs «expériences professionnelles» quand ce n'est pas plusieurs activités en même temps. Se développe, dans le même temps, l'idée que la «mobilité sociale» ascendante se fera certes encore par le diplôme, mais aussi par une formation tout au long de sa vie et, surtout, grâce à une autre mobilité, géographique celle-là. Les enjeux et les contraintes liés aux déplacements ne sont donc plus les mêmes d'une époque à l'autre.

Rechercher si les individus disposent d'un «capital de mobilité» revient à écraser une dimension fondamentale qui constitue leur vie dans un contexte spécifique: leur histoire et notamment la question du «comment» ils ont traversé ces dernières décennies. Cette histoire vécue est-elle pensable en termes de «compétences», donc de motilité, de «capital de mobilité» ? À force de l'avoir entendu vanter, ceux qui l'ont subie ont-ils capitalisé les mêmes expériences ? Et, du fait de cette histoire ou du fait d'une opposition plus idéologique à tout ce que la mobilité ressasse, ne pas vouloir se déplacer, est-ce être sans ressource ? Ne pas être «mobile» est, en effet, bien fréquemment

entendu, pour certaines catégories de personnes, comme une non «capacité» au «changement», à «l'adaptation», etc. Cela signifierait, dans un sens plus moral, être «archaïque», «dépassé» quand, on le sait pour les plus dotés de ressources, défendre ses espaces de vie et ses assises locales est une signe de noblesse (PINÇON et PINÇON-CHARLOT, 2007). Il y a alors un quasi-déni à faire comme si tout individu pouvait payer le prix de ses déplacements dans des espaces dont les frontières ne sont pas les mêmes selon la position sociale occupée, dont les expériences et les relations potentielles varient elles aussi en fonction de cette position.

### ... aux réajustements des histoires

Alors, puisque c'est aussi de cela dont il est question, peut-on analyser autre chose que le «bon» salarié, – avant tout le «bon» cadre – avec le capital de mobilité? La notion ne repose-t-elle pas en fait sur les «bonnes pratiques» des «bons clients», ceux qui «navettent», «pendulent», voyagent à satiété? Plusieurs dimensions sont importantes à distinguer quand on veut analyser la «mobilité». Il y a tout d'abord la dimension propre au déplacement (qu'est-ce qui est perçu comme rapide? Loin? Différent? Dans quel sens se déplace-t-on? Du travail au domicile ou l'inverse?); dimension qui rejoint celle de l'individu, de sa liberté, de son autonomie, de son épanouissement, du passage d'une étape à une autre dans la vie qui est la sienne, étape qu'il ne «choisit» pas toujours, même quand il y réfléchit longtemps. Ces deux premières dimensions rejoignent, à leur tour, celle de l'économique où l'individu se retraduit à travers ses projets, sa réussite, son mérite, son évolution professionnelle. Toutes ensemble, ces trois dimensions amènent à comprendre que la «mobilité» renvoie à un principe de liberté de l'homme et à ses activités, en lien avec une société elle-même vue en évolution et où l'individu et l'individualisme, envisagés dans une sorte de processus «en progrès», gagneraient l'un comme l'autre en «autonomie». Avec la «mobilité», les incitations aux déplacements réintroduisent toujours, en les flattant, les principes d'une liberté fondée sur les plus sensibles et les plus louables sentiments d'«épanouissement personnel», eux-mêmes entendus et transposés sur un mode économique. Être «mobile» cristallise ainsi une promesse de promotion qu'un individu rationnel, pris par cette représentation «positive», peut difficilement refuser. Avec la «mobilité», l'individu se trouve cloisonné dans un *homo æconomicus* dont les «compétences» permettent de «se réaliser» et de «faire carrière», quelles que soient les frontières géographiques à franchir.

En somme, analyser la «mobilité», c'est avant tout envisager les existences au travers d'une capacité à s'adapter à différentes formes de changement qui sont imposées dans la vie quotidienne de plus en plus d'individus, du salarié en reclassement à l'équipe délocalisée, jusqu'à l'élève en quête d'établissement en passant par le fonctionnaire devant changer d'affectation, le chercheur

devant s'internationaliser. Mais c'est aussi être confronté à une nouvelle façon de dire et de vivre la « mobilité professionnelle », non plus celle qui consiste à changer de lieu pour retrouver du travail, mais celle qui consiste à devoir changer de travail plusieurs fois dans sa vie (le « droit à la formation toute sa vie » en étant la consécration). Cette mobilité a été euphémisée pour ne pas dire que c'est de « flexibilité » dont il est question. En mars 1997, J. Chirac président de la République reconnaissait ouvertement au cours d'un entretien télévisé qu'il préférerait « mobilité » à « flexibilité » : « *Je n'aime pas beaucoup ce mot [alors que] en revanche, la mobilité est tout à fait évidente.* » Faut-il, pour autant, forger un « capital de flexibilité » ? Autrement dit, le « capital de mobilité » ne dit-il pas aussi les incompétences à être flexible ? Le terme de mobilité est, en effet, tellement lié idéologiquement à celui de flexibilité que nous nous interrogeons pour savoir si cette conclusion n'est pas autre chose qu'une tautologie :

*« Dans le monde du travail actuel, qui valorise la flexibilité, le capital de mobilité, ou "motilité", est une ressource clé dans un parcours professionnel en vue d'une mobilité ascendante » (KAUFMANN et WIDMER, 2005).*

## LES PROBLÈMES D'UNE THÉORISATION AJUSTÉE À ELLE-MÊME

Nous retrouvons l'enjeu de la controverse et d'autres questions de sciences sociales utiles pour réfléchir aux capitaux et mettre en lumière le paradoxe qui consiste à vouloir faire de la sociologie avec un capital sans s'inscrire dans la sociologie des capitaux. En effet, cette notion se plaçant dans la logique développée par Pierre Bourdieu<sup>6</sup>, nous sommes déjà surpris de ne pas retrouver ce qui, sociologiquement, s'articule avec le capital : entre autres, l'habitus, le champ et l'*illusio*. Plus généralement, à la suite d'Érik Neveu, nous posons un doute sérieux sur la multiplication du concept de capital en sciences sociales :

*« Il ne peut ni fonctionner par l'infinie scissiparité d'espèces sans cesse nouvelles ni devenir une serpillière conceptuelle épongeant des notions qui gagnent à être distinguées. » (NEVEU, 2013 : 337)*

---

<sup>6</sup> Bourdieu projette dans l'espace social plus de variables que ce que Marx nommait « capital » pour redéfinir les classes sociales. En abordant tant la formation scolaire que nombre de pratiques quotidiennes (lecture, boissons, vacances, etc.), il bascule sur la « classe objet » pour appréhender les luttes de classement dans les sociétés contemporaines (BOURDIEU, 1994, p. 54). Dans cette logique, les déplacements ne sont que des variables de plus à projeter afin de vérifier si elles sont enjeux de luttes et si elles s'intègrent dans les oppositions structurales les plus fortes. En faire directement un capital sans passer par la vérification de la pertinence et de l'efficacité de ces variables sur les individus revient à faire l'économie du raisonnement statistique. On passe directement à la certification d'une conception politique dont on ne sait toujours pas si elle est pertinente sociologiquement.

## Un capital de quoi ?

La recherche peut-elle expliquer un phénomène en élaborant une variable n'opérant que sur ce phénomène ? En clair, il faudrait le « capital de mobilité » pour « la » mobilité, comme certains pourraient croire qu'il faut un capital économique pour explorer le travail, ou encore forger un « capital temps » pour analyser les rapports au temps des individus. La célèbre mise en garde de Marx – le « *capital va au capital* » – n'est-elle pas ici utile ? Quel est le phénomène qui caractérise nos sociétés ? La « mobilité » accrue de certains ou « *les basculements de la mobilité à l'immobilité* » (CASTEL, 1995). Invoquer un « capital de mobilité » ne consiste-t-il pas à rendre invisible l'immobilité du plus grand nombre. Que faire alors devant cette conclusion de Hugues Lagrange pour qui il y a eu « *une réduction de la mobilité [qui] n'est ni perçue ni évaluée* » (LAGRANGE, 2010 : 252) ? Cette réduction toucherait surtout les ruraux, les inactifs et les quartiers sensibles (COULANGEON et PETEV, 2012). De deux choses l'une : soit le capital n'irait pas chez eux, soit l'immobilité revêt plusieurs dimensions, tout comme le capital s'exprime selon différentes espèces, ce qui ne permettrait plus d'opposer simplement la mobilité à l'immobilité. Dès les premiers temps de l'usage du terme de mobilité à l'endroit des déplacements géographiques, Monique Hirschhorn et Jean-Michel Berthelot proposaient d'envisager l'immobilité comme un aspect à part entière de la mobilité, alertant sur ce trait contemporain qui fait que « *la mobilité n'exclut pas nécessairement la sédentarité* » (HIRSCHHORN et BERTHELOT, 1996 : 9). Bien avant, quand la sociologie cherchait ses métaphores, Maurice Halbwachs précisait que l'immobilité n'est souvent qu'un mouvement qui est soit imperceptible sur le moment, soit rendu statique pour les besoins de l'analyse :

*« Ces périodes de prétendue immobilité ne sont que des périodes d'une mobilité moindre [et] à chaque moment les formes des peuples semblent nettement arrêtées et définies, et l'on croit qu'elles ne subissent de changements important que de loin en loin. »* (HALBWACHS, 1938 : 85)

Pour le dire à ceux qui ne l'auraient pas perçu entre les lignes précédentes, il existe une tautologie des perspectives mobilitaires lorsque la mobilité se mesure par la motilité et que la motilité va à la mobilité. À bien lire (voir *supra*) et relire les implications de ce concept de « motilité » (et ses évolutions), on se rend compte qu'il agrège des dimensions complexes déjà conceptualisées en sciences sociales. Ainsi, tout ce qu'il tâche de dégager, ajouté aux facteurs qu'il associe en un seul concept, noie les conditions de production du déplacement dans une totalité où plus rien de ce qui l'anime n'est visible. Tout se passe comme si, par une sorte de retour à l'injonction en une définition *a priori* de l'individu et de sa place dans la société, ce concept faisait de la mobilité la condition incontournable d'être par laquelle il se définirait forcément, puisque son être est nécessairement déplacement.

La mobilité agrémentée de la motilité n'est pas réductible aux déplacements et est précisément utilisée dans le but de caractériser les logiques sociales qui faisaient défaut dans les analyses antérieures sur les transports et les déplacements géographiques (FLONNEAU et VINCENT, 2009; KAUFMANN, 2002). Or ce qui fait défaut englobe toutes (ou presque) les dimensions constitutives de la personne, que d'autres programmes de recherches précisaient pourtant; et la mobilité devient, tout à la fois, une explication, un outil d'analyse, une question de recherche, une cause, un principe, une logique et le fait à analyser au travers du concept qui l'expliciterait, la motilité. Sorte d'inscription totale de la personne dans, en et par la mobilité, tout se passe comme si la motilité apparaissait au cœur d'un schème théorique circulaire où la mobilité constatée (sans être construite) définit (sans la conquérir) l'explication de la mobilité (alors constatée par son présumé). Mais, plus loin encore, par une sorte de ruse de la raison, l'analyse repose sur un principe qui organise à la fois l'individu dans le monde et le monde autour de l'individu. Tout est donc relativement mobile, à tout le moins motile, et la motilité s'inscrit dans une perspective où se revisitent les rapports sociaux à la mesure d'un besoin de mobilité et où se réécrit ce qu'était la société d'avant. Cette perspective s'inscrit dans ce nouveau paradigme de la mobilité envisagé comme un moyen possible pour revisiter, voire moderniser, l'analyse des rapports sociaux.

### **Les limites d'un capital métrique**

Reprenons, dans l'ordre, les questions qui viennent d'être listées, parfois en creux. En premier lieu, se pose une question de cohérence. Partant du capital, le chercheur peut tenter une première expérience : objectiver l'inégal accès aux moyens de transport en quantifiant les expériences et les ressources accumulées par un individu pour se déplacer. Il faut alors discuter des variables retenues, de leur contribution relative et de leur dépendance les unes envers les autres (l'origine sociale et la distance domicile-lieu de travail varient-elles ensemble ? Dans quel sens ? Sont-elles indépendantes ?), car « *une simple mesure de la fréquence ou de la durée des mobilités ne suffit pas à établir l'inégalité des individus face à cette ressource* » (DELAUNAY, FOURNIER et CONTRERAS, 2011).

Ces auteurs précisent également que la complexité d'une question centrée sur le capital, dès lors qu'il s'agit de déplacements géographiques, repose aussi sur le fait qu'une même expérience ou qu'un même apprentissage n'a pas les mêmes incidences sur différentes pratiques spatiales (par exemple, l'expérience migratoire ne permet pas de comprendre les navettes quotidiennes quand elle contribue, en revanche, à saisir les mobilités quotidiennes intra-urbaines).

Cette première expérience n'est pas celle suivie. Le « capital de mobilité » se veut un concept à la manière de Pierre Bourdieu, mais il nous manque des précisions. Il en est ainsi de l'enchaînement de ce capital de mobilité avec les trois capitaux classiques : le capital social – les relations mobilisables, les

connaissances, les liens familiaux, etc. –, le capital économique – les ressources financières, l’immobilier, les possessions, etc. – et le capital culturel – les diplômes et les codes linguistiques. Nous savons tous que ces trois formes de capital ne se trouvent pas de la même manière dans les différentes catégories sociales et que les champs – les espaces de concurrence avec leurs lois et leurs organisations propres – nécessitent de savoir et de pouvoir mobiliser les ressources adaptées à chacun d’entre eux – pour faire carrière dans le champ universitaire, la force physique importe peu. Si capital de mobilité il y a, que deviennent les autres capitaux de la sociologie ? Il nous semble que les trois capitaux classiques, auquel il faut ajouter le capital symbolique, posent déjà des questions d’empiètement de la motilité. Le coût des transports doit-il sortir du capital économique et pourquoi ? La compétence n’est-elle pas objectivable dans une composante du capital culturel ? Être un bon marcheur est-il capitalisable ? Les différentes formes de mal des transports sont-elles à extraire sous la forme d’un capital corporel ?

Si c’est un indicateur de rationalité économique qui est recherché, comment procéder à partir de questions permettant d’évaluer ce que dépense le répondant dans ses déplacements quotidiens ? Si certains n’ont pas idée du coût hebdomadaire ou mensuel de leurs déplacements, d’autres en ont une idée précise. Et ce n’est pas nécessairement lié à un groupe social spécifique : dans un même groupe, on peut retrouver, par exemple, cette opposition selon l’âge. Comment développer cet exemple de sorte qu’il puisse montrer, dans la méthode d’analyse, la différence entre compétence et disposition, et entre potentiel normé et légitimation de la norme ? Autre problème posé par la quantification de la motilité, peut-on sortir avec ces indicateurs du périmètre des pays occidentaux ? À supposer qu’on puisse poser à un Peul les questions retenues sur ses déplacements quotidiens, comment rendre compte de sa dépendance sociale et économique à l’égard des mouvements qu’il doit faire dans l’espace pour survivre ?<sup>7</sup> La même difficulté peut découler du codage de deux individus *a priori* interchangeables : même âge, même sexe, même habitat (ils peuvent même être voisins), mêmes déplacements quotidiens pour le même but. Ils vont tous les deux le mercredi soir au cinéma, l’un dans un cycle « art et essai » dont il est membre, l’autre à la séance de sortie des nouveautés à laquelle il est abonné avec un tarif préférentiel. Le capital de mobilité pourrait être parfaitement analogue, alors que la position dans l’espace social ne l’est pas et que la pratique qui est le but du déplacement n’est pas la même non plus. Comment envisager et mesurer le déplacement comme composante d’une pratique culturelle permettant aux individus d’arriver *in fine* à se différencier, alors que, dans l’ordre mobilitaire, ils sont égaux et indifférenciés ? Mais, plus encore, que devient le capital

---

<sup>7</sup> Qu’on ne se méprenne pas pour autant. L’enjeu n’est pas de partir avec le capital de mobilité vers des continents éloignés. Il est déjà de comprendre qu’il n’est certainement pas à même d’objectiver ce qui permet à des Peuls de se déplacer dans les espaces européens.

symbolique quand, de retour par le même bus, l'un critique l'autre pour son mauvais goût cinématographique ?

Avec le capital symbolique s'ouvre en fait une des « grandes » questions de sociologie que nous n'arrivons pas à poser avec la motilité : comment l'espace social est-il structuré<sup>8</sup> quand on y projette les modalités de déplacement ? En reprenant les éléments de définition et les enquêtes menées, nous avons l'impression d'avoir à disposition un espace social à une seule dimension. Il n'y a que les déplacements recherchés qui y sont analysés. En d'autres termes, à qui et à quoi peut-on opposer ceux qui sont ultramobiles ? Cette conjecture peut peut-être aider à préciser cette grande question. Comment rendre compte, dans certains espaces territoriaux, de catégories sociales qui se déplacent, mais n'ont aucun discours valorisant ou légitimant la mobilité ? Ainsi, des parents qui doivent prendre le train pour aller travailler à Paris (plus de quatre heures par jour au total), mais déploient des stratégies scolaires évitant à leurs enfants d'aller en internat ou de prendre l'autobus, et possèdent des romans familiaux dans lesquels sont mis en valeur le fait de n'avoir jamais bougé, d'être « du coin » et de ne pas avoir été ailleurs (voir le point sur l'histoire intériorisée de la mobilité abordée précédemment dans ce chapitre).

Dans la continuité de cette « grande » question se pose à notre sens cette difficulté : le capital de mobilité va de zéro à l'infini, alors qu'un capital sociologique va d'un « moins légitime » à un « plus légitime ». Est-ce uniquement une tradition sociologique qui diffère ?

### **Un capital de mobilité sans rien d'autre que la mobilité**

Enfin, ce « capital de mobilité », tel qu'il est défini, n'a pas de champ : il flotte en quelque sorte dans l'air comme élément en soi, détaché de l'activité sociale qui le régirait, et s'inscrit ainsi comme ontologie individuelle prescriptive. Si les espaces géographiques peuvent répondre aux propriétés des champs, ils ne sont pas des champs en tant que tels (BOURDIEU, 1998 ; DE MONTLIBERT, 2003 ; RIPOLL, 2012 et 2013). Rappelons que les champs – « *espaces structurés de positions (ou de postes)* » (BOURDIEU, 1984 : 113) – donnent à voir une distribution inégale de ressources, mais ils impliquent aussi : des règles du jeu à la fois implicites et explicites qui organisent et régissent les activités des uns et des autres ; la possibilité d'être reconnu par ses membres ; et des capitaux spécifiques produits dans le champ (le capital politique, par exemple, résulte de l'activité quotidienne

---

<sup>8</sup> Le traitement des données disponibles dans l'enquête nationale de 2008 « transports et déplacement » permet d'isoler trois catégories dans « l'espace social des transports ». Des hypo-mobiles (28 %) s'opposent aux hyper-mobiles à dominante automobile (61 %) et aux hyper-mobiles à dominante transports en commun (11 %). La position dans l'espace géographique, les positions dans l'espace social, tout comme les revenus et d'autres y sont analysés comme des variables opératoires (COULANGEON et PETEV, 2012 ).

des agents politiques et les dote eux, et non les simples citoyens). Par ailleurs, la théorie des champs permet de saisir les placements et les déplacements des personnes entre les espaces, donc les effets de transposition des capitaux détenus dans l'espace initialement considéré, c'est-à-dire ce qui fait qu'un-e médecin ou un-e avocat-e a tendanciellement plus de chance qu'un-e manœuvre ou un-e aide-ménagèr-e de réussir en politique. Ou, autre exemple, ce qui fait que François Pinault peut réussir dans le champ économique et transférer ses dispositions dans le champ artistique (VILLETTE et VUILLERMOT, 2005).

Or, en l'état de la consécration de la mobilité, à l'exception des acteurs politiques et économiques du transport (et encore), aucun champ ou aucun secteur n'est *a priori* objectivable pour et par la mobilité, quand par ailleurs elle a, effectivement, un intérêt pour certains groupes, qu'elle est un enjeu parmi d'autres au sein de certains champs. Il n'y a pas de «champ de la mobilité», à moins d'y subsumer l'espace social général ou le monde (alors tout serait champ : la culture, l'amour, etc.), quand, par ailleurs, la ville n'est pas non plus un champ dans le sens où elle ne produit pas d'enjeux propres qui la font «fonctionner», ni de capitaux spécifiques. On ne comprend pas ni n'explique le sens de l'existence de quelqu'un, ses actes et ses positions ou ses positionnements si l'on pose la «*question théorique*» (BOURDIEU, 1992 : 71-90) d'un champ urbain ou d'un «champ ville». Par exemple, en mobilisant des ressources variées – dont certaines sont peu accessibles, comme l'argent ou le temps impliqué –, nous pouvons postuler qu'il est possible d'entrer dans n'importe quelle ville. *A contrario*, peu de personnes peuvent entrer dans n'importe quel champ. Par exemple, pour entrer dans le champ académique, un étudiant n'a besoin que du baccalauréat, mais le postulant à un poste d'enseignant-chercheur doit, pour y travailler, y être reconnu petit à petit, y obtenir une série de diplômes (dont le doctorat), y rencontrer des «pairs», aller dans des colloques, parler d'une manière spécifique et y accumuler des publications considérées comme légitimes (les «bonnes» revues et les «bonnes» maisons d'édition). Il s'agit là d'exemples précis de divers biens qui pourraient se décliner en indices spécifiques de capital économique, de capital culturel ou de capital social, qui sont propres à ce milieu et qui font qu'on peut ou non y exister. Très rares sont les biens produits dans un champ ayant une valeur dans un autre. Seul le diplôme est de ces biens spécifiques produits par un champ qui possède de la valeur dans un autre. C'est la raison pour laquelle Pierre Bourdieu le comparait aux biens de salut produits par la religion. Que produisent les espaces dans lesquels les individus sont mobiles qui leur permette d'utiliser ailleurs, et pour d'autres raisons, ce qu'ils ont accumulé comme expériences, savoir-faire ou biens symboliques ? Aller visiter la tour Eiffel plutôt que d'aller visiter les quais de la darse de Bonneuil sur Marne (région parisienne) nous donne-t-il plus de reconnaissance dans l'espace de la ville ? Quel capital spécifique produit la ville (sinon d'être habitant de la capitale éventuellement) ? Les *miles* accumulés grâce à une carte de voyageur fréquentent-ils une fraction de ce capital ?

Continuons sur ces espaces – la ville est un bon exemple pour y réfléchir – qui ne sont pas des champs. Et s'ils en étaient un ? En dépit des éléments évoqués précédemment, nous pouvons toujours poser, envers et contre tout, la question puisque le champ est par définition « *une question de recherche* ». Il n'y a pas à dire s'il y a un champ ou pas, mais à poser les cadres pour saisir un fait social et comprendre ses logiques ; il y a des univers, comme celui des avant-gardes artistiques qui ne se comprennent que parce qu'ils se situent, se définissent et agissent spécifiquement dans les cadres du champ artistique dont les frontières et la définition sont justement un enjeu de luttes. N'y-a-t-il pas, comme dans un champ, une hiérarchisation et une distribution des groupes dans l'espace urbain ? Où seraient les enjeux et quels seraient-ils ? Pour les aménageurs et les urbanistes, d'un côté, et pour des habitants, de l'autre, la ville peut être analysée comme un espace de concurrence dans lequel ils transposent des intérêts souvent situés dans des champs distincts (leur champ d'activité professionnel notamment). Dans ce cas, on peut même lire « *les lignes de division de la société [dans] les lignes de division de l'espace géographique* » (PINÇON et PINÇON-CHARLOT, 2007). Comment expliquer alors la concentration de capitaux dans certaines zones de cet espace et pas dans d'autres ?

Osons même une provocation. La mobilité n'est-elle pas en voie de labelliser un espace d'activité, redistribuant les places et les parts de marché détenues jusque récemment dans le transport (urbain, interurbain, national, européen, etc.), avec pour objectif de fidéliser le plus de clients possible, en commençant cette conquête par des études vantant les mérites et les compétences de ceux qui « navettent » déjà ? La recherche peut-elle prendre le temps et la précaution de faire un pas de côté pour s'extirper de cette structuration et mieux réfléchir à ce qu'elle compte et analyse ?

Le concept de champ, qui a lui une histoire et qui est aussi importé d'autres disciplines, permet de poser ces questions de recherche autrement qu'avec les termes que le monde utilise. Il est en quelque sorte un idéal-type qui permet de saisir les distributions, les logiques, les organisations, les lignes de forces, les enjeux, la prise au jeu des personnes, etc. Par ailleurs, ce concept permet de faire l'histoire et de montrer, par exemple, qu'il n'y a pas de champ artistique avant qu'il ne s'élabore au travers d'un grand nombre de pratiques au XIX<sup>e</sup> siècle (BOURDIEU, 1992) ou encore, qu'il y a des espaces spécifiques plus structurés que d'autres qui imposent une distribution des valeurs, des personnes, une organisation des habitus, etc.

## Dépasser le potentiel et la compétence

Enfin, il est important de souligner que le concept de « capital » est un concept « dispositionnel » éloigné de l'usage que fait le concept de motilité des dispositions. Le modèle dispositionnel se différencie de celui mobilisant la notion de compétence par le fait qu'il repose précisément, et encore de manière circulaire, sur le

capital et son appropriation, et non sur les dispositions qui le forgent à partir des enjeux, des hiérarchies et des luttes qui traversent l'espace social. Ce qui sépare le capital de mobilité du déplacement envisagé comme effet de capital repose sur la manière d'envisager le concept de capital : dans un cas, le capital est un potentiel que les individus tendent à maximiser, alors que dans l'autre, c'est une possibilité conditionnée par sa légitimité plus ou moins grande à être pensée et à penser. Ainsi, dans le capital comme potentiel, ce sont les compétences qui participent également à sa construction qui sont au centre des enjeux de luttes sociales et qui font l'objet de toutes les convoitises de changement et d'apprentissage normatif. Pour le modèle du capital de mobilité, la compétence est une norme que l'individu doit acquérir. Et, plus encore, à considérer les approches sur la mobilité, on observe que toutes convergent vers la notion d'«accessibilité» géographique en opposant, voire en isolant, la situation et les compétences de la personne, afin de rechercher, *in fine*, les «interactions» entre ces deux entités essentialisées. Elles sont généralement peu sensibles aux relations déjà construites et réalisées entre les trajectoires et l'espace qui fondent les dimensions sociales de l'espace géographique<sup>9</sup>, celles concernant la manière de penser cet espace et celles relatives à la manière de pratiquer une activité donnée dans l'espace géographique (BORJA, CRETIN, DEPRAS, FLEURY, IOST, KWACHIK et RAMADIER, 2010).

Le modèle dispositionnel permet de comprendre et d'expliquer comment les individus sont (pré)disposés à agir et à penser de telles manières, et non à expliquer un déterminisme des pratiques qui considère les individus comme des «robots». L'exemple des pratiques culturelles (la lecture) est souvent repris dans les analyses montrant que la présence de livres au domicile des parents prédispose (tendanciellement) les enfants à lire, les livres s'insérant dans un complexe d'autres variables qui, toutes ensemble, renforcent la prédisposition à lire. Cela ne veut pas dire que ceux dont les parents n'ont pas de livres ne liront pas ou jamais, mais que le rapport à la lecture est moins certain ou s'organisera selon d'autres logiques. Ce sont ces dispositions, aussi mesurables en termes de capital, qui peuvent fournir, au travers de l'habitus, une manière de composer avec le monde. Puisqu'il est question de composer un «capital» de mobilité, rappelons que Bourdieu précisait que se déplacer ou être dans un lieu s'analyse comme «*la possession du capital sous ses diverses espèces*» (BOURDIEU, 1993 : 160). C'est beaucoup plus qu'une appropriation dont il est question. C'est déjà et avant tout *être disposés à être disposés* ou, encore, *être disposés à disposer de*. Ce qui signifie, pour illustrer ce point qui peut sembler complexe, que l'apprentissage d'une chose ne suffit pas à pouvoir potentiellement se l'approprier. Qui a appris selon la logique scolaire comprendra qu'il ne s'est pas pour autant approprié tous ces savoirs. Apprendre en s'appropriant dépend des dispositions antérieures incorporées par l'individu,

---

<sup>9</sup> Pour des éléments sur ce point, lire entre autres et sans restrictions: Backouche, Ripoll, Tissot et Veschambre (2011); *Regards Sociologiques* n° 40, (2010); Ramadier, (2002; 2007b; 2007).

de ses possibles. Il est ainsi aisé de comprendre qu'une personne ayant pratiqué le sport depuis son enfance aura plus de chance de facilement pratiquer un nouveau sport qu'une personne qui vient, au même moment, de commencer ce nouveau sport et le sport en général : l'une est *disposée à disposer* d'une nouvelle pratique sportive, quand l'autre doit se saisir de toutes les dispositions (souffle, condition physique, latéralité, agilité, coordination, etc.) pour disposer des techniques propres à ce sport (WACQUANT, 2004). De même, on pourra toujours apprendre à porter un costume, mais ce n'est pas pour autant qu'on saura le porter, qu'on pourra faire corps avec lui comme le font ceux qui ont toujours appris depuis l'enfance à le faire ; on aura beaucoup plus de chance d'avoir l'air ridicule ou déguisé que de paraître tout simplement bien habillé (PINÇON et PINÇON-CHARLOT, 2005).

C'est aussi ainsi que l'on peut comprendre les inégalités devant l'école : certaines personnes sont plus disposées que d'autres, selon le milieu social d'origine, à se saisir des enjeux, des règles et des valeurs scolaires, donc à les apprendre et à les reproduire. Les mobilités scolaires, tant vantées, relèvent elles-mêmes d'un même principe :

*«Sont les plus mobiles et les plus aptes à en retirer les bénéfices ceux qui se déplacent car ils mobilisent les ressources leur permettant de le faire et, le faisant, augmentent certaines des ressources qui leur ont permis de se déplacer. La mobilité n'est pas uniquement tendue par la recherche de nouvelles ressources (un nouveau diplôme, une nouvelle chance), elle est pour les "riches" un moyen de les entretenir et de les accroître [...]» (COURTY, 2015 : 15)*

De sorte que l'on ne peut pas exactement apprendre l'usage d'un lieu, tant cela dépend des dispositions antérieures qui font que dans l'écart de fréquentation, on pourra toujours y être et/ou s'y sentir étranger. Qui n'a pas déjà ressenti cette distance lorsque qu'il entre dans un lieu où il est tributaire des expériences préalables lui permettant d'être ajusté à ce lieu et aux pratiques qu'il implique ? Le rapport aux lieux et aux déplacements procède du même principe (RAMADIER, 2009). Chacun *est plus ou moins disposé à disposer* du lieu (que l'on retrouve par exemple dans «Je ne me sens pas très bien dans ce genre de lieu» ou «Les gens sont étranges ici», ou encore «Nous avons eu du mal à nous y faire»), comme chacun *est disposé à disposer* de ses mouvements, de ses déplacements («On me propose d'aller à l'étranger, mais je suis mieux chez moi»). C'est ce qu'il faut entendre lorsque Bourdieu exprime que :

*«[...] L'incorporation insensible des structures de l'ordre social s'accomplit sans doute, pour une part importante, au travers de l'expérience prolongée et indéfiniment répétée des distances spatiales dans lesquelles s'affirment les distances sociales, et aussi, plus concrètement, au travers des déplacements et des mouvements du corps que ces structures sociales converties en structures spatiales, et ainsi naturalisées, [...] organisent et qualifient.» (BOURDIEU, 1993 : 163)*

Parce que les lieux sont socialement marqués, parce que l'habitus se rappelle dans des lieux qu'il reconnaît et appelle tendanciellement sans qu'il y ait besoin de conscience et parce que la personne est *disposée à plus ou moins disposer* d'un lieu, le déplacement géographique n'est qu'une situation où s'actualise, de manière complexe, l'ensemble des possibles de la personne. Rien d'un phénomène de mobilité qui serait un «*fait total*» (GALLEZ et KAUFMANN, 2009), ou d'un au-delà du déplacement, mais seulement que dans cette pratique, comme dans d'autres, s'actualisent, se précipitent et se vivent les intériorisations de la personne. En cherchant le «capital de mobilité», nous serions amenés à oublier que la valeur des lieux dépend de ses prédispositions à exister dans une hiérarchie des aménagements, de stratégies inconscientes de groupes, de logiques sociales de diffusions de valeurs immédiatement inscrites dans les pratiques, et que la mise en scène, même symbolique, d'une ville, dépend d'autres champs de production. À rechercher en quoi les motiles peuvent être compétents, on invisibilise ce que la mobilité peut infliger aux croyances et aux imaginaires des individus.

## REVENIR À UNE LECTURE DISPOSITIONNELLE DES DÉPLACEMENTS

Ainsi, ce n'est pas la «motilité» qui expliquerait les inégalités devant la «mobilité», mais ce sont les *dispositions à être disposé* à devoir/pouvoir répondre à une nouvelle injonction par rapport à son existence qui expliqueraient les disparités et les manières d'envisager ou non les déplacements. La mobilité veut rendre compte d'un au-delà des déplacements lorsqu'en retour, avec la motilité, elle noie en une seule des dimensions déjà stabilisées en sciences sociales, en fournissant par ailleurs un assemblage conceptuel *circulaire* ajusté à ce dont elle veut rendre compte et qu'elle veut rendre central ; le tout dans un contexte social qui flatte les vertus de la mobilité.

Dans les travaux que nous avons retenus comme révélateurs d'un état de l'art en matière de «mobilité», celle-ci est abordée comme un facteur d'inégalité, voire comme une «nouvelle» forme d'inégalité, parce que cette recherche présuppose que la «mobilité» est une «valeur» sociale consensuelle et, déjà, une norme. Cette norme apparaît parce qu'en chiffrant les nombres de déplacements et en invoquant les statistiques qui en montrent le plus souvent<sup>10</sup> une facette en croissance, il en découlerait une *nécessaire* requalification de l'activité humaine. L'opération (de pensée) est aussi ambiguë que réductrice : on se déplace davantage, donc l'individu et le monde sont à re-définir par le mouvement devant ce fait social incontestable. Dans ce cadre, le volume de

---

<sup>10</sup> En soulignant que la mobilité est autant une croyance qu'un phénomène de déplacement observable, nous souhaitons souligner que certains adeptes passent trop rapidement sur les différents indicateurs pertinents pour la quantifier. Voir la discussion nécessaire des études qui concluent notamment à la baisse de la mobilité urbaine : Hubert (2009) et surtout Hubert et Delisle (2010).

«mobilité» des personnes éclairerait les inégalités. Cette manière de voir nous semble le produit d'un hiatus qui laisse trop souvent de côté les rapports de pouvoir et les conditions de production des inégalités sociales qui, elles, selon nous, éclairent les diverses dimensions des déplacements. Autrement dit, en se centrant sur les «choix» des individus, sur leurs «compétences», et leur degré d'«insertion» sociale, ces recherches partent trop rapidement du principe que la «mobilité» est un phénomène généralisé et central de nos sociétés, partagé de la même manière par tous, de sorte qu'il n'y aurait que des éléments à acquérir pour être mobile et participer à la vie sociale.

À titre d'exemple proche de cette conception, on peut citer l'espace géographique envisagé comme un «capital spatial» (LÉVY, 1994; LÉVY et LUSSAULT, 2003). Il est défini comme «*l'ensemble des espaces sur lesquels l'opérateur a acquis une capacité d'usage qui n'allait pas de soi et dont il peut tirer profit : pouvoir et droit d'habiter, construction de réseaux sociaux localisés, etc.*». Appliquée à de nombreux faits économiques et sociaux (habitat, télécommunication, transports), la thèse repose sur le même cadre d'analyse : l'individu utilise les compétences requises, «*l'ensemble des ressources spatiales matérielles (habitat, immobilier), immatérielles (télécommunication) et idéelles (le stock de compétences, d'appétences et d'imaginaires sociaux) que doit nécessairement mobiliser l'individu dans sa vie quotidienne pour poursuivre ses actes [...]*». (CAILLY, 2007 : 170)

Le triptyque de la mobilité par la motilité et le mouvement aurait tendance à faire oublier que des études sur les déplacements ne passent pas forcément par de nouveaux concepts pour rendre compte des formes prises par «*l'exploitation des immobiles par les mobiles*» (BOLTANSKI et CHIAPELLO, 2002). Dans un certain nombre de travaux (DEBROUX, 2013; HANUS, 2013; VIGNAL, 2013), cet autre paradigme des sciences sociales amène à faire des recherches ailleurs qu'en Occident, en Inde par exemple (CABALION, 2013 et 2014). Et l'on peut assurément se demander si l'enjeu d'une labellisation scientifique par l'invention d'un capital a d'autres fins que «*de faire tourner la noria des modernités conceptuelles, de dépasser les tenants de cadres théoriques stabilisés, et, à ce titre, suspects d'être passés ou fanés*» (NEVEU, 2013 : 339).

Une fois cette critique effectuée, que nous reste-t-il ? En reprenant les propositions d'Anne-Catherine Wagner selon laquelle «*se déplacer c'est déplacer des dispositions*» (WAGNER, 2010), nous faisons nôtre le constat que le type de «mobilité» révèle les espèces et les spécificités des formes de capital (culturel, économique, social et symbolique) dont peut disposer la personne, ce qui nous amène à considérer le déplacement comme une pratique qui est «réalisée» ou rendue active (ou non, d'ailleurs) par les formes de capital préalablement détenu ou, mieux, le volume de capital accumulé. Autrement dit, étant donné qu'un capital n'est efficient que dans certains contextes, la mobilité est une dimension contextuelle parmi d'autres quand le déplacement consiste en la situation où se

réalisent les possibles contenus dans l'habitus. C'est ce contexte qu'il faut expliquer, et non un capital qu'il faudrait explorer.

Se déplacer, être mobile, quotidiennement ou non, repose sur la possibilité de transposer les dispositions d'un lieu à un autre. Ce qui revient à dire que certaines dispositions permettent aisément de fréquenter certains lieux, alors qu'elles peuvent être un frein à la fréquentation d'autres lieux. Ce n'est plus la présence ou l'absence d'une « compétence » spécifique qui orienterait la « mobilité », mais la plus ou moins grande possibilité de vivre la norme nominale qui s'impose (« la mobilité »), comme de pouvoir, par exemple, envisager ou non ses déplacements. Ce qui s'expliquerait par la possibilité (inconsciente aussi) d'envisager son « à-venir » (BOURDIEU, 1998), de pouvoir transposer, relativement à l'espace fréquenté, ses schèmes de perception (RAMADIER ET MOSER, 1998), ses représentations, ses pratiques : son habitus. En d'autres termes, nous sommes orientés et amenés à rester dans des lieux qui nous sont relativement familiers, à nous « *replacer* » dans nos déplacements (RAMADIER, 2010) parce que nous les comprenons, parce que nous pouvons les apprécier ou les valoriser comme nous y sentir ajustés (sans avoir à le penser). Prenons l'exemple du déplacement en bus : quand on a appris à se déplacer dans le réseau des bus parisiens, il est possible d'apprendre rapidement, par transfert de dispositions, à se déplacer dans le réseau de bus new-yorkais (et encore, transposer ses dispositions d'un lieu à l'autre présuppose qu'ils soient vécus comme différents). En revanche, ce sont d'autres dispositions à mettre en œuvre pour se déplacer dans le réseau de bus rapides de Dakar (à supposer là aussi que l'individu s'y sente déplacé). Ainsi, dans ce dernier cas, ce n'est pas le manque de carte ou d'arrêt de bus qui pose problème. L'usage du réseau ne repose pas uniquement sur des informations formelles (informations de la compagnie, de la ville, etc.), mais également sur l'informel, cette information directement disponible auprès des usagers et des chauffeurs (ce qui explique, en retour, le « manque » de carte, de grille horaire ou tarifaire) et, plus encore, sur la familiarité intériorisée de la pratique de ce réseau. Autrement dit, tant que le voyageur n'est pas disposé à demander son chemin, à chercher auprès des autres usagers le bus qu'il doit prendre ou l'arrêt auquel il doit descendre, il est condamné à prendre le taxi – s'il a la possibilité de le penser, s'il en a les moyens – ou à errer ! Ainsi, d'un côté, il faut être disposé à lire un document quand, de l'autre, il faut être disposé à pouvoir demander un renseignement. En conséquence, ces processus socio-cognitifs relevant des dispositions individuelles doivent être étudiés si l'on veut se saisir de la distribution des dimensions socio-spatiales expliquant les déplacements.

Après que le dernier fil a été tiré des approches en termes de motilité, il n'est donc plus tant question de « capital de mobilité » ou de répondre à l'ironie initiale pointant la circularité conceptuelle qui consiste à voir si tous les mobiles sont motiles ou si les plus motiles sont mobiles, que de considérer que la mobilité est un « effet des formes de capital », après avoir pu envisager, bien entendu, ce que représente la « mobilité » comme nouvelle forme de domination, à la fois spatiale et sociale.

## BIBLIOGRAPHIE

- AMAR Georges, *Homo mobilis. Le nouvel âge de la mobilité. Éloge de la reliance*, Limoges : FYP éditions, 2010.
- ARASSE Daniel, « Heurs et malheurs de l’anachronisme », *Histoires de peintures*, Paris : Denoël/France Culture, 2004, p. 145-146.
- BACKOUCHE Isabelle, RIPOLL Fabrice, TISSOT Sylvie et VESCHAMBRE Vincent (éd.), *La dimension spatiale des inégalités sociales. Regards croisés des sciences sociales*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, Collection « Géographie sociale », 2011.
- BACQUÉ Marie-Hélène, FOL Sylvie, « L’inégalité face à la mobilité : du constat à l’injonction », *Revue suisse de sociologie*, vol. 33, n° 1, 2007, p. 89-104.
- BASSAND Michel, BRULHARDT Marie-Claude, *Mobilité Spatiale*, Saint-Saphorin : Georgi, 1980.
- BEAUCIRE Francis, « Autour de la mobilité », *Projet*, n° 314, 2010.
- BELLANGER François, MARZOLFF Bruno, *Transit. Les lieux et les temps de la mobilité*, La Tour d’Aigues : Éditions de l’Aube, 1996.
- BOLTANSKI Luc, CHIAPELLO Ève, *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris : Gallimard, Collection « NRF-Essais », 1999, p. 35.
- BOLTANSKI Luc, CHIAPELLO Ève, « Inégaux face à la mobilité », *Projet*, 2002, n° 271.
- BORJA Simon, COURTY Guillaume, RAMADIER Thierry, « Trois mobilités en une. Esquisses d’une construction artistique, intellectuelle et politique d’une notion », *EspaceTemps.net.*, octobre 2014.
- BORJA Simon, COURTY Guillaume, RAMADIER Thierry, « “Mobilité” : la dynamique d’une doxa », *Regards Sociologiques*, n° 45-46, 2013a, p. 5-10.
- BORJA Simon, COURTY Guillaume, RAMADIER Thierry, « De la valorisation de la mobilité à la domination par la mobilité ou comment la mobilité dit, fait et dispose l’individu », *Regards Sociologiques*, n° 40, 2013b, p. 101-110.
- BORJA Simon, RAMADIER Thierry, « Parler de mobilité a-t-il des effets sur les significations des migrations ? », in MOHAMMEDI Sidi Mohammed (coord.), ABDELMALECK Sayad, *Migrations et mondialisation*, Oran : CRASC Éditions, 2014, p. 71-94.
- BORJA Simon, CRETIN Anaïs, DEPRAS Samuel, FLEURY Antoine, IOST Delphine, KWACHIK Anne, RAMADIER Thierry, « Figurer l’espace en sciences sociales », *Transeo*, n° 2-3, mai 2010, URL : <http://www.transeo-review.eu/Figurer-l-espace-en-sciences.html>, date de mise en ligne : 10 juin 2010.
- BOULLIER Dominique, « Les études d’usages : entre normalisation et rhétorique », *Annales des télécommunications*, tome 57, n° 3-4, 2009, p. 190-209.
- BOURDIEU Pierre, « Sociologue des mythologies et mythologie des sociologues », *Les Temps Modernes*, 19<sup>e</sup> année, n° 211, 1963, p. 998-1021.
- BOURDIEU Pierre, « Quelques propriétés des champs », in BOURDIEU P., *Questions de Sociologie*, Paris : Éditions de Minuit, « Collection « Documents », 1984.
- BOURDIEU Pierre, *Les règles de l’art. Genèse et structures du champ littéraire*, Paris : Seuil, Collection « Points-Essais », 1992.

- BOURDIEU Pierre, « Effets de lieu », in BOURDIEU P. (éd.), *La misère du monde*, Paris : Seuil, Collection « Libre examen », 1993, p. 159-167.
- BOURDIEU Pierre, *Raisons pratiques*, Paris : Seuil, Collection « Points-Essais », 1994.
- BOURDIEU Pierre, *Médiations pascaliennes*, Paris : Seuil, Collection « Points-Essais », 1998.
- BOURDIEU Pierre, *Langage et pouvoir symbolique*, Paris : Seuil, Collection « Points-Essais », 2001, préface J. B. Thompson.
- BOURDIEU Pierre, avec WACQUANT Loïc J. D., *Réponses. Pour une anthropologie réflexive*, Paris : Seuil, Collection « Libre examen », 1992.
- BOURDIEU Pierre, CHAMBOREDON Jean-Claude, PASSERON Jean-Claude, *Le métier de sociologue. Livre I : préalables épistémologiques*, Paris : Mouton & Bordas, 1968.
- CABALION Joël, *Des existences paysannes au fil de l'eau. Le grand barrage Gosikhurd et les déplacements de population au Vidarbha, Inde centrale*, Thèse sous la direction de Servant-Schreiber Catherine et Saglio Yatzimisky Marie-Caroline, Paris : EHESS, 2013.
- CABALION Joël, « La question sociale de la dépossession », *Mouvements*, n° 77, 2014, p. 25-33.
- CAILLY Laurent, « Capital spatial, stratégies résidentielles et processus d'individualisation », *Annales de géographie*, n° 654, 2007.
- CASTEL Robert, *Les métamorphoses de la question sociale*, Paris : Fayard, 1995.
- COULANGEON Philippe, PETEV Ivalylo, « L'équipement automobile, entre contrainte et distinction sociale », *Économie et statistique*, n° 457-458, 2012, p. 97-121.
- COURTY Guillaume, « La mobilité "apprenante". Ou comment cette injonction est désormais faite à l'école », in COURTY Guillaume (éd.), *La mobilité dans le système scolaire. Une solution pour la réussite et la démocratisation ?*, Lille : Presses universitaires du Septentrion, Collection « Espaces politiques », 2015.
- CUIN Charles-Henry, « Sorokin et le "Social Mobility" de 1927. Naissance est mise en œuvre d'une problématique sociologique », *L'Année sociologique*, n° 38, 1988, p. 275-308.
- CULLEN Ian, GODSON Vida, « Urban Networks: The Structure of Activity Patterns » *Progress in Planning*, vol. 4, n° 1, 1975, p. 1-96.
- DEBROUX Josette, « S'assurer une position résidentielle », *Regards Sociologiques*, n° 45-46, 2013.
- DE LA GORCE Gilles, « L'individu et la sociologie. Soixante ans d'études de mobilité sociale », *Revue de Synthèse*, n° 2, avril-juin 1991.
- DELAUNAY Daniel, FOURNIER Jean-Marc, CONTRERAS Yasna, « Peut-on mesurer le capital de mobilité pour évaluer ses différenciations sociodémographique et intra-urbaine ? Le cas des habitants de la zone métropolitaine de Santiago du Chili », *Communication au 11<sup>e</sup> colloque Mobilités spatiales et fluidités sociales*, Grenoble : 24-25 mars 2011 [<http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00640960>].
- DESAGE Fabien, « Bouge de là ? La mobilité résidentielle comme mots d'ordre », in FOL Sylvie, MIOT Yoan, VIGNAL Cécile (dir.), *Mobilités résidentielles, territoires et politiques publiques*, Lille : Presses universitaires du Septentrion, 2014.

- DESAGE Fabien, note critique de « Les sociologues et la recherche urbaine dans la France contemporaine » de LASSAVE Pierre, *Politix*, vol. 16, n° 63, 2003, p. 208-211.
- DUBOIS Yann, RAVALET Emmanuel, KAUFMANN Vincent, « Quel potentiel face à la grande mobilité ? Réflexions exploratoires autour de la notion de motilité », *Recherche – Transports – Sécurité*, n° 1, 2015, p. 47-61.
- DUBY Georges, « Histoire des mentalités », in SAMARAN Charles, *L'histoire et ses méthodes*, Paris : Gallimard, 1961, p. 937-966.
- DUVAL Frédéric, « Comment interpréter les anachronismes ? Le cas de l'histoire romaine écrite en français au début du XIII<sup>e</sup> siècle », *Anabases*, n° 8, 2008, p. 27-42.
- ENAUX Christophe, LANNOY Pierre, LORD Sébastien, « Les mobilités éprouvantes. Regards sur les pénibilités des déplacements ordinaires », *Articulo*, 2011 [en ligne].
- FEBVRE Lucien, *Le problème de l'incroyance au XVI<sup>e</sup> siècle. La religion de Rabelais*, Paris : Albin Michel, 2003 [1942].
- FLONNEAU Mathieu, VINCENT Guigueno (éd.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, Collection « Histoire », 2009.
- FOL Sylvie, *La mobilité des pauvres. Pratiques d'habitants et politiques publiques*, Paris : Belin, 2009.
- FOL Sylvie, « Encouragement ou injonction à la mobilité ? », *Revue Projet*, n° 314, 2010, p. 52-58.
- FOL Sylvie, MIOT Yoan, « Ancrage, mobilités et régénération urbaine : les limites des injonctions urbaines », in FOL Sylvie, MIOT Yoan, VIGNAL Cécile (éd.), *Mobilité résidentielles, territoires et politiques publiques*, Lille : Presses universitaires du Septentrion, 2014.
- FRITSCH Philippe, « Les équivoques de la mobilité, comme catégorie pratique et comme norme "à pas variable" », *Regards Sociologiques*, n° 45-46, 2013, p. 47-70.
- GALLEZ Caroline, KAUFMANN Vincent, « Aux racines de la mobilité en sciences sociales. Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine », in FLONNEAU Mathieu et GUIGUENO Vincent (éd.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? États des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, Collection « Histoire », 2009.
- GINGRAS Yves (éd.), *Controverses. Accords et désaccords en sciences humaines et sociales*, Paris : CNRS, Collection « Culture et société », 2014.
- GROSSETÊTE Matthieu, « L'enracinement social de la mortalité routière », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 184, 2010, p. 38-57.
- HACKING Ian, *Entre science et réalité. La construction sociale de quoi ?*, Paris : La Découverte, Collection « Poche », 2008.
- HALBWACHS Maurice, *Morphologie sociale*, Paris : Armand Colin, 1970 [1938].
- HANUS Christophe, « Les rivalités familiales », *Regards Sociologiques*, n° 45-46, 2013.
- HEBERLE Rudolf, « Social Mobility by Pitirim Sorokin », *American Journal of Sociology*, vol. 34, n° 1, 1928, p. 219-225.

- HIRSCHHORN Monique, BERTHELOT Jean-Michel, *Mobilité et ancrages : vers un nouveau mode de spatialisation*, Paris : L'Harmattan, 1996.
- HUBERT Jean-Paul, « Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs », *Insee Première*, n° 1252, 2009.
- HUBERT Jean-Paul, DELISLE François, « L'allongement des déplacements quotidiens contribue à l'émergence d'espaces urbains multipolaires, tandis que la mobilité baisse au centre des grandes agglomérations », *La revue du SOeS du CGDD*, décembre 2010, p. 49-64.
- JEANPIERRE Laurent, « La place de l'exterritorialité », in ALIZART Mark, KIHM Christophe (éd.), *Fresh Théorie*, Paris : Léo Scheer, 2005, p. 329-349.
- JOSLYN Carl S., « Sorokin on Social Mobility », *The Quarterly Journal of Economics*, vol. 42, n° 1, 1927, p. 130-139.
- KARSENTI Bruno, *Marcel Mauss, le fait social total*, Paris : Presses universitaires de France, Collection « Philosophies », 1994.
- KAUFMANN Vincent, *Rethinking Mobility. Contemporary Sociology*, Aldershot, Hampshire : Ashgate, Collection « Transport and society », 2002.
- KAUFMANN Vincent, *Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, Collection « Le savoir suisse », 2008.
- KAUFMANN Vincent, « Mobilité », *Forum Vie Mobile*, 2012, <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mobilite-446>
- KAUFMANN Vincent, « Mesurer la motilité par un indice opérationnel », *Arguments pour la recherche la journée Écologie de la mobilité*, Lausanne : mai 2014.
- KAUFMANN Vincent, *Retour en Ville. Mobilité et transformations urbaines*, Lausanne : PPUR, Collection « Espace et société », 2014b.
- KAUFMANN Vincent, BERGMAN Manfred Max, JOYE Dominique, « Mobility : Mobility as Capital », *International Journal of Urban and Régional Research*, n° 4, décembre 2004, p. 745-756.
- KAUFMANN Vincent, JEMELIN Christophe, « La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales? », Lausanne : 2004, <http://eso.cnrs.fr/IMG/pdf/kv.pdf>
- KAUFMANN Vincent et MONTULET Bertrand, « Mobilités spatiales et fluidités sociales », in *id.* (éd.), *Mobilités fluidités... liberté?*, Bruxelles : PFU de St-Louis, Collection « Travaux et recherches », 2004.
- KAUFMANN Vincent, WIDMER Éric, « L'acquisition de la mobilité au sein des familles. État de la question et hypothèses de recherche », *Espaces et sociétés*, n° 120-121, 2005.
- LAGRANGE Hugues, *Le déni des cultures*, Paris : Seuil, 2010.
- LAMBLIN Véronique, « Les jeunes et le permis de conduire », *Futuribles*, 2012, en ligne : <https://www.futuribles.com/fr/base/article/les-jeunes-et-le-permis-de-conduire/>
- LE BRETON Éric, *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris : Armand Colin, 2005.

- LÉVY Jacques, *L'espace légitime. Sur la dimension géographique de la fonction politique*, Paris : FNSP, 1994.
- LÉVY Jacques, LUSSAULT Michel (éd.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris : Belin, 2003.
- LORAUX Nicole, «Éloge de l'anachronisme en histoire», *Le Genre humain*, n° 27, 1993, p. 23-39.
- MAKSIM Hanja, VINCENT Stéphanie, GALLETZ Caroline, KAUFMANN Vincent (éd.), *L'action publique face à la mobilité*, Paris : L'Harmattan, Collection «Logiques sociales», 2010.
- MAKSIM Hanja-Nirana, *Potentiels de mobilité et inégalités sociales : La matérialisation des politiques publiques dans quatre agglomérations en Suisse et en France*, Thèse sous la direction de Vincent Kaufmann, EPFL, Lausanne, 2011.
- MASSA Patrick, «Marx et la mobilité sociale», *Marxismes au xx<sup>e</sup> siècle*, janvier 2011, p. 3, en ligne.
- MINCKE Christophe, MONTULET Bernard, «L'idéologie mobilitaire», *Politique*, n° 64, avril 2010 [en ligne].
- MOM Gijs, «Inventer et établir l'histoire de la mobilité», in FLONNEAU Mathieu et VINCENT Guigueno (éd.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? États des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, Collection «Histoire», 2009.
- MONTLIBERT Christian de, «L'usage de la notion de mobilité dans le discours politique», *Cahiers de l'Institut d'urbanisme et d'aménagement régional de Strasbourg*, n° 3-4, 1981-1982, p. 179-183.
- MONTLIBERT Christian de, «Une relation bijective : espace social, espace aménagé», *Regards Sociologiques*, n° 30, 2003.
- MONTLIBERT Christian de, «La science enrôlée au service du capital», in PERROT Marie-Dominique, DUPASQUIER Jean-Noël, JOYCE Dominique, LERESCHE Jean-Philippe et RIST Gilbert (dir.), *Ordre et désordre dans l'esprit gestionnaire. Où vont les métiers de la recherche, du social et de la santé ?*, Lausanne : Réalités sociales, 2006, p. 80-93.
- MONTLIBERT Christian de, «Éléments de sociogenèse d'une catégorie idéologique : la mobilité, années 50-70», *Regards Sociologiques*, n° 45-46, 2013, p. 18-45.
- NEVEU Erik, «Les sciences sociales doivent-elles accumuler les capitaux ? À propos de Catherine Hakim, Erotic Capital, et de quelques marcottages intempestifs de la notion de capital», *Revue française de science politique*, n° 2, 2013.
- ORANGE Sophie, «L'invitation au voyage ? Les Sections de techniciens supérieurs face à l'impératif de mobilité», *Regards Sociologiques*, n° 40, décembre 2010, p. 77-87.
- PASSERON Jean-Claude, *Le raisonnement sociologique. L'espace non-popperien du raisonnement naturel*, Paris : Nathan, Collection «Essais et Recherches», 1991.
- PINÇON Michel, PINÇON-CHARLOT Monique, *Voyage en grande bourgeoisie. Journal d'enquête*, Paris : Presses universitaires de France, Collection «Quadrige», 2005.
- PINÇON Michel, PINÇON-CHARLOT Monique, *Les ghettos du gotha. Comment la bourgeoisie défend ses espaces*, Paris : Seuil, 2007.

- PIOLLE Xavier, « Mobilité, identité, territoire », *Revue de géographie de Lyon*, n° 3, 1990, p. 149-154.
- QUEROUIL Oliver, HARMELLE Claude, *La mobilité généralisée contribue-t-elle à la constitution de nouvelles sédentarités*, Rapport CERFI, 1979.
- RAMADIER Thierry, MOSER Gabriel, « Social Legibility, the Cognitive Map and Urban Behaviour », *Journal of Environmental Psychology*, n° 18 (3), 1998, p. 307-319.
- RAMADIER Thierry, « Rapport au quartier, représentation de l'espace et mobilité quotidienne », *Espace et Société*, n° 108-109, 2002, p. 111-131.
- RAMADIER Thierry, « Éléments socio-cognitifs sur les lieux de destination de la mobilité urbaine: une approche par les paysages urbains », in RAMADIER Thierry, CARPENTIER Samuel, DEPEAU Sandrine, DESPRÉS Carole, ENAUX Christophe, HAMZA Kaira, FORTIN Andrée, LANNOY Pierre et MARTIN-ROY Stéphanie, *Les mobilités quotidiennes : Représentation et pratiques. Vers l'identité de déplacement*, Rapport final du programme ATIP CNRS Jeunes chercheurs 2005, 2007a, p. 51-84.
- RAMADIER Thierry, « Mobilité quotidienne et attachement au quartier: une question de position ? », in AUTHIER Jean-Yves, BACQUÉ Marie-Hélène, GUERIN-PACE France (éd.), *Le quartier : Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, Paris : La Découverte, Collection « Recherche », 2007b, p. 127-138.
- RAMADIER Thierry, « Capital culturel, lisibilité sociale de l'espace urbain et mobilité quotidienne », in DUREAU Françoise, HILY Marie-Antoinette (éd.), *Les mondes de la mobilité*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, Collection « Essais », 2009, p. 137-160.
- RAMADIER Thierry, « La géométrie socio-cognitive de la mobilité quotidienne : distinction et continuité spatiale en milieu urbain », *Habilitation à diriger des recherches*, Nîmes : Université de Nîmes, 2010.
- RANCIÈRE Jacques, « Le concept d'anachronisme et la vérité de l'historien », *L'Inactuel*, n° 6, 1996, p. 53-68.
- RENAHY Nicolas, *Le gars du coin. Enquête sur une jeunesse rurale*, Paris : La Découverte, 2005.
- RIPOLL Fabrice, TISSOT Sylvie (coord.), « Mobilité/autochtonie : sur la dimension spatiale des ressources sociales », *Regards Sociologiques*, n° 40, 2010.
- RIPOLL Fabrice, « Attention, un espace peut en cacher un autre », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 195, 2012.
- RIPOLL Fabrice, « Quelle dimensions spatiale des ressources sociales chez Bourdieu ? Localisations résidentielles et jeux d'échelles dans *La Distinction* », in COULANGEON Philippe, DUVAL Julien (éd.), *Trente ans après La Distinction de Pierre Bourdieu*, Paris : La Découverte, Collection « Recherches », 2013.
- RIPOLL Fabrice, VESCHAMBRE Vincent, « Sur la dimension spatiale des inégalités : contribution aux débats sur la "mobilité et le capital spatial" », in ARLAUD Samuel, JEAN Yves, ROYOUX Dominique (éd.), *Rural – Urbain. Nouveaux liens, nouvelles frontières*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2005, p. 467-483.
- RUIZ Émilien, « Retour sur "l'anachronisme des séries longues" », *Penser/Compter*, octobre 2014, <http://compter.hypotheses.org/768>
- SHINN Terry, « Nouvelle production du savoir et triple-hélice : tendances du prêt-à-penser les sciences », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 141-142, 2002, p. 21-30.

- SOROKIN Pitirim, *Social mobility*, London : Routledge, 1998 [1927].
- URRY John, « Les systèmes de la mobilité », *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. 1, n° 118, 2005a, p. 23-35.
- URRY John, *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Paris : Armand Colin, Collection « U », 2005b.
- VIARD Jean, *Nouveau portrait de la France. La société des modes de vie*, Paris : La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, Collection « L'urgence de comprendre », 2011.
- VIARD Jean, ROLLIN Ugo (en collaboration), *Éloge de la mobilité. Essai sur le capital temps libre et la valeur travail*, La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube, 2006.
- VIGNAL Cécile, « Rupture du travail ouvrier et ruptures des rapports familiaux à la mobilité », *Regards Sociologiques*, 2013, n° 45-46, p. 205-217.
- VILLETTE Michel, VUILLERMOT Catherine, *Portrait de l'homme d'affaires en prédateur*, Paris : La Découverte, Collection « Entreprise et Société », 2005.
- VINCENT Stéphanie, VIRY Gil, KAUFMANN Vincent, « Carrières académiques : comment concilier mobilités spatiales et vie de famille ? », *Revue Synergies. Pays Riverains de la Baltique*, n° 7, 2010, p. 77-94.
- VODOZ Luc, « Les mobiles d'une approche territoriale », in VODOZ Luc, PFISTER GIAUQUE Barabar, JEMELIN Christophe (éd.), *Les territoires de la mobilité. L'aire du temps*, Lausanne : PPUR, 2004, p. 1-7.
- WAGNER Anne-Catherine, « Le jeu de la mobilité et de l'autochtonie au sein des classes supérieures », *Regards Sociologiques*, n° 40, 2010.
- WEBER Florence, « Histoire et statistique. Questions sur l'anachronisme des séries longues », *Genèse*, n° 9, 1992, p. 90-91.
- WACQUANT Loïc, *Corps et âme. Carnet ethnographique d'un apprenti boxeur*, Marseille : Agone, 2004.

**Abstract:** This article opens a critical discussion questioning the foundations of research which assess the mobility of people on the basis of their « capital of mobility » (or « motility »). The theoretical developments and presuppositions of the « mobilitarian » perspective are investigated and discussed on the basis of their own definitions, analytical constructions and existing publications. The scope of this critique will demonstrate that this approach actually functions in a circular manner. This critique might at first appear as conceptual hairsplitting. However, it importantly reminds and underlines the fact that theories on the social world have effects on the phenomena they describe, hence on the way we think about them as well as how we organize and manage them. The argument intends to show that people's movements – and what mobility presupposes of them – can be analyzed as the combined effect of different forms of capital. With these analytical tools, research in social sciences can fully grasp the differential outcomes of mobility instead of apprehending the latter as producing effects in and of itself. While mobility imposes itself as a normative belief which is part and parcel of today's dominant ideology, this article inversely interrogates the inherent limits to the analysis of mobility through the prism of motility.



## CONCLUSION

VINCENT KAUFMANN, EMMANUEL RAVALET ET YANN DUBOIS

**A**u fil des chapitres de cet ouvrage, les contours des usages possibles de la notion de motilité, sa pertinence ainsi que les controverses épistémologiques qui l'entourent sont progressivement apparus. Sans prétendre clore la discussion, nous proposons maintenant d'établir un bilan de l'ensemble des contributions de cet ouvrage.

### Usages, vertus heuristiques et controverses autour de la motilité

Au regard de la revue de littérature présentée au chapitre 1, on remarque que la notion de motilité a surtout été utilisée dans le domaine de la mobilité quotidienne. Elle a été alors mobilisée pour travailler sur la capacité des personnes à utiliser les différents moyens de transport dans la vie quotidienne, pour analyser les mobilités réversibles en termes de compétences mobilisées et d'appropriation des systèmes techniques de transport et de communication à distance ainsi que dans une perspective de mobilité sociale pour discuter l'idée selon laquelle la motilité serait devenue une ressource essentielle à l'insertion sociale et professionnelle dans le contexte d'une forte injonction à la mobilité. Il est en revanche des domaines totalement absents de la cartographie des usages de la notion de motilité, et le plus notoire est certainement celui des migrations. De la même manière, la notion n'est que très peu usitée dans l'étude de la mobilité résidentielle et de celle du tourisme. *De facto*, les usages de la notion de motilité sont assez confinés à la sociologie et à la géographie appliquée à la vie quotidienne.

D'une manière générale, les usages de la notion de motilité dans la littérature apparaissent comme étant un peu «mous». La citation de l'un ou l'autre article s'apparente souvent à une sorte de rituel : il faut citer cette notion, car elle est d'une certaine manière «à la mode», ce qui peut, en partie, expliquer

les index de citations très élevés de certains articles. Ce type d'usage n'est pas propre à la notion de motilité, mais constitue un travers des sciences sociales contemporaines, aggravé par la conjonction du *peer review* – qui encourage à citer des textes ou des notions reconnues afin de montrer une maîtrise de la littérature scientifique du champ – et de la surproduction textuelle – qui pousse à publier beaucoup d'articles et de chapitres de livres peu approfondis. Les auteurs des différentes contributions à cet ouvrage ont fait l'effort d'un positionnement spécifique vis-à-vis de la notion de motilité et d'un approfondissement des forces et des faiblesses qu'il est possible de lui assigner. Ainsi, le travail de Maguelone Vignes sur la motilité dans les parcours de soins, celui de Thomas Buhler sur l'importance des habitudes dans la mobilité quotidienne, ou encore la lecture qui est faite de la notion par Simon Borja et ses collègues à propos de la mobilité et des inégalités sociales permettent, au travers de la discussion de la notion et de sa critique, un véritable débat scientifique qui débouche *de facto* sur un affinage de la notion.

À l'extérieur de la production académique, la notion de motilité a été également utilisée, comme l'atteste la contribution de Luigi Stähli qui se saisit de la notion pour comparer les dispositions à l'utilisation du train de différents pays européens, ou de Laurence Nogues qui l'emploie pour construire un diagnostic individuel intégrant les compétences, les accès et les projets de mobilité des personnes, pour ensuite travailler autour de l'accès à l'emploi. Dans ces deux cas, les usages enrichissent la notion et en dévoilent de nouvelles facettes.

Que nous disent ces travaux sur la notion de motilité, sa pertinence et ses contours ? Trois aspects, que nous exprimons ici sous forme de controverses, méritent d'être synthétisés.

Le premier de ces aspects concerne la notion de capital. La motilité est-elle une ressource désormais indispensable pour l'insertion sociale dans les sociétés contemporaines ? Tout dépend de savoir si l'on considère que la ressource que constitue la capacité à se mouvoir est déterminée par la conjonction du niveau d'éducation, du revenu et des relations sociales, ou si l'on admet que la capacité à se mouvoir est autonome, ou relativement autonome par rapport à ces formes classiques de capitaux.

Le deuxième aspect concerne la dimension potentielle. La motilité est-elle un ensemble de capacités propres à un acteur individuel ou collectif, ou s'agit-il au contraire d'un potentiel, c'est-à-dire d'un ensemble d'aptitudes contextualisées par le champ des possibles offert par une localisation ou un territoire donné ?

Le troisième concerne l'espace. La motilité contribue à faire de l'espace physique une catégorie d'analyse sociologique parmi d'autres. D'une certaine manière, elle le sociologise en l'incorporant aux acteurs qui se caractérisent alors par un rapport à l'espace. Ce faisant, la motilité apparaît comme une notion permettant de penser ensemble le franchissement de l'espace physique et d'autres formes d'espaces, qui ne sont pas nécessairement matériels, afin de

penser le changement social. Au travers de cette ambition, la notion de motilité n'est-elle pas, dès lors, une manière de repenser les agencements entre le franchissement de l'espace physique et le changement social dans la mobilité ?

## **DOMAINES DE PERTINENCE DE LA NOTION**

Au-delà des usages de la notion de motilité, quels sont ses domaines de pertinence ? Sur la base des contributions contenues dans les différents chapitres de cet ouvrage, il est possible d'en identifier plusieurs. Avant de les présenter brièvement, nous aimerions insister sur leur caractère transversal : la motilité alimente les sciences sociales dans une perspective interdisciplinaire, davantage qu'elle ne contribue à l'une ou l'autre de ses disciplines, qu'il s'agisse de la sociologie, de la géographie, de la science politique ou de l'urbanisme.

### **La différenciation sociale**

Les travaux sur la motilité montrent que dans la population, la motilité est assez différenciée. De même, pour les acteurs collectifs que sont les pouvoirs publics ou les entreprises, la motilité apparaît différenciée et parfois inégale. Cela offre une grille de lecture originale et heuristique de la société. Celle-ci permet en particulier de rafraîchir les grilles de lectures holistiques des catégories sociales, en leur conférant une dimension dynamique. C'est, en particulier, la posture adoptée dans le chapitre écrit par Vincent Kaufmann et Ander Audikana qui défendent la motilité comme une forme à part entière de capital.

### **La théorie urbaine**

Les conceptions théoriques de la ville et du territoire sont en crise depuis plusieurs décennies en sciences sociales, car leur appareil conceptuel est très statique. Les concepts d'espace public, de ségrégation, de mixité font tous référence, plus ou moins explicitement, à une conception aréolaire et physique de l'espace. La motilité permet d'ouvrir cette conception en considérant une pluralité de rapports à l'espace susceptibles de se combiner : le territoire entendu comme espace aréolaire délimité par des frontières, mais aussi comme l'espace du déplacement physique dans l'espace et de l'immédiateté de la communication permise par les technologies de l'information et de la communication à distance.

### **Le processus de réversibilisation**

Les travaux sur la motilité indiquent que les acteurs ont une tendance marquée à chercher à rendre leur mobilité la plus réversible possible, en utilisant pour cela les possibilités offertes par les systèmes techniques. Il s'agit là d'un trait essentiel des sociétés contemporaines : la mobilité et la sédentarité vont de pair et ne s'opposent plus. Le chapitre de Yann Dubois et de ses collègues montre

clairement que certains grands mobiles adoptent cette pratique pour préserver leur sédentarité. La documentation systématique de la recherche de réversibilité et de ses contours est une piste de recherche essentielle pour les travaux sur la motilité.

## **Les politiques de la motilité**

La motilité tend à démontrer qu'une politique de la motilité n'est pas synonyme de politique des transports. La multiplicité des facteurs qui doivent être pris en compte dans l'approche de la motilité invite l'action politique à une réponse coordonnée aux enjeux économiques, sociaux, territoriaux et environnementaux, du point de vue des politiques de transport, du logement, de la famille et du développement économique. En ce sens, la motilité est un concept au service des politiques de motilité plus que des politiques des transports.

## **OPÉRATIONNALISATION**

Il est frappant d'observer que malgré la relative notoriété de la notion de motilité en sciences sociales, la quantification et la modélisation de cette notion ne sont que très partiellement engagées. Ni la socio-économie des transports ni la recherche opérationnelle ne se sont saisies de cette notion pour en proposer des modélisations quantitatives solides. Les seules tentatives réalisées ont été faites au Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR). Cet effort trouve des illustrations dans le chapitre de Yann Dubois et Emmanuel Ravalet (chapitre 4) de ce présent ouvrage ainsi que dans les diverses contributions citées dans la revue de littérature (chapitre 1).

Cette quantité relativement faible de travaux ayant saisi au corps cette notion pour la traduire en un indice ou en un indicateur mesurable résulte en partie des difficultés inhérentes à ce genre d'exercice, mais aussi à de nombreux points cruciaux que soulève la notion de motilité. La plupart des enjeux associés à une procédure d'opérationnalisation ont d'ailleurs été évoqués dans les différentes contributions qui composent cet ouvrage. Nous proposons de revenir sur sept d'entre eux, afin de poser les bases d'un effort futur d'opérationnalisation de la motilité.

Le premier point relève de la difficulté à créer un indice pouvant mesurer un phénomène complexe, à savoir le potentiel de mobilité, la motilité. Celle-ci, se composant de trois dimensions relativement indépendantes l'une de l'autre (accès, compétences et projets), sa traduction en un indice unique se voit ainsi compliquée. Comme l'ont montré les premières opérationnalisations de la notion, les décalages entre les différentes dimensions donnent précisément à la motilité sa richesse analytique. Ainsi, on n'est pas seulement faiblement ou fortement doté en mobilité, mais on peut surtout l'être de manière différente. Comme le soulignent Vincent Kaufmann, Luigi Stähli et Regina Witter, certains

individus ont une motilité limitée par les accès ; dans la même idée, Yann Dubois et Emmanuel Ravalet observent des individus dont les compétences et les accès ne correspondent pas ou très peu à leurs projets de mobilité. Et cela peut concerner autant des individus peu armés pour faire face à la (grande) mobilité mais qui sont prêts à le faire, que l'inverse. Découlant de ces éléments, les opérationnalisations du concept de motilité ont pour l'instant opté pour des typologies ou des « formes », comme le fait Maguelone Vignes, et non pas pour des indices mesurables sur une échelle.

Le deuxième point, peut-être le plus central, concerne le phénomène mesuré en lui-même. La mobilité se caractérise par une pluralité de formes et de phénomènes associés. La diversité des contributions présentes dans cet ouvrage le montre bien, la motilité peut être utile pour penser bien sûr la mobilité d'un point de vue général, mais aussi le choix modal (KAUFMANN, VINCENT-GESLIN et MUNAFÒ), la mobilité dans les soins (VIGNES), la grande mobilité (DUBOIS et RAVALET), la planification de l'offre de transports (KAUFMANN, STÄHLI et WITTER), ou encore la mobilité des plus démunis (NOGUES). La question de la création d'un indice de motilité qui permettrait l'analyse de tous les types de mobilité se pose donc. Un tel indice est-il souhaitable et/ou pertinent ? Même si les modalités constitutives des dimensions changent au gré des thématiques et des besoins analytiques, l'ossature de la motilité, à savoir les trois dimensions, reste la même. Il s'agit sans doute de la piste la plus sérieuse à envisager pour la création d'un indice de la motilité opérationnalisé et standardisé : une ossature stable et des modalités interchangeables en fonction des besoins.

Ces considérations nous amènent au point suivant : la prise en compte dans la notion de motilité de composants relevant (en partie) du territoire, notamment dans les accès. En effet, certains auteurs reprochent au concept de motilité de jouer sur deux tableaux à la fois, en combinant des composants relevant de l'individu et du territoire. Toutefois, comme le notent Kévin Lebrun et Michel Hubert, c'est justement tout l'intérêt de la motilité, puisqu'elle permet d'aller plus loin que la notion d'accessibilité. Yann Dubois et Emmanuel Ravalet discutent ainsi de la pertinence de distinguer l'aptitude à la mobilité et le potentiel de mobilité, la première étant en quelque sorte a-territorialisée, alors que le second prendrait également en compte les éléments spatiaux qui permettent, facilitent ou entravent la mobilité des individus. Dans la mesure où non seulement les accès varient selon les territoires mais aussi les compétences et les projets, nous défendons aussi une prise en compte des éléments relevant du territoire, permettant de mieux cerner la motilité et la mobilité des individus étudiés.

Si la motilité varie selon l'espace, qu'en est-il dans le temps ? L'acquisition de la motilité se fait-elle en continu ou principalement lors d'étapes marquantes dans les parcours des individus ? Considérant que notre mobilité est marquée par la prégnance de nos habitudes, Thomas Buhler invite à mieux intégrer celles-ci dans la notion de motilité, reconnaissant toutefois la difficulté à les appréhender, du moins de manière concise et standardisée afin de pouvoir les intégrer dans un

indice de motilité. La mise en place d'enquêtes de panel et le recours aux biographies de mobilité, comme le suggère Buhler, ont démontré leur pertinence pour mettre en lumière les évolutions de la motilité (notamment dans la recherche *JobMob*) et constituent donc une piste à considérer sérieusement, de même que l'intégration d'éléments relatifs aux habitudes dans un indice de la motilité.

Au-delà du débat théorique sur le fait savoir si la motilité est ou non un capital (débat nourri par les contributions de Vincent Kaufmann et Ander Audikana et de Simon Borja, Guillaume Courty et Thierry Ramadier), deux éléments supplémentaires ressortent des différentes contributions.

D'une part, la question de l'intentionnalité des acteurs, qui se traduit dans le concept de motilité à travers la dimension «projets», reste difficilement saisissable, bien qu'elle apporte une réelle plus-value dans l'explication de la mobilité, comme le souligne Maguelone Vignes. Ainsi, les projets dépendent de la finalité de l'usage de la notion de motilité, évoquée plus haut, et ont été traduits de manières différentes dans les précédentes tentatives d'opérationnalisation, entre dispositions à la mobilité et appropriation des moyens de transports.

D'autre part, la place de la dimension sociale de la mobilité dans la motilité reste quelque peu sous-exploitée au regard des ambitions initiales de la notion. Être motile ne signifie pas uniquement avoir le potentiel de se déplacer dans l'espace, mais aussi de pouvoir faire face à différentes situations, à changer, à se sentir à l'aise dans différents environnements, avec différents individus. Les travaux menés sur le choix modal par Vincent Kaufmann, Sébastien Munafò et Stéphanie Vincent-Geslin vont dans ce sens et montrent l'importance des critères non fonctionnels et symboliques dans le choix du moyen de transport, soulignant encore une fois l'importance de ne pas considérer uniquement la mobilité comme un simple déplacement d'un point A à un point B, mais d'y intégrer également les valeurs symboliques, sensibles et sociales qui lui sont rattachées. Un indice de motilité devrait ainsi pouvoir intégrer à la fois les composantes spatiale et sociale de la mobilité.

La construction d'un indice de motilité nécessite également des données relatives aux trois dimensions qui la constituent. Or, ces données sont encore aujourd'hui très difficiles à regrouper. Si celles relatives aux accès contextuels (proximité des différentes infrastructures de transport) peuvent relativement facilement être obtenues à l'échelon communal, voire inférieur (IRIS ou coordonnées X,Y), à l'aide de système d'informations géographiques (SIG) et si les accès personnels – équipements en moyen de transports et en nouvelles technologies – font bien souvent partie des questions classiques des enquêtes de mobilité (Microrecensement mobilité et transports en Suisse ou Enquête ménages-déplacements en France), il n'en va pas de même pour les dimensions compétences et projets, comme le soulignent d'ailleurs Kévin Lebrun et Michel Hubert. La récolte de ce genre d'informations nécessiterait *a priori* des enquêtes *ad hoc*, occasionnant, comme pour n'importe quelle enquête, des coûts

importants. Le défi, pour faire de la motilité un outil largement utilisé, dans la mesure où son intérêt analytique se révèle très fort, réside dans sa traduction en un indice simple, relativement court et concis, et donc aisément reproductible à un coût mesuré dans une grande variété d'enquêtes traitant de la mobilité.

Finalement, la question se pose de l'utilité d'un tel indice pour les collectivités territoriales, les opérateurs de transports ou d'autres acteurs travaillant de près ou de loin sur les questions de mobilité. Un exemple particulièrement intéressant est celui mis en avant par Laurence Nogues dans le cadre de son travail pour l'association Mouvances, cherchant à favoriser la mobilité de populations précarisées. La motilité y est utilisée pour analyser les capacités des individus, mais aussi, en fonction de leurs projets et de leurs dispositions à la mobilité, pour trouver des solutions à leurs besoins en matière de soutien à la mobilité. Les contributions sur le choix modal (KAUFMANN, VINCENT-GESLIN et MUNAFÒ) ou sur la planification de l'offre de transport (KAUFMANN, STÄHLI et WITTER) offrent des aperçus, certes plus classiques, de l'utilité d'un tel indice, et mettent ainsi en lumière le potentiel d'un tel outil pour mieux comprendre la mobilité et répondre aux défis qu'elle nous lance, qu'il s'agisse de défis environnementaux, économiques ou sociaux.



## BIOGRAPHIES DES AUTEURS

### PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE

**Ander AUDIKANA** est collaborateur scientifique au Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) et chercheur associé à l'université de Deusto. Après un doctorat à l'université Paris-Est, il a été chercheur Fulbright-Schuman à George Mason University et à University of California, Berkeley.

**Simon BORJA** : après avoir travaillé, entre autres, sur l'art, les politiques culturelles et, depuis plusieurs années, sur le temps et l'espace dans le cadre de travaux collectifs, il développe ses recherches sur l'usage et la valorisation de la mobilité dans les politiques publiques au CERAPS (Cnrs Lille 2).

**Thomas BUHLER** est maître de conférences en urbanisme et aménagement à l'université de Franche-Comté. Au sein du laboratoire ThéMA (UMR 6049), ses travaux actuels portent sur les pratiques quotidiennes de mobilité, sur les usages de l'énergie au domicile ainsi que sur le développement et la mise en place de dispositifs d'enquêtes longitudinales permettant de suivre l'évolution de ces pratiques et de ces usages.

**Guillaume COURTY** : professeur de science politique à l'université Lille 2 et chercheur au Ceraps (Umr 8026 Cnrs), il a suivi l'arrivée de la mobilité sur ses terrains de recherches quand ce terme est apparu dans la reformulation de nombre de conceptions et catégories de l'action publique jusque-là traditionnellement comprises dans les transports ou « l'équipement ». Ses enquêtes sur ce terrain ont principalement été consacrées aux usages de la route et des véhicules, aux formes d'action collective des routiers et, plus récemment, aux usages politiques de la mobilité.

**Yann DUBOIS** est géographe, il est titulaire d'un master de l'université de Neuchâtel. Ses recherches portent principalement sur la mobilité et les questions

urbaines. Il travaille actuellement au Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), où il réalise une thèse de doctorat sur les mobilités transfrontalières.

**Élodie DUPUIT** est doctorante au sein du laboratoire de recherches interdisciplinaires ville, espace, société (RIVES) de l'École nationale des travaux publics de l'État (ENTPE) de Vaulx-en-Velin. Elle travaille sur la participation et la représentation politique des non-riverains dans les projets d'aménagement et dans l'action des collectivités locales, particulièrement dans le cas du périurbain.

**Michel HUBERT** est docteur en sociologie et professeur ordinaire à l'université Saint-Louis-Bruxelles. Il coordonne différents projets de recherche au Centre d'études sociologiques et préside l'Institut de recherches interdisciplinaires à Bruxelles. Il dirige aussi, depuis sa création en 2006, la revue *Brussels Studies*. Il étudie notamment les pratiques de mobilité ainsi que l'histoire et la structure des réseaux de transport et leur impact sur la ville et ses usagers. Il a lancé pour le compte de la Région de Bruxelles-Capitale les *Cahiers de l'Observatoire de la mobilité*.

**Vincent KAUFMANN** est professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), où il dirige le Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR). Il a été chercheur invité à l'université de Lancaster, à l'École des Ponts et à l'université catholique de Louvain-la-Neuve. Son dernier ouvrage s'intitule *Retour sur la ville* (Presses polytechniques et universitaires romandes).

**Kévin LEBRUN** est géographe diplômé de l'université libre de Bruxelles. Spécialiste de la géographie des transports, et plus particulièrement de la mobilité urbaine et ferroviaire, il est actuellement chercheur au Centre d'études sociologiques de l'université Saint-Louis-Bruxelles, où il étudie l'accessibilité des quartiers bruxellois en transports publics.

**Sébastien MUNAFÒ** est géographe au Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). Il a notamment travaillé à Berlin à l'Institut für Mobilitätsforschung du groupe BMW, au département de géographie appliquée de la Freie Universität et à l'Observatoire universitaire de la mobilité de l'université de Genève (OUM). Depuis 2011, il rédige une thèse de doctorat sur les liens entre cadres de vies urbains, modes de vie et mobilités de loisirs dans les agglomérations de Genève et de Zurich.

**Laurence NOGUES** est conseillère en insertion sociale et professionnelle. Elle a mis en œuvre plusieurs dispositifs d'insertion dans l'Oise. En 2005, elle a créé une auto-école à statut associatif à Beauvais et débuté ses travaux sur la thématique mobilité. Depuis 2008, au sein de l'association Mouvances, elle développe des outils d'évaluation des compétences mobilité et d'animation d'ateliers mobilité. Son expertise lui permet aujourd'hui d'élaborer des contenus de formation à destination des acteurs de l'insertion afin d'essaimer les bonnes pratiques d'accompagnement à la mobilité.

**Thierry RAMADIER** est directeur de recherche CNRS en psychologie au laboratoire SAGE (Umr 7363 CNRS/université de Strasbourg). Ses recherches portent sur la construction des représentations socio-cognitives de l'espace («carte mentale») et sur leur relation avec les pratiques spatiales urbaines, afin d'évaluer la contribution des déplacements quotidiens aux ségrégations spatiales à partir du replacement social et cognitif.

**Emmanuel RAVALET** est socio-économiste au Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). Ingénieur spécialisé dans le domaine des transports, il est titulaire d'un doctorat en sciences économiques et d'un PhD en études urbaines. Il travaille sur les mobilités quotidiennes en lien avec les modes de vie et les territoires habités.

**Luigi STAHLI** est titulaire d'un master en génie civil de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) et s'est formé entre autres à la gestion dans le cadre de la Conférence universitaire de Suisse occidentale (CUSO). Il a travaillé au sein des Chemins de fer du Jura (CJ) et des Transports régionaux neuchâtois (TRN) en Suisse, ainsi que chez SYSTRA à Paris pendant cinq ans, dont deux ans en tant que collaborateur détaché au sein de RFF (Réseau ferré de France). En 2005, il a intégré SMA en tant que chef de projet et est devenu en 2007 cofondateur du bureau de Lausanne où il exerce aujourd'hui les fonctions de directeur du marché Europe du Sud-Ouest et Afrique du Nord. Il est aussi responsable du bureau de Lausanne.

**Maguelone VIGNES** est docteure en sciences politiques et sociales de l'université Saint-Louis-Bruxelles et de l'université de Rouen. Ses différents travaux de recherche interrogent le lien des individus à leur environnement spatial, qu'il soit rural, périurbain ou urbain. Elle les a menés en Belgique et en France dans le domaine de la santé, et auparavant au Maroc et en Indonésie, dans le domaine de l'agriculture et du développement rural.

**Stéphanie VINCENT-GESLIN** est docteure en sociologie de l'université Paris-Descartes. Elle est actuellement chercheuse au Laboratoire d'économie des transports (LET) à l'École nationale des travaux publics de l'État (ENTPE) à Lyon, et chercheuse associée au Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). Ses travaux portent principalement sur les mobilités quotidiennes et émergentes.

**Regina WITTER** est ingénieure en planification spatiale diplômée en 2004 de l'université de Dortmund, et docteure ès sciences de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). Sa thèse, soutenue en 2011, portait sur le développement des transports publics de Santiago de Chili. Elle travaille maintenant pour le Bureau de planification des transports de l'agglomération Lausanne-Morges en Suisse.



## TABLE DES MATIÈRES

<i>Introduction</i>	
<i>Analyser les sociétés à partir de la motilité</i> .....	7
Vincent Kaufmann	
<i>1. État des lieux de l'utilisation de la notion de motilité</i> .....	21
Élodie Dupuit, Emmanuel Ravalet et Vincent Kaufmann	
PREMIÈRE PARTIE : MOTILITÉ ET DROIT À LA MOBILITÉ	
<i>2. Mobile pour s'insérer ou s'insérer pour être mobile ?</i>	
<i>De l'accompagnement au risque d'injonction</i> .....	43
Laurence Nogues	
<i>3. La motilité dans les soins</i> .....	61
Maguelone Vignes	
<i>4. La motilité à travers les espaces.</i>	
<i>Réflexions basées sur un potentiel de grande mobilité</i> .....	77
Yann Dubois et Emmanuel Ravalet	
DEUXIÈME PARTIE : MOTILITÉ ET AMÉNAGEMENT DES TERRITOIRES	
<i>5. Motilité et vie quotidienne.</i>	
<i>L'examen des dispositions sous-jacentes aux pratiques modales</i> .....	105
Vincent Kaufmann, Sébastien Munafò et Stéphanie Vincent-Geslin	
<i>6. Plaidoyer pour une prise en compte des habitudes dans la notion de motilité. Éclairages à partir des déplacements automobiles quotidiens</i> .....	119
Thomas Buhler	

7. <i>Motilité, accessibilité des quartiers et planification urbaine</i> .....	137
Kevin Lebrun et Michel Hubert	
8. <i>Étude de la pertinence du cadencement ferroviaire en France à partir de l'analyse de la motilité</i> .....	157
Vincent Kaufmann, Luigi Stähli et Regina Witter	
TROISIÈME PARTIE : MOTILITÉ ET CRITIQUE SOCIALE	
9. <i>La motilité : un capital ?</i> .....	179
Vincent Kaufmann et Ander Audikana	
10. <i>Les mobiles sont-ils tous motiles ? Critiques et questions autour de la motilité et de son capital</i> .....	197
Simon Borja, Guillaume Courty et Thierry Ramadier	
<i>Conclusion</i> .....	235
Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet et Yann Dubois	
BIOGRAPHIES DES AUTEURS .....	243

Achevé d'imprimé  
en novembre 2015  
aux Éditions Alphil-Presses universitaires suisses

Responsable d'édition : Sandra Lena

Il est 17 h. Louis vérifie une dernière fois les horaires du bus 42 qui passe en bas de chez lui. Son scooter étant en panne, il doit se résoudre à prendre les transports collectifs pour aller voir son frère. Mauvaise surprise à l'arrêt de bus : « retard indéterminé ». Regard à droite vers les vélos en libre-service : il ne sait pas comment en prendre un et ne veut pas être la risée des passants. Coup d'œil à gauche vers le taxi qui passe sans passager : il n'a pas les moyens. Tant pis. En remontant chez lui, il n'entend même pas le bus 42 qui passe avec trois petites minutes de retard.

Le Laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL défend une approche originale de la mobilité consistant à analyser les dispositions de la population en la matière et le passage à l'acte de se déplacer, plus que les déplacements proprement dits. Ainsi, chaque personne ou groupe se caractérise par des propensions plus ou moins grandes à se mouvoir, propensions approchées à partir de la notion de « motilité ».

Initialement développées en 2002, la motilité et la conception de mobilité qui lui est associée ont connu un écho scientifique important. Nous proposons dans cet ouvrage de tirer le bilan des travaux qui ont utilisé cette notion, afin de démontrer son utilité sur les plans théorique et empirique et de mettre en évidence les étapes à franchir pour en faire un concept scientifique et un outil opérationnel stabilisé.

**Vincent Kaufmann** est professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), où il dirige le Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR). Il est également directeur scientifique du Forum vies mobiles à Paris.

**Emmanuel Ravalet** est titulaire d'un doctorat en sciences économiques et d'un PhD en études urbaines. Il est socio-économiste au Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).

**Élodie Dupuit** est ingénieure de l'École nationale des travaux publics de l'État (ENTPE), en France. Elle prépare actuellement un doctorat au sein du Laboratoire de recherches interdisciplinaires ville, espace, société (RIVES).

ISBN: 978-2-88930-043-3

