Document generated on 07/14/2025 11:16 p.m.

Cahiers de recherche sociologique

Les mobilités quotidiennes comme objet sociologique
Everyday Life Mobilities as Sociological Objects
La movilidad cotidiana como objeto sociológico

Stéphanie Vincent-Geslin and Jean-Yves Authier

Number 59-60, Fall 2015, Winter 2016

Les nouveaux objets de la sociologie

URI: https://id.erudit.org/iderudit/1036787ar
DOI: https://doi.org/10.7202/1036787ar

See table of contents

Publisher(s)

Athéna éditions

ISSN

0831-1048 (print)
1923-5771 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Vincent-Geslin, S. & Authier, J.-Y. (2015). Les mobilités quotidiennes comme objet sociologique. *Cahiers de recherche sociologique*, (59-60), 79–97. https://doi.org/10.7202/1036787ar

Article abstract

For about twenty years, spatial mobilities have become a central phenomena in contemporary societies. Spatial mobilities in general and daily mobilities in particular have been left out for a long time by the sociology. Our contribution will show that they move from oblivion to excess in the history of sociology. Then, analysing recent francophone researches, we will demonstrate that daily mobilities are strong social analyzing tools and that they lead to renew three classical fields in sociology: work, socialisation and social stratification.

Tous droits réservés © Athéna éditions, 2016

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

Les mobilités quotidiennes comme objet sociologique

Stéphanie Vincent-Geslin et Jean-Yves Authier

Depuis une vingtaine d'années, les mobilités spatiales se sont imposées comme une dimension centrale des sociétés contemporaines avec la globalisation de l'économie, le développement des systèmes de transports et les communications à distance. La mobilité, dans son acceptation géographique, est ainsi devenue un objet important sinon central de la sociologie, amenant même certains sociologues à vouloir refondre le programme et l'objet de la sociologie à la lumière des mobilités[1].

Le terme de « mobilité », même entendu dans sa seule acception géographique, regroupe des phénomènes de nature distincte : migrations, mobilités résidentielles, déplacements quotidiens, etc. Ce sont précisément les mobilités quotidiennes qui feront l'objet de cette contribution. Longtemps laissées au regard des géographes, les mobilités quotidiennes font depuis une quinzaine d'années l'objet d'investigations éparses dans la sociologie francophone, en particulier française et suisse. L'objectif de cette contribution est de dresser un état des lieux de ces recherches et de leurs problématiques afin de montrer comment l'analyse des mobilités quotidiennes peut constituer un objet d'intérêt pour la sociologie.

1. John Urry, *Sociology beyond societies : mobilities for the twenty-first century*, Londres, Routledge, 2000.

Un premier temps de la contribution présentera l'histoire du traitement de cet objet par la sociologie, largement laissé de côté au profit de travaux portant sur les migrations, les mobilités résidentielles ou la mobilité sociale. Dans un second temps, l'analyse de travaux récents relatifs aux questions de mobilités quotidiennes montrera comment cet objet renouvelle plusieurs des champs classiques de la sociologie, et ouvre ainsi la voie à un programme de recherche stimulant dont nous donnerons plusieurs pistes en conclusion.

Les mobilités quotidiennes en sociologie : de l'absence à l'excès

Le temps de l'oubli

Les mobilités, en tant que phénomène spatial, constituent un objet de recherche qui a longtemps été délaissé par les sociologues. Ce constat est particulièrement vrai pour la sociologie francophone et s'explique en large partie par le désintérêt premier des sociologues français pour les questions relatives à l'espace géographique[2]. À son origine, la sociologie francophone, très influencée par le positivisme des sciences dures porté par E. Durkheim, cherche avant tout à établir des lois générales, qui transcendent la contingence des contextes locaux. Les dimensions territorialisées des comportements humains sont ainsi reléguées au second plan.

Les mobilités constituent en revanche un objet central de la sociologie américaine, en particulier dans la tradition de l'École de Chicago[3]. Ainsi, pour Burgess, la mobilité se définit comme un déplacement qui « implique changement, expérience nouvelle, stimulation[4] ». La mobilité s'oppose au simple déplacement routinier et répétitif qui n'affecte pas celui qui se déplace, à l'exemple des déplacements domicile-travail. La mobilité est donc, dans la conception de Burgess, un déplacement impliquant du changement car source de stimulations diverses et dont l'exemple typique est l'aventure. Pour les sociologues de l'École de Chicago des années 1920-1930, les mobilités constituent des facteurs de déstabilisation et de rupture d'équilibre[5]. Étudier les mobilités participe pleinement au programme de l'École de Chicago

2. Jean Remy, « La ville : architectonique spatiale et univers d'intercompréhension », *Recherches sociologiques*, vol. XXX, n° 1, 1999 ; Bernard Poche, *L'Espace fragmenté. Éléments pour une analyse sociologique de la territorialité*, Paris, L'Harmattan, 1996.
3. Yves Grafmeyer et Isaac Joseph, *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Champs Flammarion, 2004 [1979].
4. Ernest Watson Burgess, « La croissance de la ville. Introduction à un projet de recherche », dans Yves Grafmeyer et Isaac Joseph (dir.), *ibid.*, p. 143.
5. Vincent Kaufmann et Caroline Gallez, « Aux racines de la mobilité en sciences sociales : contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine », dans Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, p. 41-55.

qui ambitionne de comprendre le fonctionnement social de Chicago et ses transformations. Ainsi, les travaux privilégient-ils les mobilités, sources de stimulation pour l'individu et de désorganisation pour la société et la ville, plutôt que les déplacements routiniers et répétitifs. Ils se concentrent sur les migrations entrantes et les trajectoires résidentielles qui bouleversent la société et l'organisation de la ville[6], laissant au second plan les déplacements de la vie quotidienne moins porteurs de changement.

La distinction de sens entre mobilité et déplacements, c'est-à-dire entre l'acception sociale et spatiale du terme mobilité, s'accentue à la suite de la publication du livre *Social Mobility* en 1927 par P. Sorokin[7]. Dans cet ouvrage, la mobilité y est définie comme un changement social, horizontal ou vertical. La mobilité peut rendre compte de manifestations spatiales, dans la mesure où ces manifestations impliquent du changement social[8]. Cet ouvrage constitue le fondement d'une grande tradition de recherche en sociologie : l'étude de la mobilité sociale. La définition centrale de la mobilité en sociologie devient ainsi une définition en termes de changement social et cette définition oriente alors les intérêts sociologiques vers l'étude des mouvements dans l'espace social davantage que dans l'espace géographique.

L'étude des mobilités quotidiennes, considérées comme peu porteuses de changement, deviennent donc secondaires, même dans les traditions sociologiques intéressées aux phénomènes spatiaux, telle la sociologie américaine. L'automobile, qui fait son apparition à cette même époque, ne fera pas non plus l'objet de beaucoup d'intérêt de la part des sociologues[9]. Ainsi, la thèse de J. H. Mueller, doctorant de Park, qui porte sur le développement de l'automobile, ne rencontrera pas le succès. Comme l'analyse P. Lannoy, ce manque de succès s'explique moins par l'objet d'étude – l'automobile – que par les méthodes utilisées par Mueller, qui rapprochent son travail d'une autre science en voie de constitution : la science des trafics. Cette science, qui se constitue en particulier sous l'égide de M. McClintock, prend pour objet central les déplacements quotidiens, qu'elle analyse comme des flux de déplacements[10].

6. William Isaac Thomas et Florian Znaniecki, *Le paysan polonais en Europe et en Amérique – Récit de vie d'un migrant (Chicago, 1919)*, Nathan, coll. « Essais et Recherches », Paris, 1998 [1919] ; Ernest Watson Burgess, « La croissance de la ville. Introduction à un projet de recherche », dans Yves Grafmeyer et Isaac Joseph (dir.), *op. cit.*, p. 131-147.
7. Pitirim Sorokin, *Social Mobility*, New York, Harper and Brothers, 1927.
8. *Ibid.* ; Stéphanie Vincent-Geslin et Vincent Kaufmann, *Mobilités sans racines – Plus loin, plus vite… Plus mobiles ?*, Paris, Éditions Descartes & Cie, 2012.
9. Pierre Lannoy, « L'automobile comme objet de recherche, Chicago, 1915-1940 », *Revue française de sociologie*, vol. 44, n° 3, 2003, p. 497-529.
10. Pierre Lannoy, « La mécanique des flux : l'ingénierie du trafic routier comme politique d'intégration », dans Vincent Kaufmann et Bertrand Montulet, *Mobilités, fluidités… libertés ?*, Bruxelles, Facultés universitaires Saint-Louis, 2004, p. 99-119.

La définition du terme de « mobilité » amène ainsi la sociologie à se consacrer à l'analyse des déplacements, verticaux ou horizontaux, dans l'espace social et relègue au second plan les déplacements dans l'espace géographique. Plus précisément, les déplacements quotidiens dans l'espace géographique, parce qu'ils sont considérés comme insignifiants du point de vue de la mobilité sociale, font l'objet de peu d'intérêt par les sociologues. Les parcours migratoires ou résidentiels, davantage supports de stimulation et de transformation, et plus directement liés aux questions de mobilité sociale, sont en revanche davantage étudiés.

L'apparition de l'objet

Les mobilités dans leurs manifestations spatiales et quotidiennes vont pourtant progressivement apparaître comme objet d'étude en sociologie. La mise à l'agenda scientifique de cet objet se construit au travers de la convergence de traditions distinctes vers la question des mobilités quotidiennes, depuis la fin des années 1970 et jusqu'au tournant des années 2000.

Premièrement, l'analyse des mobilités quotidiennes va s'imposer dans les travaux portant sur les migrations. Ces travaux montrent, de manière empirique, que le concept de migrations touche ses limites pour décrire la réalité des mobilités. Comme le souligne N. Brevet, « le concept de migration ne permet pas d'analyser toutes les mobilités, qui se complexifient dès les années 1970 en France du fait de l'exode rural[11] ». De plus, si la migration a longtemps été pensée en termes de rupture spatiale et temporelle, les travaux menés en géographie ou en anthropologie sur les migrations montrent au contraire une intégration et une multiplication des lieux de vie. La prise en compte de cette multilocalité des individus suppose de considérer que l'ancrage spatial des individus ne se limite pas au seul point fixe que constitue le logement principal[12]. Comme le soulignent Bonvalet et Lelièvre, cette idée « est déjà ancienne et a commencé avec l'apparition de la notion d'espace de vie » qui se définit comme l'ensemble des lieux pratiqués au quotidien[13].

Dans la diversité de ces lieux, la migration n'entraîne pas nécessairement une rupture. Les migrants comme les déménageurs continuent à pratiquer des

11. Nathalie Brevet, *Le(s) bassin(s) de vie de Marne La Vallée. Une politique d'aménagment à l'épreuve du temps et des habitants*, Paris, L'Harmattan, 2011, p. 56.
12. Daniel Pinson, *Du logement pour tous aux maisons en tous genres*, Paris, PUCA, coll. « Recherches », 1988.
13. Catherine Bonvalet et Eva Lelièvre, « Les lieux de la famille », *Espaces et sociétés*, vol. 2, nº 120-121, 2005, p. 99-122.

lieux de commerce ou d'activités proches de leur ancien domicile[14]. Des circulations se mettent en place entre les différents lieux de vie et composent des systèmes de lieux – aussi appelés « systèmes résidentiels »[15] – qui font sens pour les individus. Ainsi, si les mobilités quotidiennes et les mobilités résidentielles ont longtemps été analysées de manière séparée, les travaux menés notamment dans les contextes africain et latino-américain ont rapidement amené à considérer ces deux types de mobilités de manière conjointe[16]. Se dessine alors la nécessité de prendre en compte les circulations du quotidien et les migrations pour comprendre la multilocalité des pratiques spatiales individuelles, pour dépasser la rupture artificielle entre les formes de mobilité quotidiennes et « celles portant sur l'espace de vie[17] » . Il n'y a pas véritablement de rupture entre le quotidien et le hors quotidien en matière de mobilités[18] mais bien des espaces de vie reliés et démultipliés notamment sous l'effet des possibilités de transport et de communication à distance, créant une « société d'archipel[19] ». Les phénomènes de multi-localité mettent ainsi en évidence les continuités entre les lieux de vie distants et, ce faisant, les mobilités intervenant entre ces lieux. Les mobilités quotidiennes ne sont pas en opposition ou en rupture avec d'autres mobilités spatiales, telles que la migration ou le déménagement. Au contraire, elles dessinent des continuités entre elles et rendent possibles des réversibilités sociales et spatiales entre différents lieux.

Parallèlement à ce courant de travaux, d'autres champs de la sociologie évoquent des questions de mobilité. Des travaux sur l'économie et la sociologie du travail mettent en lumière les notions de globalisation de l'économie et ses conséquences sur la flexibilité du travail. Dans cette perspective, la mobilité entendue comme flexibilité et capacité d'adaptation mais aussi comme manifestation spatiale, se retrouve au cœur de l'analyse[20]. Ces auteurs montrent comment un impératif de mobilité – sociale et spatiale – se développe et se construit en référence à l'extrême mobilité des marchés financiers. Dans un monde connexionniste, où le capital social prend une place crois-

14. Voir notamment Dominique Desjeux, Anne Monjaret, Sophie Taponier, *Quand les Français déménagent*, Paris, PUF, 1998 ou Daniel Pinson et Sandra Thomann, *Territoires de la maison en périurbain et métropolisation. Villes en campagne urbaine entre Aix et Marseille*, Paris, MELT-PUCA, 2000.
15. Daniel Pinson, *Du logement pour tous aux maisons en tous genres*, Paris, PUCA, coll. « Recherches » 1988 ; Olivier Barbary et Françoise Dureau, « Des citadins en mouvement. Analyse des pratiques résidentielles à Quito (Équateur) », *Cahiers des sciences humaines* n° 29, 1993, p. 395-418.
16. Françoise Dureau « Les systèmes résidentiels : concepts et applications », dans Jean-Pierre Lévy et Françoise Dureau (dir.), *L'accès à la ville. Les mobilités en question*, Paris, L'Harmattan, coll. « Habitat et sociétés », 2002, p. 355-382.
17. F. Dureau, *op. cit.* p. 358.
18. Remy Knafou, « Mobilités touristiques et de loisirs et système global des mobilités », dans Michel Bonnet et Dominique Desjeux (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, 2000, p. 85-94.
19. Jean Viard, *La Société d'archipel ou les territoires du village global*, Paris, Édition de l'Aube, 1994.
20. Luc Boltanski et Eve Chiappello, *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard, 1999.

sante, la mobilité recompose les hiérarchies sociales : « Les grands ne tiennent pas en place. Les petits restent sur place[21]. » Ce sont également des travaux issus de la sociologie de la consommation et des usages qui s'intéressent aux mobilités quotidiennes. En particulier, la voiture et ses usages font l'objet de travaux qui montrent que la voiture est un objet éminemment social, support de liens et d'échanges intra-familiaux, au cœur de cultures différenciées[22]. Quelques travaux précurseurs de sociologie urbaine vont également questionner le rapport à l'espace et les mobilités spatiales.

Michel Bassand fait figure de pionnier en développant une approche intégrée des mobilités spatiales, qui tient compte tant de ses manifestations spatiales que sociales[23] et ouvre la voie à une lignée de recherche très dynamique autour des mobilités urbaines et quotidiennes. Quelques années plus tard, Jean Remy et Liliane Voyé définissent l'urbain comme un régime d'échange dans lequel la mobilité est structurante de la vie quotidienne[24]. Et en France, plus tard encore, les travaux de M. Kokoreff sur le rapport à l'espace des jeunes de banlieue interrogent les liens entre mobilités géographiques et perspectives d'insertion sociale[25].

Enfin, l'apparition des mobilités quotidiennes comme objet pour la sociologie renvoie à l'ouverture de l'ingénierie des transports vers des approches en termes de mode de vie qui prennent davantage en compte les dimensions sociales des déplacements. Cette ouverture s'est faite en plusieurs étapes. Premièrement, dès les années 1960, l'étude des flux, objet de la science des trafics, laisse place à l'étude des déplacements et à la socio-économie des transports[26]. Le terme de « mobilité » est ensuite importé dans les années 1970 dans le champ des transports[27]. Le colloque de Royaumont qui se tient en 1979 et qui réunit chercheurs en sciences humaines et spécialistes du transport constitue une étape importante de cette ouverture en redéfinissant la mobilité : « la mobilité n'est plus considérée comme un flux, ni comme un déplacement mais

21. *Ibid.*, p. 446.
22. Isabelle Garabuau-Moussaoui, « Roulez jeunesse ! La voiture comme analyseur des relations parents/jeunes », dans Isabelle Garabuau-Moussaoui et Dominique Desjeux (dir.), *Objet banal, objet social, les objets quotidiens comme révélateurs des relations sociales*, Paris, L'Harmattan, 2000, p. 117-154.
23. Michel Bassand et Marie-Claude Brulhardt, *Mobilité Spatiale*, Saint-Saphorin, Georgi, 1980 ; Vincent Kaufmann « La sociologie urbaine en Suisse : histoire, développement, débats actuels », *SociologieS* [En ligne], Dossiers, Actualité de la sociologie urbaine dans des pays francophones et non anglophones, 2002 [http://sociologies.revues.org/4189].
24. Jean Remy et Liliane Voyé, *La ville, vers une nouvelle définition ?*, Paris, L'Harmattan, 1992.
25. Michel Kokoreff, « La dimension spatiale des modes de vie des jeunes : le cas d'une cité de la banlieue parisienne », *Sociétés contemporaines*, n° 17, mars, « Aspects des modes de vie de l'insertion dans une communauté à l'usage des outils ménagers », 1997, p. 29-49.
26. N. Brevet, *op. cit.*
27. Jean-Pierre Orfeuil, *Stratégies de localisation. Ménages et services aux ménages*, Paris, La Documentation française, 2000.

comme une demande dérivée de la réalisation d'un programme d'activités[28] ». Des approches des mobilités quotidiennes en termes de mode de vie s'amorcent ainsi dès les années 1980 au travers des travaux de A. Haumont[29] ou de J.-P. Orfeuil[30].

L'ouvrage *L'automobile et la mobilité des français*, paru en 1980, marque un tournant dans l'intérêt et la prise en compte des mobilités quotidiennes en lien avec la ville et les modes de vie, mais dont G. Dupuy dira, près de 20 ans plus tard, que le message contenu dans ce livre était trop innovant pour être entendu tant par la communauté scientifique que par les politiques publiques[31]. Ainsi, les mobilités urbaines, quotidiennes – parmi lesquelles l'automobile et ses usages sont centraux – devient progressivement un objet de recherche de plus en plus important jusque dans les années 2000. L'émergence de cet objet est notamment marquée par la publication en 2000 du livre *Les territoires de la mobilité*, sous la direction de Michel Bonnet et Dominique Desjeux. Dans cet ouvrage pluridisciplinaire, la sociologie croise la géographie et l'urbanisme autour des mobilités et (re)découvre cet objet, devenu central dans les sociétés contemporaines.

Le temps de l'excès

Apparues tardivement dans la sociologie, les mobilités quotidiennes en sont aujourd'hui devenues un objet central. La prise en compte sociologique de cet objet est largement liée aux transformations sociétales qui placent la question des mobilités au cœur des enjeux contemporains. En effet, depuis le milieu du XXe siècle, les sociétés ont connu une compression de l'espace-temps d'une ampleur inédite dans l'histoire de l'humanité. Trois phénomènes se combinent et se renforcent mutuellement au profit de l'avènement des sociétés dites de la mobilité généralisée[32]. Tout d'abord, les systèmes de transport, routiers, ferroviaires et aériens, se sont considérablement améliorés, permettant de transporter plus de personnes et de marchandises, plus vite et à un moindre coût. Ce sont aussi les systèmes d'échange et de communication à distance qui se sont considérablement développés et qui permettent aujourd'hui une immédiateté de transmission d'informations à tra-

28. N. Brevet, *op. cit.*, p. 58.
29. Antoine Haumont, *L'automobile et la mobilité des français*, Paris, La Documentation française, 1980.
30. J.-P. Orfeuil, *op. cit.*
31. Dans la préface de l'ouvrage Michel Bonnet et Dominique Desjeux (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, 2000.
32. Sylvain Allemand, François Ascher, Jacques Levy (dir.), *Les sens du mouvement : modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin, 2004 ; Pierre Lannoy et Thierry Ramadier (dir.), *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Bruxelles, Academia Brutland, 2007.

vers le monde. Enfin, ces développements techniques et communicationnels sont sous-tendus par la dynamique capitaliste contemporaine et la globalisation de l'économie qui fonctionnent sur une interdépendance des marchés et l'instantanéité des flux de capitaux, affaiblissant les barrières institutionnelles nationales pour globaliser les flux économiques et financiers[33].

Sous l'effet de la combinaison de ces trois phénomènes, la vitesse a progressivement envahi les sociétés contemporaines, dans les échanges économiques, les déplacements et les communications. Les conséquences en sont multiples. Du point de vue spatial, la métropolisation modifie la structure des villes et tend à créer une armature mondiale de métropoles connectées, donnant lieu à une organisation réticulaire de l'espace et de la société[34]. L'augmentation des vitesses de déplacements physiques ainsi que l'apparition de l'instantanéité des échanges à distance tendent à produire une accélération de la vie quotidienne[35], même si cette accélération concerne de manière très différenciée les populations. Enfin, la mobilité s'est progressivement érigée en injonction, que ce soit en termes de mobilité géographique comme en termes d'adaptation et de flexibilité sur le marché du travail[36]. Ainsi, les sociétés contemporaines sont progressivement devenues des sociétés de la « mobilité généralisée[37] ». Cette appellation, apparue au début des années 2000, est utile pour décrire l'ère nouvelle dans laquelle les sociétés modernes semblent être entrées. La notion de mobilité généralisée permet effectivement de rendre compte du caractère prédominant (c'est-à-dire aussi non exclusif) de la mobilité aujourd'hui et de ses différentes dimensions : mobilité géographique, communication et instantanéité des échanges, flexibilité, etc.

Face à ces transformations, plusieurs chercheurs d'origines disciplinaires diverses – géographes et sociologues principalement – ont appelé à une approche intégrée de la mobilité qui prenne en compte tant ses dimensions sociales que spatiales. L'émergence même du terme de « mobilité », qui se substitue progressivement au « transport » ou aux « migrations », rend compte des évolutions de la problématique puisqu'il permet précisément de

33. David Harvey, *The Condition of Postmodernity*, Boston, Blackwell, 1989 ; L. Boltanski et E. Chiappello, *op. cit.*
34. Michel Bassand, Vincent Kaufmann et Dominique Joye, *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2001 ; Manuel Castells, *The rise of the network society – the information age*, Oxford, Blackwell., 1996
35. Hartmut Rosa, *Accélération : Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte, coll. « Théorie critique », 2010.
36. Marie-Hélène Bacqué et Sylvie Fol, « L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction », *Revue Suisse de Sociologie*, n° 33, 2007, p. 89-104 ; Éric Le Breton, *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin, 2005.
37. S. Allemand *et al., op. cit.*

« regrouper les différents types de migrations dans une approche unifiée[38] ». Si M. Bassand a été le premier à définir la mobilité comme « un fait social total » et à appeler à une analyse intégrée des mobilités, dans leurs manifestations sociales comme spatiales, plusieurs chercheurs à sa suite vont défendre une approche systémique de la mobilité[39].

La mobilité et ses multiples manifestations constituent un bouleversement important des sociétés mais aussi de la manière dont se construit leur connaissance. Ainsi, c'est à une véritable révolution copernicienne dans la sociologie que nous invite J. Urry dans son ouvrage *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*, argumentant pour une refonte de la sociologie et de ses concepts à l'aune des transformations occasionnées par la mobilité généralisée[40]. Si la sociologie a longtemps eu pour objet des sociétés délimitées par leurs frontières nationales, les flux et réseaux globaux rendent ces modalités d'analyse caduques et obligent à penser au-delà des frontières nationales. De plus, si la sociologie s'est principalement intéressée à la dimension sociale et verticale de la mobilité, elle doit désormais davantage se concentrer sur ses dimensions horizontales car la mobilité est un phénomène autant géographique que social.

Prenant au sérieux l'enjeu d'une approche intégrée de la mobilité, J. Urry déploie alors un programme de recherche en ce sens, ouvert sur des thématiques et des outils nouveaux. Parmi ces derniers, les pratiques de mobilité socio-spatiales, des individus et des objets, dans l'espace géographique ou virtuellement, occupent une place de choix. Lui-même s'intéressera à la voiture – objet laissé de côté par les sociologues de l'École de Chicago quelques décennies auparavant – en analysant ses usages quotidiens comme un puissant outil de transformation de la vie sociale urbaine et du territoire[41]. Les travaux de J. Urry précités marquent un point de rupture dans l'histoire des sciences sociales, que l'on nomme aujourd'hui le « tournant mobilitaire » (*mobility*

38. Jacques Brun et Catherine Bonvalet, « Approches quantitatives ou qualitatives de la mobilité résidentielle : éléments de bilan et perspectives », *Espace, populations, sociétés*, 1-2. Géographie et population, 2002, p. 64.
39. Martin Schuler, Vincent Kaufmann, Benedetto Lepori, Dominique Joye, *Eine Integrative Sicht des Mobilität – Im Hinblick auf ein neues Paradigma des Mobilitätsforschung*, Berne, Schweizerischer Wissenschaftsrat, 1997 ; Mathis Stock, « L'habiter comme pratique des lieux géographiques », *Textuel*, en ligne, 2004 [http://espacestemps.net/document1138.html] ; Samuel Carpentier « Une analyse exploratoire des liens entre mobilité quotidienne et ancrage résidentiel : vers une approche écologique de la mobilité ? », *Articulo.ch – revue de sciences humaines*, 2007 [http://articulo.revues.org/619] ; S. Vincent-Geslin et V. Kaufmann, *op. cit.*
40. J. Urry, *op. cit.*
41. Mimi Sheller et John Urry, « The City and the Car », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 24, n° 4, 2000, p. 737-757.

turn) et ouvrent la voie à un domaine de recherche très dynamique sur la mobilité, particulièrement visible dans le monde anglo-saxon[42].

Néanmoins, si les sociologues s'accordent pour reconsidérer la place des mobilités dans la discipline sociologique, davantage habituée aux raisonnements statiques, les conséquences du « tournant mobilitaire » pour la discipline sont controversées. Pour J. Urry, les conséquences sont irréversibles et profondes et obligent à abandonner certains concepts clés de la sociologie traditionnelle, tel celui de « société ». En effet, dans un monde globalisé et interconnecté, les « sociétés », entendues au sens de sociétés nationales et délimitées par les frontières des États-nations n'ont plus de sens. Ainsi J. Urry propose-t-il purement et simplement d'abandonner ce concept qui lui apparaît dépassé. Ce sont désormais les mobilités qui constituent le cœur d'analyse de la discipline et non plus les sociétés.

Pour d'autres sociologues, comme A. Bourdin, les mobilités participent à redéfinir l'agenda de la discipline, car elles constituent un « cadre d'analyse transversal de lecture du social[43] », sans pour autant constituer un énième domaine de la sociologie. De plus, placer la mobilité au cœur de l'analyse sociologique comporte, selon nous, trois limites fortes. Premièrement, si le morcellement des travaux sur les mobilités constituait un obstacle à la connaissance, l'amalgame en est également un. Les mobilités recouvrent des phénomènes extrêmement diversifiés, recouvrant des dimensions sociales et spatiales, dont il apparaît nécessaire de définir les contours. Si tout devient mobilité, le concept se galvaude et perd son pouvoir explicatif. Deuxièmement, analyser les phénomènes sociaux au seul prisme de la mobilité comporte une dimension performative sinon tautologique avec le risque de rendre invisible tout ce qui sort du cadre. Troisièmement enfin, la mobilité généralisée est loin de concerner toutes les populations à l'échelle globale, une large part de la population du monde n'ayant pas accès à la mobilité pour des raisons financières mais aussi légales et institutionnelles. Après le temps de l'oubli, les mobilités semblent désormais rentrées dans le temps de l'excès…

42. Voir notamment Tim Cresswell, *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, Boston, Routledge, 2006; Tim Cresswell et Peter Merriman (dir.), *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*, Londres, Ashgate, 2011; Peter Merriman, *Mobility, Space and Culture*, International Library of Sociology, Taylor & Francis Other, 2012 ou encore Peter Adey *et al.* (dir.), *The Routledge Handbook of Mobilities*, Boston, Routledge, 2013.

43. Alain Bourdin, « Les mobilités et le programme de la sociologie », *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 118, 2005, p. 6.

Les mobilités quotidiennes, enjeu pour la sociologie

Malgré ces limites, l'analyse des mobilités se révèle être utile à l'analyse sociologique. À la suite de M. Bassand, M. Bonnet et D. Desjeux ou encore d'A. Bourdin, nous pensons que les mobilités quotidiennes sont des analyseurs indispensables du social, en particulier dans les sociétés de la mobilité généralisée. Depuis les années 2000, la sociologie francophone a vu un certain nombre de recherches éparses se réaliser sur le thème des mobilités à l'échelle du quotidien. Ces recherches participent en particulier au renouvellement de trois champs classiques de la sociologie contemporaine.

Mobilités quotidiennes et sociologie du travail

Le premier champ est celui de la sociologie du travail. À la suite des travaux de Boltanski et Chiappello, plusieurs travaux sont venus questionner le pouvoir des mobilités dans le nouveau capitalisme. Ces travaux rejoignent les réflexions relatives à l'émergence d'une élite de la mondialisation dont l'insertion dans des réseaux internationaux constitue une ressource forte[44]. Cette insertion se réalise non seulement au travers d'expérience de migrations internationales et d'expatriation, mais aussi sous la forme de déplacements professionnels de plus courtes durées à l'échelle internationale. Ainsi, L. Gherardi montre comment le pouvoir des dirigeants de grandes entreprises, qu'elle appelle les « top managers », est directement relié à leur mobilité géographique internationale. Par leur extrême mobilité, ils sont présents et s'insèrent dans de multiples réseaux et constituent du capital social, source de pouvoir. Ce pouvoir est encore décuplé lorsque certains deviennent ubiquistes, c'est-à-dire lorsqu'ils font bouger leurs « doublures » à leur place afin d'être simultanément dans plusieurs réseaux[45].

L'injonction à la mobilité dans le monde du travail a également fait l'objet de recherches critiques. En effet, l'injonction au déménagement, dans le cadre d'une délocalisation d'usine par exemple, n'est pas nécessairement suivie par les populations concernées[46], d'autant que la relocalisa-

44. Anne-Catherine Wagner, *Les nouvelles élites de la mondialisation. Une immigration dorée en France*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Sciences sociales et sociétés », 1998.
45. Laura Gherardi, Philippe Pierre, « Mobilités géographiques et écarts de pouvoir au sein de trois entreprises mondialisées. Mobiles, immobiles et "ubiquistes" », *Revue européenne des migrations internationales* [En ligne], vol. 26, n° 1, 2010, consulté le 6 janvier 2014 ; Laura Gherardi, *La mobilité ambigüe. Espace, temps et pouvoir aux sommets de la société contemporaine*, Bruxelles, Éditions Universitaires Européennes, 2012.
46. Cécile Vignal, « Les espaces familiaux à l'épreuve de la délocalisation de l'emploi : ancrages et mobilités de salariés de l'industrie », *Espaces et sociétés*, n°s 120-121, 2005, p. 179-197 ; Cécile Vignal, « Attachement territorial, liens familiaux et délocalisation de l'emploi : les enjeux des arbitrages

tion du ménage amène à perdre les ressources de la proximité nécessaires à l'insertion sociale des classes populaires. Ce que d'autres ont nommé le « capital d'autochtonie[47] », par opposition précisément au capital de mobilité, constitue un facteur important d'insertion professionnelle pour les classes populaires, pour lesquelles la mobilité ne constitue pas toujours une ressource[48]. D'autres arrangements spatio-temporels sont ainsi mis en œuvre par les familles populaires face à la délocalisation, telles que des double-résidences pour raisons professionnelles et des déplacements pendulaires hebdomadaires. L'apparition de ces arrangements entre vie professionnelle et vie familiale n'est pourtant pas spécifique aux classes populaires et renvoie assez directement aux phénomènes de multi-localité évoqués précédemment.

En effet, des mobilités quotidiennes intensives émergent et se trouvent à l'interface entre vie professionnelle et vie familiale et constituent autant de stratégies de conciliation entre les exigences mobiles du monde professionnel et le désir d'ancrages propre à la vie familiale et personnelle[49]. Ces mobilités hybrides regroupent des phénomènes de multi-résidence pour raisons professionnelles, de déplacements professionnels ou encore de trajets pendulaires de longue durée et de longue distance. Ils ont fait l'objet d'investigations sociologiques multiples ces dernières années, depuis les recherches pionnières de J. Meissonnier sur les « provinciliens » – ces habitants de Rouen qui travaillent à Paris[50] - jusqu'au programme de recherche européen *Job Mobilities and Family lives*[51].

Citons notamment les travaux coordonnés par I. Bertaux-Wiame et P. Tripier sur les intermittents du foyer, les grands mobiles professionnels

résidentiels en milieu ouvrier », dans Annabelle Morel-Brochet et Nathalie Ortar, *La fabrique des modes d'habiter. Homme, lieux et milieux de vie*, Paris, L'Harmattan, 2011.

47. Jean-Noël Retière, « Capital d'autochtonie », dans Ilaria Casillo avec Rémi Barbier, Loïc Blondiaux, Francis Chateauraynaud, Jean-Michel Fourniau, Rémi Lefebvre, Catherine Neveu et Denis Salles (dir.), *Dictionnaire critique et interdisciplinaire de la participation*, Paris, GIS Démocratie et Participation, 2013.

48. M.-H. Bacqué et S. Fol, *op. cit.*

49. Stéphanie Vincent-Geslin, « Des racines et des ailes. Les mobilités pendulaires, stratégie de conciliation entre vie privée et vie professionnelle », *SociologieS*, 2002 [http://sociologies.revues.org/3945].

50. Joël Meissonnier, *Provinciliens : les voyageurs du quotidien*, Paris, L'Harmattan, 2001.

51. Ce programme a donné lieu à plusieurs publications : Norbert Schneider et Gerardo Meil G. (dir.), *Mobile living across Europe I: Relevance and diversity of job-related mobility in six European countries*, Leverkusen, Barbara Budrich Publishers, 2008 ; Norbert Schneider et Beate Collet (dir.), *Mobile living across Europe II: Causes and consequences of job-related spatial mobility in cross-national comparison*, Leverkusen, Barbara Budrich Publishers 2010 ; Emmanuel Ravalet, Stéphanie Vincent-Geslin, Vincent Kaufmann, *Tranches de vies mobiles*, Paris, Éditions Loco, 2014 ; Gil Viry et Vincent Kaufmann (dir.), *High mobility in Europe. Work and personal life*, Londres, Palgrave, MacMillan 2015 ; Emmanuel Ravalet *et al.*, *Grandes mobilités liées au travail. Perspective européenne*, Paris, Economica, 2015.

anglais et français[52], les travaux menés sur les grands mobiles pour raisons professionnelles en Europe au travers d'une enquête longitudinale conduite en 2007 et 2012 et issus du projet JobMob précité. Ces travaux révèlent des effets de genre[53] et le rôle structurant de la construction familiale sur les pratiques de mobilité. Ils constituent également un révélateur de la flexibilisation du travail et de l'injonction à la mobilité en même temps que des attachements territoriaux des individus qui cherchent à résister à ces injonctions[54]. Ainsi, les mobilités apparaissent paradoxalement comme l'expression des attachements multiples des individus, des systèmes de contraintes et des rapports proximité/distance tant d'un point de vue social que spatial. Dans la continuité des réflexions amorcées dans le champ des migrations, ces travaux récents montrent que les trajectoires résidentielles deviennent plus réversibles en particulier sous l'effet des transformations du monde du travail. Ces réversibilités dessinent des pratiques multi-locales qui recentrent le regard du sociologue sur les formes plus quotidiennes des mobilités.

Mobilités quotidiennes et sociologie de la socialisation

Un second champ de recherche se trouve renouvelé par une série de travaux menés depuis une quinzaine d'années sur les mobilités quotidiennes : la sociologie de la socialisation. En effet, ces travaux se sont intéressés d'une part aux logiques de socialisation qui orientent les individus vers telle ou telle pratique de déplacement (formation aux mobilités quotidiennes) ; ils montrent d'autre part que se jouent des processus de socialisation dans les pratiques de mobilités elles-mêmes (transformation dans les mobilités).

Autour des questions de formation aux pratiques de mobilité quotidienne, une lignée de travaux s'est intéressée aux choix des modes de transport. C'est d'abord le travail de thèse de V. Kaufmann sur le « report modal » qui marque la première pierre de l'application d'une approche sociologique aux choix de mode de transport – ou choix modal – à partir des différentes rationalités de M. Weber[55]. Ces travaux seront suivis par d'autres qui vont

52. Nathalie Ortar, *La vie en deux. Familles françaises et britanniques à l'épreuve de la mobilité professionnelle*, Paris, Pétra, 2015.
53. Voir notamment Estelle Bonnet, Beate Collet et Béatrice Maurines, « Mobilités géographiques professionnelles : rapport au territoire et carrières familiales », *rapport de recherche PUCA*, 2006.
54. Philippe Hamman, Maurice Blanc, Cédric Duchêne-Lacroix, Tim Freytag et Caroline Kramer (dir.), *Questionner les mobilités résidentielles à l'aune de la multilocalité*, Strasbourg, Néothèque, 2014 ; Stéphanie Vincent-Geslin, « Être mobile pour (mieux) exister socialement ? Réflexion autour du couple déplacement/mobilité », dans Sébastien Lord, Paula Negron-Poblete, Juan Torres (dir.), *Mobilité et inclusion, quelles relations ?*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 2015, p. 253-280.
55. Vincent Kaufmann, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines, la question du report modal*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2000.

approcher les différentes dimensions du choix modal par une sociologie de la vie quotidienne[56], en proposer une analyse stratégique[57] ou encore s'intéresser aux socialisations primaires et secondaires, aux apprentissages, aux habitudes et aux changements en matière d'usages quotidiens des transports[58]. Dans ces travaux, l'attachement à l'automobile est central, de même que les processus de détachement dont elle peut faire l'objet[59]. Ces travaux éclairent également les processus d'incorporation de schèmes d'action et de routines ainsi que les résistances au changement[60].

D'autres recherches se sont spécifiquement intéressées aux socialisations des adolescents en matière de modes de déplacements dans les territoires périurbains. Dans des territoires très dépendants à la voiture, il apparaît que les jeunes issus des familles les plus favorisées socialement sont davantage que les autres encouragés par leurs parents à utiliser des modes de déplacements alternatifs à la voiture[61]. Plusieurs recherches doctorales se sont également récemment intéressées aux dimensions spatiales de la socialisation chez les enfants et les adolescents. Ainsi, C. Rivière montre que la prise d'autonomie des enfants dans l'espace urbain se fait par étape au travers notamment de l'apprentissage des réseaux de transports en commun. Cet apprentissage se réalise tout d'abord par l'accompagnement parental, puis sous la forme d'épreuves, qui visent à apprécier la capacité de l'enfant à utiliser seul les transports en commun et enfin au travers de sorties autonomes. À Milan comme à Paris, dès lors que les enfants ont passé l'étape de l'épreuve, « les réseaux de transports en commun deviennent un élément structurant de la découverte et de l'exploration de la ville[62] ».

56. Michael Flamm, *Comprendre le choix modal : les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport*, thèse de doctorat, EPFL, 2004.
57. Anais Rocci, *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.
58. Stéphanie Vincent-Geslin, *Altermobilités, mode d'emploi, Déterminants et usages de mobilités alternatives au tout voiture*, CERTU, coll. « Débats », 2010.
59. Fabrice Clochard, « Un regard sur le rapport à l'objet automobile », dans Fabrice Clochard, Anaïs Rocci et Stéphanie Vincent (dir.), *Automobilités et altermobilités : quels changements ?*, Paris, L'Harmattan, 2008, p. 249-264 ; Laurent Fouillé, *L'attachement automobile mis à l'épreuve : étude des dispositifs de détachement et de recomposition des mobilités*, Géographie, Université Rennes 2, 2010.
60. Thomas Buhler, *Déplacements urbains : sortir de l'orthodoxie Plaidoyer pour une prise en compte des habitudes*, Lausanne, Presses Polytechniques Universitaires Romandes, 2015.
61. Marie Goyon, « Jeunesses périurbaines en Dombes : Mobilité quotidienne, modèles parentaux et socialisation », Colloque de l'Association de Science Régionale de Langue Française, Clermont-Ferrand, 6-9 juillet 2009.
62. Clément Rivière, *Ce que tous les parents disent ? Approche compréhensive de l'encadrement parental des pratiques urbaines des enfants en contexte de mixité sociale (Paris-Milan)*, thèse de doctorat, Université de Milan-Bicocca, 2014.

Le travail doctoral de N. Oppenchaim s'intéresse plus particulièrement au rôle socialisateur des pratiques de mobilités urbaines chez les adolescentes et adolescents vivant en ZUS. Il montre que les approches classiques de la socialisation oublient largement la dimension spatiale de ce processus, mais aussi que ce dernier ne se joue pas seulement sur le lieu de résidence. La ségrégation urbaine qui marque le lieu de résidence de ces jeunes ne constitue pas le seul point de référence de leur socialisation spatiale car les pratiques de mobilités quotidiennes ouvrent vers d'autres espaces signifiants de la ville. Les mobilités quotidiennes participent ainsi de la construction d'une identité territorialisée différenciée selon les pratiques de mobilités urbaines, même si ces dernières n'entrainent pas de manière mécanique un « effet déségrégationniste[63] ».

Enfin, la thèse de J. Devaux s'intéresse aux pratiques de mobilité et à la socialisation des adolescents résidant dans des « territoires ruraux périphériques ». Les socialisations spatiales de ces jeunes se révèlent très polarisées entre, d'une part, ceux, très ancrés à leur lieu de résidence et dont les mobilités sont majoritairement orientées vers la commune et ceux, d'autre part, dont les mobilités sont davantage tournées vers l'extérieur. Fortement structurées par leur environnement familial et social, ces socialisations spatiales différenciées tendent à influencer les trajectoires sociales et résidentielles de ces jeunes, tantôt tournées vers le localisme ou la migration[64].

Les travaux existants s'intéressent principalement aux processus de formation aux mobilités et moins aux transformations qu'occasionnent les pratiques de mobilité sur les individus. Ils montrent néanmoins l'intérêt d'une approche conjointe de la localisation résidentielle et des mobilités quotidiennes qui permet d'appréhender les différentes dimensions des mobilités urbaines et de leurs apprentissages. La socialisation spatiale des enfants et des adolescents ne se réalise pas seulement au lieu de résidence mais également au travers de leurs pratiques de mobilités quotidiennes. Les apprentissages en matière de mobilités quotidiennes dépendent de ressources inégalement distribuées dans la population et sont largement structurées par la position sociale des familles dont sont issus ces enfants et adolescents. L'analyse des mobilités quotidiennes constitue ainsi une manière de renouveler la problématique de la ségrégation urbaine qui ne se joue pas seulement dans le quartier de résidence. Elles permettent également de s'intéresser à la construction

63. Nicolas Oppenchaim, *Mobilité, socialisation et ségrégation : une analyse à partir des manières d'habiter des adolescents de zones urbaines sensibles*, thèse de doctorat, Université Paris-Est, 2011, p. 79.

64. Julian Devaux, *Mobilité du quotidien, manières d'habiter et socialisation d'adolescents d'un village rural francilien,* thèse de doctorat en sociologie, Université Paris-Est Marne-la-Vallée, 2013.

des routines et des modes de vie, à l'échelle de l'individu ou du lieu de vie dans la mesure où elles constituent une dimension importante de la sociologie du quotidien[65].

Mobilités quotidiennes et sociologie de la stratification sociale

Les mobilités spatiales influencent les positions sociales des individus et leurs trajectoires. Cette influence est traditionnellement abordée en sociologie au travers des mobilités résidentielles et des migrations. Pourtant, les mobilités quotidiennes constituent également une manière de se situer socialement[66]. Dans quelle mesure les mobilités quotidiennes peuvent-elles influencer les trajectoires sociales des individus ? Constituent-elles des outils de mobilité sociale ? À travers ce questionnement, les mobilités quotidiennes permettent de réfléchir au rôle des déplacements dans l'espace géographique sur la stratification sociale.

La marginalité spatiale du lieu de résidence vis-à-vis de la ville témoigne d'une marginalité sociale que viennent combler, en partie du moins, les mobilités quotidiennes. L'intégration sociale des « insulaires », populations reléguées dans des territoires de résidence éloignées du centre et mal connectées, passe par la mobilité quotidienne. L'idée d'un « droit à la mobilité » a ainsi progressivement émergé dans les recherches autour de la mobilité des populations reléguées en mettant en particulier l'accent sur la nécessité d'offrir des accès aux quartiers les plus excentrés[67].

Pourtant, l'intégration sociale et urbaine n'est pas seulement une question d'accès mais elle suppose également des ressources pour s'approprier ces accès d'une part et des projets à mettre en œuvre grâce à ces accès d'autre part. Ces trois éléments composent la « motilité » c'est-à-dire l'aptitude à la mobilité. En effet, disposer d'une infrastructure de transport ou d'une ligne de bus pour sortir de son quartier de résidence ne suffit pas, encore faut-il être capable de l'utiliser au profit d'une activité ou d'un projet[68]. La mobilité serait

65. Salvador Juan, « Le concept de routine dans la socio-anthropologie de la vie quotidienne », *Espace populations sociétés* consulté le 26 janvier 2016 [http://eps.revues.org/5935] ; Philippe Gerber et Samuel Carpentier (dir.), *Mobilités et modes de vie. Vers une recomposition de l'habiter*, Rennes, PUR, 2013.
66. Sylvie Depeau et Thierry Ramadier, *Se déplacer pour se situer. Places en jeu, enjeux de classes*, Rennes, PUR, 2011.
67. Dominique Mignot et Sylvia *Rosales*-Montano, *Vers un droit à la mobilité pour tous : inégalités, territoires et vie quotidienne*, PUCA, La Documentation française, 2006 ; Christophe Gay, Vincent Kaufmann, Sylvie Landrième, Stéphanie Vincent-Geslin, *Mobile, Immobile, Quels choix, quels droits pour 2030. Choices and rights for 2030*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2 tomes, 2011.
68. Vincent Kaufmann, Max Bergman et Dominique Joye, « Motility : Mobility as capital », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 28, no 4, 2004, p. 745–756 ; Vincent Kaufmann, *Re-Thinking Mobility : Contemporary Sociology*, Farnham, Ashgate Publishing Company, 2002.

alors devenue une nouvelle forme de capital, au sens de Bourdieu. Pourtant, cette théorisation est source de controverses[69]. Pour certains tels V. Kaufmann ou J. Levy[70], la mobilité est bien un capital dont l'inégale répartition crée des différenciations sociales distinctes de celles produites par le capital social, économique, culturel ou symbolique ; pour d'autres, les pratiques différenciées en matière de mobilité ne sont que l'expression des inégalités de dotations dans les formes classiques de capital[71].

L'introduction du concept de motilité offre un nouvel éclairage sur les liens entre positions sociales et mobilités quotidiennes. En effet, la motilité montre que ce ne sont pas seulement les pratiques mais aussi le potentiel de mobilité qui peuvent être clivants socialement en donnant à voir les conditions dans lesquelles peuvent se réaliser les pratiques de mobilités quotidiennes selon les accès, les compétences personnelles et les aspirations plus ou moins fortes à se déplacer dont disposent les individus. La distinction entre mobilité et motilité permet alors de regarder les différences de ressources entre les populations vis-à-vis des mobilités quotidiennes. Ces ressources relèvent d'une part des aménités offertes par le lieu de résidence (accès) et d'autre part de socialisations à la mobilité (compétences et aspirations) c'est-à-dire de constructions sociales différenciées selon les groupes sociaux mais dont les mécanismes restent aujourd'hui encore largement méconnus. Pourtant, dans un monde où la mobilité est devenue injonction et est même considérée comme une source de pouvoir, cette construction différenciée du potentiel de mobilité n'est-elle pas source d'inégalités ?

Certains auteurs avancent alors l'idée que les mobilités quotidiennes seraient devenues la « nouvelle question sociale[72] ». Avec le développement de l'automobile, les territoires se sont profondément transformés et ont fait de la mobilité quotidienne une condition nécessaire à l'insertion professionnelle. L'accès à l'emploi s'avère ainsi limité par les difficultés de mobilité dues à des situations de handicap, d'absence de compétences de mobilité – telles que l'absence de permis de conduire –, de contraintes familiales ou d'appartenances territoriales[73].

69. Vincent Kaufmann, Hanja Maksim, Simon Borja, Guillaume Courty et Thierry Ramadier (11 décembre 2012), « La Mobilité comme capital ? », *Forum Vies Mobiles*, consulté le 16 octobre 2015 [http://fr.forumviesmobiles.org/controverse/2012/12/11/mobilite-comme-capital-488].
70. Jacques Lévy, « Capital social », dans Jacques Lévy et Michel Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, p. 124-126.
71. Simon Borja, Guillaume Courty et Thierry Ramadier (dir.), « Approches critiques de la mobilité », *Regards sociologiques*, n°s 45-46, Strasbourg, Association Regards Sociologiques, 2013.
72. Jean-Pierre Orfeuil, « La mobilité, nouvelle question sociale ? », *SociologieS* [En ligne], Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques, 2010 [http://sociologies.revues.org/3321].
73. J.-P. Orfeuil, *op. cit.*

Si les mobilités sont facteur d'insertion sociale[74], ces travaux montrent que les individus sont inégalement dotés en ressources, en accès, en compétences, en projets qui leur permettent de se déplacer. La mobilisation de ces ressources dans la pratique des mobilités quotidiennes permet de classer les individus socialement. Mais ce sont également leurs capacités de résistance aux injonctions à la mobilité qui s'avèrent discriminantes socialement. Dans cette perspective, les récents résultats du programme JobMob sur les grandes mobilités liées au travail sont éloquents. Les groupes sociaux les plus à même de sortir de situations de mobilités intensives liées au travail sont également ceux les mieux dotés en capitaux – économiques et culturels[75]. Les mobilités quotidiennes renvoient ainsi à de nouvelles formes d'inégalités entre les populations qui ne recouvrent peut-être pas complètement celles induites par le capital économique, culturel, social ou symbolique…

Des questions en suspens

Longtemps oubliées de la sociologie francophone, les mobilités spatiales en général et les mobilités quotidiennes en particulier constituent aujourd'hui un enjeu sociétal important. Elles s'avèrent ainsi reliées à différentes dimensions de la vie sociale : apprentissages, travail, vie de famille, position sociale, etc. De ce fait, elles constituent également un enjeu scientifique pour le sociologue en tant qu'objet heuristique qui contribue à renouveler les questionnements de différents domaines classiques de la sociologie, à l'exemple du travail, de la socialisation et de la stratification sociale.

Si, comme nous l'avons montré, les quinze dernières années ont vu apparaître un renouvellement important de travaux sociologiques portant sur les mobilités quotidiennes, les questionnements qu'ils ouvrent appellent à les prolonger. Ces prolongements invitent en particulier à examiner dans quelle mesure et par quels mécanismes les mobilités quotidiennes affectent les trajectoires sociales ou, en d'autres termes, à étudier les effets des mobilités quotidiennes sur le positionnement social et la mobilité sociale des individus.

Ce questionnement renvoie tout d'abord à des questions de socialisation et d'intériorisation de dispositions qui constituent des ressources de mobilités. Comment se joue la formation aux mobilités spatiales ? Diffère-t-elle selon les milieux sociaux, les lieux de résidence, les différentes formes de pratiques spatiales ? Comment les pratiques de mobilités quotidiennes transforment-elles les individus ? Si les travaux mentionnés dans cet article

74. S. Lord, P. Negron-Poblete, J. Torres (dir.), *op. cit.*
75. E. Ravalet *et al., op. cit.*

offrent des pistes de réponse, ils méritent d'être prolongés pour consolider les résultats obtenus.

Si des dispositions aux mobilités quotidiennes sont intériorisées par les individus, il convient de s'interroger sur la nature de ces dispositions ainsi que sur les situations dans lesquelles elles sont mobilisées et mises en œuvre. Ce second questionnement prolonge les travaux autour de l'existence d'un capital de mobilité dont le contenu reste à préciser, de même que ses liens avec les autres formes, plus classiques en sociologie, de capital. Quelles sont les ressources mobilisées par les individus pour se déplacer ? Existe-t-il des ressources spécifiques que les individus mobilisent pour, au contraire, éviter de se déplacer ? Ces ressources sont-elles différenciées selon l'appartenance sociale ? Enfin, la pratique ou la non-pratique de mobilités quotidiennes influencent-elles la position sociale des individus et leurs trajectoires sociales ? Leur permettent-elles d'accéder à certains statuts professionnels ou d'éviter la précarisation liée au travail ? Comment s'articulent-elles avec d'autres formes de mobilités, telles que les mobilités résidentielles ?

Au final, de nombreuses questions restent en suspens sur les effets croisés des mobilités spatiales quotidiennes, mobilités résidentielles et mobilités sociales et offrent des pistes de recherche nombreuses. Autour de ces questionnements, les mobilités quotidiennes apparaissent bien comme un objet légitime pour le sociologue.