

Mobilité sociale et intérêts sociaux Social Mobility and Social Interests

John H. GOLDTHORPE

Volume 8, Number 2, octobre 1976

La mobilité sociale : Pour qui? Pour quoi?

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/001305ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/001305ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Presses de l'Université de Montréal

ISSN

0038-030X (print)

1492-1375 (digital)

[Explore this journal](#)

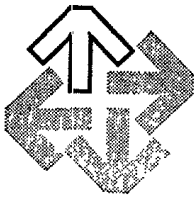
Cite this article

GOLDTHORPE, J. H. (1976). Mobilité sociale et intérêts sociaux. *Sociologie et sociétés*, 8(2), 7–36. <https://doi.org/10.7202/001305ar>

Article abstract

Social mobility occupies a major place within Sociology since the end of the war. For some time, however, some doubts have been expressed with respect to the meaning and usefulness of such studies; serious critiques bear in particular on the ideologies underlying such research. The author takes position on this question. He shows that in certain of Marx's writings, one can establish a recognition of the existence of mobility. The positions of Bernstein, Sombart, Michels, and Sorokin are scrutinized. Then the author continues on to an examination and a critique of the positions taken by Lipset, Blau and Duncan. He reviews afterwards the writings of the British socialists of the turn of the century and the studies completed at the London School of Economics under the direction of Glass. Finally, he clearly criticizes the positions taken by certain " neo-marxists ", particularly Poulantzas. To the latter he opposes the works of Westergaard, Resler, Giddens and Parkin. He states in conclusion that the research on mobility should by no means be incompatible with " marxist " or " radical " analyses.

Mobilité sociale et intérêts sociaux*



JOHN H. GOLDTHORPE

La mobilité sociale occupe une place majeure dans la recherche sociologique depuis la fin de la guerre. Ce domaine de recherche peut en effet réclamer une telle position de prééminence à partir de plusieurs critères dont par exemple, l'échelle des projets de recherche individuelle, l'étendue de la communication internationale et la collaboration entre chercheurs, le degré de raffinement des techniques de cueillette des données et d'analyse. L'effort de recherche n'a jamais été relâché; au contraire, de nouvelles enquêtes qui souvent entreprennent l'exploration de terrains nouveaux soit par leur situation, soit par leur taille ou par la méthode, ont été entreprises à un rythme soutenu.

Cependant, on doit reconnaître qu'au milieu de toute cette activité, des doutes nombreux ont été exprimés, aussi bien par les chercheurs en mobilité que par les membres de la communauté sociologique plus large, concernant le but ultime et la signification d'une grande partie du travail réalisé dans ce domaine¹. Ces doutes

*Ce texte a été traduit par Nicole Arnaud et Andréa Doukas.

1. Voir par exemple, Karl Ulrich Mayer and Walter Müller, « Progress in Social Mobility Research? », *Quality and Quantity*, vol. V, 1971; S. M. Miller, « The Future of Social Mobility Studies », *American Journal of Sociology*, vol. 77, 1971; Daniel Bertaux, « Questions de stratification et de mobilité sociale », *Sociologie du Travail*, vol. 13, 1971; Reinhard Kreckel, « Toward a theoretical re-orientation of the sociological analysis of vertical mobility » dans Walter Müller et Karl Ulrich Mayer (eds), *Social Stratification and Career Mobility* (Mouton, Paris et La Haye, 1973).

apparaîtraient particulièrement sous deux rapports. D'abord, on se rend compte que ceux qui étudient la mobilité se perdent dans des problèmes techniques, et spécialement statistiques, liés à la détermination des taux et des modes différents de la mobilité, de leurs causes et de leurs conséquences; aussi le développement des techniques est-il souvent poursuivi avec trop peu d'attention pour leur adéquation au genre de données avec lesquelles le sociologue doit habituellement travailler ou pour la pertinence de leurs applications aux questions fondamentales auxquelles il est confronté. Deuxièmement, à partir d'un éventail de positions marxistes et autres « positions de gauche », on a accusé la recherche en mobilité d'être biaisée idéologiquement du fait qu'elle donne à la mobilité une place centrale dans l'étude de la stratification et que, par conséquent, elle contribue à dévaloriser certains problèmes plus fondamentaux, en particulier, ceux de la division en classes et des conflits de classes. D'une façon encore plus radicale, on a soutenu que le fait que les sociologues des pays occidentaux, particulièrement les Américains, mettent l'accent sur le concept de mobilité, constitue une tentative plus ou moins consciente pour distraire l'attention des faits de domination et d'exploitation dans le capitalisme moderne et pour célébrer ce dernier comme la véritable réalisation de l'« *open society*² ».

On pourrait penser que ces deux courants de critiques tendent à se détruire réciproquement: un souci de techniques ésotériques à l'excès ne semblerait pas aller de pair avec la volonté de diffuser un message idéologique. Mais, en fait, des critiques ont aussi prétendu que les techniques les plus avancées, préconisées dans la recherche en mobilité, s'appuient sur des présupposés chargés d'une forte coloration idéologique — en l'occurrence, individualiste et libérale; en outre, la tendance à définir les problèmes que l'on veut étudier en fonction des possibilités de ces techniques est une façon efficace de fermer d'autres avenues de recherche. En d'autres mots, on a prétendu qu'il y a un lien très solide non seulement entre l'appartenance idéologique et le choix d'un foyer particulier dans la recherche sociologique, mais également entre l'appartenance idéologique et la méthode de recherche.

En ce qui nous concerne, notre position de base peut être présentée de la façon suivante. D'une part, nous posons qu'indépendamment de ce qui s'est effectivement produit dans les études antérieures de mobilité, il n'y a pas forcément un lien *nécessaire* entre un intérêt pour la recherche sur la mobilité et une affiliation idéologique spécifique, libérale ou autre; de plus, les techniques dont on se sert habituellement en recherche sur la mobilité ont, de toutes façons, une neutralité idéologique plus grande que celle que la plupart des critiques admettent. D'autre part, cependant, nous insisterons sur la nécessité de reconnaître que la recherche sur la mobilité est un sujet par nature idéologiquement controversé — dans le sens où, sous l'intérêt pour ce type de recherche, on doit s'attendre à trouver aussi un « intérêt » d'une autre nature rattaché, d'une certaine manière, à l'expérience socio-politique du chercheur, à ses valeurs et à ses engagements.

Nous devons dire clairement toutefois que nous n'assimilons pas la présence d'un tel intérêt à une adhésion partisane, pas plus que nous ne le croyons incompatible

2. Ce dernier argument est avancé en particulier par les auteurs marxistes orthodoxes de l'Europe de l'Est. Voici par exemple, H. Steiner, « Grundzüge und Entwicklungstendenzen der westdeutschen Soziologie » dans H. Meissner (ed.), *Bürgerliche Ökonomie in modernen Kapitalismus* (Dietz, Berlin, 1967); et G. B. Osipov, « The Class Character of the Theory of Social Mobility » dans P. Hollander (ed.) *American and Soviet Society* (Prentice-Hall, Englewood Cliffs, 1969).

avec les règles de l'argumentation et de la démonstration. Il n'y a pas lieu, à notre avis, de considérer le fait que des intérêts de ce genre soient très généralement sous-jacents à la formulation des problèmes et à la conduite de la recherche comme regrettable ou comme une source de déviation par rapport au statut scientifique de la sociologie. Au contraire, on pourrait croire que si la sociologie réalise son potentiel, non seulement en tant que science sociale mais aussi en tant que mode de conscience sociale en soi, les sociologues doivent reconnaître que leurs problèmes — quelle que soit leur volonté de les redéfinir par la suite — doivent être envisagés bien plus sous l'angle « exogène » du développement de leur société et de leurs propres réponses à ce développement, que sous l'angle « endogène » du développement de leur sujet de recherche. Assurément, la relation entre les intérêts du chercheur et la recherche peut être plus ou moins directe ou plus ou moins sophistiquée. Mais là où cette relation se dérobe à la vue, nous ne trouverions pas à tout le moins dans un champ tel que celui de la recherche en mobilité, source de satisfaction mais bien plutôt de méfiance. Nous serons enclins à y voir des intérêts que le chercheur tient à cacher par exemple, sous la prétention de la pureté des sciences sociales — ou qu'il s'est perdu en poursuivant trop la logique des techniques « pour elles-mêmes », au point de se détacher des problèmes substantiels dont il était parti. En somme, nous croyons que c'est à travers la conscience et l'expression des motifs qui sous-tendent et guident son travail que le sociologue peut avoir une position claire, tant pour lui-même que pour les autres³.

L'approche de cet article se rattache directement à cette mise de position générale. Dans les pages qui vont suivre nous tentons de passer en revue, bien que parfois de façon impressionniste, les différents intérêts auxquels s'est rattachée l'étude de la mobilité sociale au cours des cent dernières années. Un tel recensement a pour but de confirmer la position selon laquelle l'intérêt pour l'analyse de la mobilité n'est en aucune manière compatible avec un seul type d'option idéologique; au contraire l'apport de points de vue idéologiques divers élargit les perspectives de recherche.

Dans un des rares essais antérieurs, examinant, dans un cadre historique, la question de la « motivation sociale » sous-jacente à la recherche sur la mobilité, Van Heek a avancé l'argument selon lequel c'est uniquement depuis la fin du siècle dernier que s'est développé un contexte idéologique favorable à la recherche en mobilité sociale. « Le libéralisme du XIX^e siècle écrit-il » était aveugle au problème (de la mobilité): le marxisme y attribuait peu d'importance. C'est surtout le mouvement socialiste révisionniste et le courant radical à l'intérieur du libéralisme qui a été à l'origine de la recherche sur la mobilité⁴. Nous croyons que cette évaluation est en soi exacte mais qu'étant donnée l'ampleur du problème, elle nécessite une élaboration et un raffinement plus poussés.

3. Comme nous l'avons dit, nous ne voulons pas entreprendre ici une discussion sur cette position; nous pouvons cependant indiquer que cela reflète étroitement ce qui est produit récemment par les écrits de nombreux économistes politiques « hétérodoxes », d'un point de vue « néo-classique ». Voir par exemple, Gunnar Myrdal, *Value in Social Theory* (Routledge, London, 1958) et *Asian Drama* (London, 1968); Oskar Lange, *Political Economy* (Warsaw and London, 1963) et « Note on ideology and tendencies in economic research », *Internal Social Sciences Journal*, vol. XVI, 1964; et Maurice Dobb, *Theories of Value and Distribution since Adam Smith: Ideology and Economic Theory* (Cambridge University Press, 1973).

4. F. van Heek, « Some Introductory Remarks on Social Mobility and Class Structure », dans *Transactions of the Third World Congress of Sociology*, vol. III (International Sociological Association, London, 1956), p. 131.

À la discussion que Van Heek fait du libéralisme du XIX^e siècle, il y a relativement peu de chose à ajouter. Ainsi qu'il le fait remarquer, l'aveuglement du libéralisme face au problème de la mobilité provient de la croyance en l'existence au sein de la démocratie libérale de multiples occasions permettant à chaque individu d'occuper, dans la société, une position en accord avec ses capacités. Cette croyance, soutient Van Heek, trouve son fondement dans le darwinisme social « qui prétendait déceler dans la société humaine la même évolution, résultat de la lutte pour la vie, que les biologistes avaient observée dans la nature ». Par conséquent, on négligeait de considérer les influences socio-culturelles sur la performance individuelle; c'est ainsi qu'indépendamment de sa forme, la répartition des positions dotées de niveaux variables de privilège et de pouvoir pouvait être légitimée comme reflet de « la loi du plus fort⁵ ». Le seul point qu'il semblerait important d'ajouter ici, c'est qu'au moins en Grande-Bretagne, la croyance dans l'« ouverture » fondamentale de la société démocratique libérale s'appuyait également sur une base morale, un fondement moral, qui en fait précédait son enracinement scientifique, ou plutôt pseudo-scientifique, dans la théorie évolutionniste.

La doctrine smilésienne de l'« aide-toi toi-même » fournit évidemment l'illustration la plus frappante de cet aspect. L'éducation *et* les dons naturels y sont minimisés en tant que déterminants du succès dans la vie — comme d'ailleurs tous les aspects du « destin » de l'individu qui demeurent hors de son contrôle. C'est sur les qualités personnelles telles que la détermination, la persévérance, l'assiduité et l'intégrité — en d'autres mots, sur le caractère moral de l'individu, — que l'accent est placé. Comme l'a remarqué astucieusement un commentateur, le but de Smiles était de « faire accepter aux hommes la place à laquelle il avait plû à Dieu de les appeler — en insistant sur leur devoir de découvrir pour eux-mêmes quelle était cette place⁶ ». La plus grande partie de *Self help* et d'autres livres de Smiles est faite de récits de la mobilité spectaculaire d'hommes d'origine humble, mobilité accomplie grâce à leurs efforts incessants dans le cadre de leur vocation⁷. Mais il est remarquable que l'étendue des probabilités d'une telle promotion ou la nature de ses limites ne sont jamais considérées comme problématiques. Pour Smiles, il n'y a pas de limite à la chance: la question est simplement de savoir jusqu'à quel point les hommes sont capables (c'est-à-dire possèdent la *force morale*) de s'élever à la hauteur du défi qu'elle leur pose.

Si nous regardons maintenant du côté du marxisme, l'affirmation de Van Heek, pour qui le marxisme dans sa forme classique « non révisée » accorde peu d'importance à la mobilité sociale, peut encore être considérée comme généralement valide. Ainsi que le remarque Van Heek, une place plus importante n'est accordée à la mobilité dans l'analyse du capitalisme que comme un aspect de la *Verelendungstheorie*, selon laquelle, avec la croissance de l'économie capitaliste, les paysans, les petits entrepreneurs, les artisans etc., entreront de plus en plus dans les rangs du prolétariat⁸. Mais sous son angle de doctrine socialiste, le marxisme rejetait la possibilité d'une mobilité ascendante à partir de la classe ouvrière, et considérait cette possibilité

5. *Ibid.*, p. 130-131.

6. Royden Harrison, « Afterword » à l'édition Sphere de *Self Help* (London, 1968), p. 262.

7. Voir en particulier, *Lives of the Engineers* (London, John Murray 3 vols. 1861-1862).

8. « Some Introductory Remarks on Social Mobility », p. 131.

comme un mythe libéral: en fait, les chances d'une telle mobilité ascendante étaient jugées négligeables et non pertinentes — la seule forme d'avancement à laquelle les membres de la classe ouvrière pouvaient aspirer d'une façon réaliste, étant celle d'un avancement collectif obtenu par le mouvement ouvrier, la lutte des classes et finalement la révolution.

Ainsi, le marxisme pas plus que le libéralisme n'ont coupé court à la question de la mobilité; nous nous proposons maintenant de mettre en lumière qu'en ce qui concerne les écrits de Marx lui-même, l'importance accordée à la mobilité est en fait beaucoup plus grande qu'on ne l'a généralement supposé. Il est vrai que Marx ne discute spécifiquement de la mobilité que dans le contexte d'autres problèmes et que dès lors il ne le fait pas en profondeur. Mais ce qu'il a à dire en ces occasions paraît avoir été très souvent fondamental du point de vue théorique; de plus, on pourrait montrer qu'au moins dans une version de l'interprétation que fait Marx du développement à long terme de la société capitaliste, le phénomène de la mobilité est effectivement amplement présupposé ou implicite même s'il n'en traite pas expressément. Il nous paraît important d'apprécier à la fois la signification évidente et la signification cachée des analyses de mobilité par Marx pour comprendre pourquoi dans le cas du revisionnisme, mais également dans celui de certaines variétés de libéralisme et dans des écrits marxistes plus récents, il existe un profond intérêt pour la mobilité.

Pour commencer, il paraît évident, d'après un certain nombre de passages de Marx, qu'il reconnaissait *explicitement* la mobilité sociale, autre que celle impliquée dans la « prolétarianisation », comme un frein au processus de la formation de classe. Notamment, dans son observation de la société américaine, Marx souligne plus d'une fois le contraste entre cette société et les vieilles sociétés européennes: celles-ci ont « une formation de classes développée » alors qu'en Amérique, même si l'on peut dire que les classes existent, « elles ne sont pas encore fixées mais changent continuellement et échangent leurs éléments dans un flux constant⁹ ». En particulier, au lieu d'une prolétarianisation, il y a « transformation permanente des travailleurs salariés en paysans indépendants. La position du travailleur salarié est, pour une très grande partie du peuple américain, un état provisoire qu'il est sûr d'abandonner dans un délai plus ou moins bref¹⁰. » En reliant cette situation à l'immaturité du mouvement ouvrier américain¹¹, on peut donc dire que Marx a introduit ce qui va devenir une préoccupation dominante dans l'étude de la structure et de l'action de classe: celle de l'interrelation entre la mobilité sociale et la conscience de classe.

De plus, il est clair que Marx a aussi perçu comment, même à l'intérieur d'une société de classe développée, la mobilité peut également servir de processus stabilisateur et anti-révolutionnaire, et cela, sous la forme d'un « recrutement par le bas ». Dans une discussion de l'évolution et des fonctions du système bancaire moderne, il remarque qu'avec l'accessibilité croissante au crédit « un homme sans fortune, mais ayant de l'énergie, de la fermeté, de l'habileté et de la perspicacité dans les affaires peut devenir un capitaliste » et il continue de la façon suivante:

9. « The Eighteenth Brumaire of Louis Bonaparte », dans Marx-Engels, *Selected Works* (Foreign Languages Publishing House, Moscow, 1958), vol. I, p. 255.

10. « Wages, Prices and Profits », *Selected Works*, vol. I, p. 444.

11. Voir par exemple, la lettre à Weydemeyer, March 5, 1852, dans Lewis S. Feuer (ed.) *Karl Marx and Friedrich Engels: Basic Writings on Politics and Philosophy* (Fontana, London, 1969), p. 494-495.

Malgré que cette situation apporte continuellement un nombre de nouveaux soldats de fortune non souhaités dans l'arène et dans la compétition avec les capitalistes individuels qui existent déjà, elle renforce aussi la suprématie du capital lui-même, étend sa base, et lui permet de recruter plus que jamais de nouvelles forces à la base de la société. De façon similaire, le fait que l'Église catholique au Moyen Âge ait formé sa hiérarchie à partir des meilleurs cerveaux du pays, sans considération de la propriété, de la naissance ou de la fortune, constitue l'un des moyens principaux de consolidation de la domination ecclésiastique et de la suppression des laïcs. Plus une classe dominante est capable d'assimiler les esprits les plus avancés d'une classe dominée, plus sa domination est stable et dangereuse¹².

Une fois de plus donc, Marx soulève un thème qui va devenir d'une importance majeure: à savoir que le processus qu'on peut désigner par le terme « d'incorporation méritocratique » dans les classes dominantes ou les élites, bien qu'il puisse injecter une efficacité et un dynamisme plus grand dans le fonctionnement des institutions politiques et économiques, est néanmoins essentiellement conservateur dans ses implications pour la structure de classe dans son ensemble.

De ce qui précède, il apparaît clairement que la mobilité est un sujet sur lequel Marx était loin de manquer de clarté de vue. En même temps cependant, il y a lieu de supposer que ce n'était pas un thème qui lui convenait particulièrement, pour des raisons qui ne sont peut-être pas difficiles à comprendre. Non seulement les coups de sonde intellectuels dont nous avons parlé n'ont pas été poussés, mais de plus il est un cas précis où de toute évidence Marx n'aborde la question de la mobilité que de biais — voire l'évite tout à fait — même si la logique de son analyse semblait requérir qu'il l'affronte comme une question tout à fait centrale. Il s'agit de sa discussion sur les « strates intermédiaires » à l'intérieur de la société capitaliste, c'est-à-dire des strates faites de groupements professionnels dont la situation de classes n'est ni celle de la bourgeoisie ni celle du prolétariat mais, en un sens, se situe entre les deux¹³.

Pour Marx, les « tierces parties » — *dritte Personen* —, co-existant avec les deux grandes classes de la société capitaliste, pouvaient être considérées comme relevant de deux différents types: il y avait, d'un côté, comme on l'a déjà souligné, les groupements destinés selon la *Verelendungstheorie* à périliter socialement et numériquement: c'est-à-dire, ceux des petits travailleurs « indépendants » de l'agriculture, du commerce ou de la manufacture, qui ne peuvent survivre dans les conditions économiques et technologiques du capitalisme avancé.

Petits industriels, marchands et rentiers, artisans et paysans, tout l'échelon inférieur des classes moyennes de jadis, tombent dans le prolétariat: d'une part, parce que leurs faibles capitaux ne leur permettent pas d'employer les procédés de la grande industrie et qu'ils succombent dans leur concurrence avec les grands capitalistes; d'autre part, parce que leur habileté technique est dépréciée par les méthodes nouvelles de production. De sorte que le prolétariat se recrute dans toutes les classes de la population¹⁴.

12. *Capital* (Foreign Languages Publishing House, Moscow, 1959), vol. III, p. 587.

13. Le traitement des strates intermédiaires dans l'œuvre de Marx a soulevé dernièrement un intérêt considérable. Cependant l'excellente contribution critique, à laquelle notre discussion doit beaucoup, reste celle de Abram Lincoln Harris, « Pure Capitalism and the Disappearance of the Middle Class », *Journal of Political Economy*, juin 1939.

14. Marx and Engels, «Manifesto of the Communist Party », *Selected Works*, vol. I, p. 41.

Il y avait d'autre part, des groupements intermédiaires (« tierces parties ») en pleine expansion: c'étaient soit des nouveaux groupements, créés en grande partie par le développement du capitalisme, soit des groupements dont l'origine précède le capitalisme mais qui ont trouvé la possibilité de survivre et de s'épanouir à l'intérieur de la société capitaliste. Ainsi, par exemple, on retrouve dans le plus apparent de ces nouveaux groupements des directeurs d'industries, des gérants, des administrateurs et leur personnel. Le nombre croissant de ces derniers pourrait être attribué à la montée des compagnies financières anonymes et à la taille croissante des entreprises industrielles et commerciales. L'argument de Marx, notons-le, est que la production capitaliste, en raison de son caractère antagonique, exige davantage de contrôle par le haut que sa seule coordination fonctionnelle n'en appellerait: le travail nécessaire à l'extraction de la plus-value doit en effet aussi être considéré; comme il le fait remarquer laconiquement, « l'exploitation des travailleurs coûte du travail¹⁵ ». Ainsi dans une usine capitaliste, l'existence d'une superstructure de direction large, servant à effectuer le « travail de surintendance », devient essentielle. De la même façon, Marx souligne comment la logique même du système capitaliste avancé provoque l'accroissement du nombre des fonctions de « bureau » et des employés.

Pour ce qui est de groupements qui, bien qu'ayant leur origine dans le stade pré-capitaliste, recevaient du capitalisme un second souffle, les couches les plus importantes étaient celles du secteur public — fonctionnaires de l'État — et celles qui rendent divers services privés à la bourgeoisie, qu'ils soient professionnels ou plus serviles.

Marx remarque qu'à l'époque où la bourgeoisie était une classe de « parvenus » et « ne s'était pas encore approprié toute la société, l'État, etc..., » ses représentants adoptaient une vision critique de l'appareil d'État en particulier et des travailleurs « improductifs » en général. Mais:

Quand d'autre part, la bourgeoisie a remporté la bataille, s'est emparé en partie de l'État, et a fait un compromis partiel avec ses maîtres d'autrefois; et quand de la même façon, elle a reconnu les idéologues professionnels comme chair de sa chair, et partout en a fait ses propres fonctionnaires, de même nature qu'elle; quand elle ne les considère plus elle-même comme des représentants du travail productif mais quand les vrais travailleurs productifs s'élèvent contre elle et de plus lui disent qu'elle vit du travail d'autrui; quand elle est assez instruite pour ne pas être absorbée dans la production mais veut aussi consommer « d'une façon éclairée »; quand les travaux de l'esprit sont eux-mêmes produits de plus en plus à son service et entrent au service de la production capitaliste — alors les choses prennent un nouveau tour et la bourgeoisie essaie de justifier « économiquement », de son propre point de vue, ce qu'à l'époque antérieure elle avait critiqué et combattu¹⁶.

De plus, pour Marx, en même temps que la bourgeoisie s'engageait dans une consommation plus raffinée elle était poussée, qu'elle le veuille ou non, à une consommation plus grande de produits de qualité courante.

Lorsqu'un certain stade de développement (de la production capitaliste) a été atteint, un degré conventionnel de prodigalité, qui est aussi une exhibition de

15. *Theories of Surplus Value* (Lawrence and Wishart, 1969), partie 3, p. 355. Cf. aussi p. 496-497 and *Capital*, vol. I, p. 331-332.

16. *Theories of Surplus Value*, vol. I, p. 300-301.

richesse et, en conséquence une source de crédit, devient une nécessité commerciale pour le capitaliste « malchanceux », le luxe entre dans les frais de représentation du capital¹⁷.

De ce fait, la bourgeoisie se voit entourée par une « clientèle » qui se fait de plus en plus nombreuse, semblable à celle qui entourait les seigneurs féodaux, et lui assure ses besoins de jouissances prestigieuses et ostentatoires.

Il devient alors suffisamment évident que les analyses les plus complètes de Marx sur le capitalisme, à la fois en tant que mode de production et en tant que formation sociale, le conduisent à une position tout à fait différente de celle suggérée par la seule *Verelendungstheorie*. La disparition progressive des petits « indépendants » n'aboutirait pas en fait à une polarisation de la société capitaliste en deux grandes classes, la bourgeoisie et le prolétariat, à cause de la tendance contraire à l'accroissement numérique de groupes intermédiaires n'appartenant ni à l'une ni à l'autre classe. Ce résultat est en effet admis à plusieurs reprises explicitement par Marx — et, bien plus, il en reconnaît aussi les effets sur la consolidation de l'ordre capitaliste. Par exemple, dans un commentaire de l'interprétation que Ricardo fait des conséquences d'une productivité croissante, Marx écrit:

Ce qu'il oublie de souligner c'est le nombre constamment croissant des classes moyennes, de ceux qui se situent entre le travailleur d'une part et le capitaliste et le propriétaire foncier d'autre part. Les classes moyennes subsistent de plus en plus directement à même la rente; elles sont un fardeau qui pèse lourdement sur la base travailleuse et elles augmentent la stabilité sociale et le pouvoir des 10 000 puissants^{18a}.

De nouveau, au sujet de Malthus, Marx fait référence à l'« espoir suprême » de ce dernier que, pour réduire le nombre de ceux qui sont condamnés à travailler durement et pour améliorer leurs chances de s'en sortir, « la masse de la classe moyenne grandisse et le prolétariat (ceux qui travaillent) constitue une proportion de la population globale en constant déclin (même si son nombre augmente en chiffres absolus) ». Marx note que Malthus lui-même en tant qu'apologiste bourgeois considérerait cet espoir comme plus ou moins utopique; mais Marx affirme alors carrément que « telle est bien l'évolution suivie par la société bourgeoise^{18b} ».

Par conséquent, s'il est vrai que, dans les étapes plus avancées du capitalisme, les strates intermédiaires dans leur ensemble croissent proportionnellement, et que par conséquent la classe moyenne remplace le prolétariat en tant que classe en croissance, alors la question doit se poser comme elle s'est posée au sujet du prolétariat: de quelles sources sont tirés ses effectifs croissants? Et dans la mesure où ce recrutement se fait dans les rangs du prolétariat, suivant l'argument même de Marx cité plus haut, on peut maintenant se demander quelles sont les implications de ce « flux » et de cette « reconversion des travailleurs salariés » sur la solidarité et la conscience de classe

17. *Capital*, vol. I, p. 594.

18a. *Theories of Surplus Value*, partie 2, p. 573.

18b. *Ibid*, partie 3, p. 62-63 (souligné dans l'original) Marx, il est vrai, cherche occasionnellement à appliquer une version de la *Verelendungstheorie* aux nouvelles classes moyennes aussi, suggérant par exemple qu'avec un accroissement de l'éducation publique, l'offre de main-d'œuvre qualifiée augmentera et donc que les taux de salaire tomberont. (Voir, *Capital*, vol. III, p. 294-295). Mais un tel argument n'est jamais totalement développé, et Marx envisage que le niveau de vie des travailleurs non productifs montera. (Voir: *Theories of Surplus Value*, partie 2, p. 561-562).

ouvrière. Nulle part, il faut le dire, Marx n'en vient à aborder directement ne serait-ce que la première de ces questions — même s'il est difficile de croire qu'il ait pu totalement négliger leur existence. Mais finalement, nous pouvons noter que Marx va en fait au-delà de son analyse de la croissance nécessaire de nouveaux éléments à l'intérieur des strates intermédiaires, croissance qui se situe dans la logique du développement de la production capitaliste; bien qu'il s'agisse du sous-produit d'une préoccupation relativement indépendante, il propose une explication, plus ou moins indirecte et plus ou moins implicite il est vrai, de la formation de ces strates: ainsi il rend compte du mode de mobilité par lequel ces occupations en expansion sont approvisionnées en personnel, et cela largement à partir d'une main-d'œuvre industrielle qui diminue proportionnellement.

Marx, on le sait, prétendait qu'avec la mécanisation de la production et donc la productivité croissante du travail industriel, on verrait apparaître, dans le régime capitaliste, l'« armée industrielle de réserve » des chômeurs: ce point de vue voulait s'opposer aux « apologies » d'auteurs tel Ricardo, qui soutenaient que si les chances d'emploi d'un certain type étaient éliminées ou réduites par le progrès technologique, d'autres surgiraient automatiquement. On doit toutefois reconnaître que le désaccord entre Marx et ceux qu'il critiquait était loin d'être total. Marx était prêt à reconnaître l'exactitude de certains arguments de Ricardo et autres; plus spécifiquement, il était prêt à accepter qu'« à long terme la main-d'œuvre rendue disponible (par une productivité croissante) de même que la partie libérée de la rente ou du capital, trouveront une ouverture soit dans une nouvelle sphère de production, soit dans l'extension d'une ancienne¹⁹... » Fait aussi partie de l'argument de Marx l'idée qu'à cause des besoins suscités par le développement du capitalisme, tel que nous le notions plus haut, la reconversion de la main-d'œuvre s'orientera principalement vers des occupations « non-productives », de classe moyenne, de type directorial, administratif ou de service: des occupations payées directement sur la rente et dont le nombre grandissant signifie par conséquent que, même avec une rente en croissance constante, une part proportionnellement plus grande du produit total ne sera pas nécessairement mise en disponibilité pour les salaires industriels. Quand il critique Ricardo, qui a négligé la croissance de la classe moyenne, il lui reproche surtout d'avoir ainsi été conduit à surestimer les possibilités d'emploi qui existent à un moment donné pour l'ensemble de la main-d'œuvre industrielle. Cette critique est étroitement reliée à l'accusation principale que Marx porte à l'encontre des économistes bourgeois: à savoir qu'en présentant la redistribution de la main-d'œuvre provoquée par le progrès technologique comme un processus plus ou moins automatique, ils omettent de montrer les coûts à court terme qu'elle occasionne — économiques, sociaux, humains — et comment ceux-ci sont prélevés très majoritairement sur le prolétariat. Ce sont les travailleurs salariés industriels, souligne Marx, qui portent ce qu'il appelle ironiquement « les inconvénients temporaires » d'être privés de travail, alors que les bénéfices qui en découlent vont plutôt à ceux qui remplacent ces travailleurs (c'est-à-dire souvent des travailleurs non-productifs) plutôt qu'aux travailleurs déplacés eux-mêmes²⁰. Marx soutient que ce processus est tel, fondamentalement, parce que « le déplacement de main-d'œuvre et de capital qu'apporte une productivité accrue dans une branche particulière de l'industrie grâce à la mécanisation, etc., n'est toujours que prospectif ». Les nouvelles ouvertures ainsi créées ne sont pas immédiatement disponibles pour ceux qui sont sous-employés;

19. *Theories of Surplus Value*, partie 2, p. 560 (souligné ajouté).

20. *Ibid.*, p. 572, 560 (souligné dans l'original).

elles ne seront saisies que plus tard et même beaucoup plus tard, par d'autres — « peut-être les enfants de ceux qui ont été mis à pied, mais pas eux-mêmes ». Les victimes du progrès « végètent » simplement dans leurs anciens emplois, ou tombent dans les « catégories inférieures de la main-d'œuvre », ou encore se paupérisent²¹.

Donc, en cherchant à faire ressortir l'exploitation et l'injustice dont souffre la main-d'œuvre industrielle alors qu'elle accroît sa propre productivité, Marx, en fait, esquisse une théorie apparemment plutôt moderne du « métabolisme social » qui accompagne le développement de l'économie capitaliste. Le processus de redistribution de la main-d'œuvre dans une division du travail en continuels changements, en particulier par la croissance de groupes professionnels à l'intérieur des strates intermédiaires, est accompli, d'après lui, moins par une mobilité directe « intra-générationnelle » — c'est-à-dire, par le fait de travailleurs se dirigeant vers de nouveaux emplois au cours de leur vie de travail — que par une mobilité indirecte « inter-générationnelle ». Les nouveaux emplois, au fur et à mesure de leur apparition, tendent à intégrer des hommes de générations différentes (ou plus précisément, dirait-on, d'une cohorte de naissance différente) de ceux dont l'emploi a été dévalué ou détruit²².

Nous ne pouvons que spéculer sur la manière dont, en fin de compte, Marx aurait voulu relier sa compréhension des causes et des processus de la croissance de la classe moyenne à ses analyses de l'évolution du capitalisme et de son effondrement éventuel. En tout état de cause, beaucoup d'éléments porteraient à soutenir une interprétation de son œuvre où l'accent est mis sur sa conscience très aigüe de l'existence dans le capitalisme de tendances allant à contre-courant de celles qui provoquent la crise économique, la polarisation de classes et la révolution²³. Toutefois, pour l'objectif que nous poursuivons ici, cette question n'a pas besoin d'être poussée plus loin: ce qui est plus directement pertinent c'est la façon dont, dans le marxisme « révisionniste », et dans la pensée socialiste-démocratique plus généralement, ces mêmes questions des implications socio-politiques plus larges de l'expansion des strates intermédiaires — qui chez Marx sont clairement soulevées mais ensuite laissées largement de côté — deviennent d'un intérêt central.

Une critique compréhensive de la *Verelendungstheorie* constituait un point saillant de la première déclaration de la position révisionniste faite par Édouard Bernstein au Parti social démocrate allemand en 1898²⁴. À partir de données statistiques, Bernstein attaquait à la fois la théorie de la paupérisation de la classe ouvrière et celle de l'élimination progressive des « *dritte personen* » dans la structure de classe. Rejetant la théorie de la valeur du travail comme un moyen d'évaluer le degré d'exploitation du prolétariat, il empruntait cependant à Marx l'idée qu'avec le progrès technologique l'accroissement régulier de la productivité de la main-d'œuvre — du « surplus social », comme il disait — conduisait à un accroissement d'emplois non productifs, principalement des services, dont beaucoup étaient de statut « intermédiaire ». De plus,

21. *Theories of Surplus Value*, partie I, p. 317-318 (souligné ajouté).

22. Cf. la discussion dans O. D. Duncan, « Occupation Trends and Patterns of Net Mobility in the United States », *Demography*, vol. 3, 1966.

23. Voir en particulier Harris, « Pure Capitalism and the Disappearance of the Middle Class »; aussi Martin Nicolaus, « Proletariat and Middle Class in Marx; Hegelian Choreography and the Capitalist Dialectic », *Studies on the Left*, January, 1967, and Paul M. Sweezy, *Modern Capitalism and Other Essays*, (Monthly Review Press, New York, 1972), partie 2.

24. Cette affirmation a été développée dans *Die Voraussetzungen des Sozialismus und die Aufgaben der Sozialdemokratie* (Dietz, Stuttgart, 1899): traduction anglaise, *Evolutionary Socialism* (Independent Labour Party, London, 1909).

Bernstein mettait en question sur la base de données empiriques l'affirmation qu'au cours du développement capitaliste le nombre des petits entrepreneurs et des artisans devait nécessairement diminuer: au contraire, disait-il, les pays européens économiquement les plus développés apportent la preuve que les « petits » ont la capacité de co-exister avec les entreprises capitalistes à grande échelle même si c'est sous leur domination. En somme, Bernstein insistait sur le fait que la société loin d'être simplifiée dans ses divisions, comparativement à des périodes antérieures, s'était différenciée et étagée *tant* en ce qui concerne les revenus que les types de production²⁵.

Pour ce qui est de la question de la mobilité, Bernstein lui-même avait peu à dire; il ne pouvait qu'enregistrer la croissance régulière des chances d'avancement. Le bourgeoisement actuel de la classe moyenne lui apparaissait de première importance; il soulignait la faiblesse de toute « théorie catastrophique » du capitalisme, le déclin des antagonismes de classe et la nécessité par conséquent pour le mouvement ouvrier de changer de stratégie: c'est-à-dire de chercher à atteindre le socialisme non par la révolution mais plutôt par la réforme, en collaboration avec les éléments plus radicaux de la classe moyenne. D'autres cependant, aussi bien dans les cercles révisionnistes allemands qu'ailleurs, étaient suffisamment prêts à approfondir le débat sur les effets et la signification de la mobilité permise par la « forme » changeante de la structure de classe, et à poursuivre cette recherche à partir d'intérêts socio-politiques qui étaient loin de toujours converger avec ceux de Bernstein lui-même.

À ce propos, on peut considérer d'abord, parmi le groupe des universitaires plus ou moins sympathiques au parti social-démocrate allemand, le cas de spécialistes en sciences sociales, tels que Sombart et Michels, que Van Heek compte à juste titre parmi les pionniers de l'étude sociologique de la mobilité. La préoccupation de ces auteurs pour la mobilité — et ils ne s'en cachaient pas — est effectivement enracinée dans leurs préoccupations socio-politiques. Mais il paraît tout aussi clair, que cette préoccupation s'est développée principalement au cours des deux premières décennies du XX^e siècle alors que pour eux les perspectives du socialisme s'assombrissaient, et en particulier alors qu'ils se mirent à douter de plus en plus du prolétariat comme agent historiquement désigné de la révolution ou de la régénération morale.

Ainsi par exemple Sombart initialement un puissant avocat du socialisme « évolutionniste » proné par Bernstein, et qui voyait dans les organisations syndicales son moteur principal, devient de plus en plus sceptique sur la capacité du prolétariat à continuer la lutte pour une société socialiste dans les conditions d'expansion économique que le capitalisme pouvait manifestement produire. Dès 1906, dans un essai à juste titre farneux, *Warum gibt es in den vereinigten staaten keinen sozialismus?* (« Pourquoi n'existe-t-il pas de socialisme aux États-Unis? ») il était amené à cet aphorisme désespérant: « toutes les utopies socialistes se sont heurtées au roast beef et à la tarte aux pommes²⁶ ». De plus, spécifiquement pour le cas américain, Sombart entérinait la position de Marx et voyait un obstacle supplémentaire à la formation de classes et au développement du mouvement ouvrier dans les taux élevés de mobilité qui prévalaient et, plus spécialement, dans la facilité relative avec laquelle on pouvait passer des rangs du prolétariat industriel à la ferme et à la petite entreprise²⁷. Cependant, alors que pour

25. *Ibid.*, p. 49. Pour une étude définitive de Bernstein, voir P. Angel, *Eduard Bernstein et l'Évolution du Socialisme Allemand* (Didier, Paris, 1961).

26. (J. C. B. Mohr, Tübingen), p. 126.

27. *Ibid.*, troisième partie, section trois, « Die Flucht des Arbeiters in di Freiheit ».

Marx cette situation était de toute évidence temporaire, Sombart manifestait une bonne part d'incertitude et d'ambivalence dans son estimation de l'avenir. Bien qu'il reconnaissait qu'un « durcissement » des divisions et relations de classes pouvait bien se produire et pousser à l'émergence d'un parti socialiste fort, il soulignait aussi que la croissance et la diffusion aux États-Unis d'une idéologie individualiste et orientée vers la réussite pourrait effectivement faire obstacle à une interprétation en termes de classe de la structure sociale et du destin des individus dans cette structure. De plus, dans ses derniers travaux, et en accord avec son évolution dans le sens d'une conception plus « volontariste » de l'action sociale, Sombart semble généraliser cette dernière éventualité. À partir d'un standard de vie décent et de chances suffisantes de mobilité individuelle, il n'y a pas de raison contraignante qui fasse que les membres de la classe ouvrière de n'importe quel pays doivent suivre la voie historique que le socialisme exige d'eux; ils peuvent choisir de poursuivre des buts tout à fait différents et inacceptables, pour des socialistes²⁸.

Dans le cas de Michels, le lien entre un intérêt intellectuel pour la mobilité et un désenchantement politique, bien que quelque peu différent dans sa nature, n'est pas moins évident. En accord avec la position de Marx sur le développement des rapports de classes, Michels pensait que « la certitude d'être condamné à vie à vendre sa force de travail est une des causes les plus importantes de la montée des mouvements anti-capitalistes dans les masses modernes²⁹ ». Il acceptait aussi l'idée que dans les conditions du capitalisme moderne les chances pour un travailleur salarié de devenir lui-même un propriétaire et un employeur important — chances qui n'avaient jamais été grandes — se réduisaient encore davantage. En même temps toutefois, Michels était de plus en plus impressionné par l'étendue et la persistance, au sein de la classe ouvrière, d'aspirations à la mobilité, même à l'intérieur de limites restreintes. Dans ses derniers écrits cette affirmation revient constamment: « De la même façon que la couche supérieure de la classe moyenne aspire à pénétrer dans la noblesse d'une société aristocratique, le prolétariat vise à former une partie de la classe moyenne... N'importe qui peut voir que la poussée vers la capillarité sociale dans le prolétariat est très forte et très évidente³⁰ ». Donc, pour Michels, le fait significatif dans l'augmentation de mobilité produite par l'extension des emplois intermédiaires — et aussi note-t-il, par le contrôle croissant de sa fertilité au sein de la classe moyenne — n'était pas simplement la plus grande possibilité de réalisation des aspirations de la classe ouvrière à l'ascension sociale: c'était aussi le caractère manifeste de l'extension de la diffusion de telles aspirations. Une pression constante vers l'avancement individuel dans l'échelle sociale devient indéniable. Les implications de cette situation étaient par conséquent sombres pour tous ceux qui attendaient du prolétariat qu'il soit « la classe de l'avenir », destinée à accomplir le renversement révolutionnaire du capitalisme ou à répandre de nouvelles valeurs collectivistes et anti-compétitives susceptibles d'inspirer et de guider un mouvement réformiste. Dans ce contexte — ironie particulière selon Michels — son argumentation paraissait trouver une illustration très appropriée dans ce que, pour

28. Pour un compte rendu éclairant des engagements politiques et de l'évolution intellectuelle de Sombart et de Michels, voir Arthur Mitzman, *Sociology and Estrangement* (Knopf, New York, 1973).

29. Roberto Michels, *First Lectures in Political Sociology* (trans. Alfred de Grazia) (Harper and Row, New York, 1965), p. 82. Ces leçons furent initialement publiées en 1927.

30. *Ibid.*, p. 80-81. Cf. aussi p. 103-104, et plus généralement l'étude de Michels *Umschichtungen in den herrschenden Klassen nach dem Kriege* (Kohlhammer, Stuttgart and Berlin, 1934).

plusieurs membres plus capables et plus ambitieux de la classe ouvrière, le mouvement ouvrier lui-même servait d'instrument de mobilité (*eine Klassenerhöhungsmaschine*), et par conséquent, proclamait-il, d'incorporation bourgeoise³¹.

Dans l'œuvre de Michels, en d'autres termes, le phénomène de mobilité paraît plus qu'une simple contre-tendance empirique à la formation de classes et à la croissance de la conscience de classe, phénomène auquel la stratégie socialiste devra s'ajuster. Il est également considéré comme reflétant une prédisposition fondamentale à des intérêts égoïstes — ou dans les termes de Pareto, un « résidu³² » — aussi souvent présent dans le prolétariat que dans les autres classes et qui constitue de ce fait un problème permanent pour la théorie socialiste. L'intérêt fondamental de Michels pour la mobilité, pourrait-on dire, provient de sa préoccupation de mettre en évidence certains processus sociaux inexorables et certaines poussées psychologiques qui leur sont associées; l'existence de ces phénomènes l'avait conduit à une remise en question radicale de sa foi dans le socialisme et son véhicule présumé, et fondaient rationnellement la poursuite de moyens alternatifs de progrès socio-politique³³.

Ceci est d'ailleurs en parallèle direct avec les sources de la préoccupation bien connue de Michels pour les problèmes de la bureaucratie syndicale. Ce qu'on peut appeler la « loi d'airain de la mobilité » suit en effet la même ligne que la « loi d'airain de l'oligarchie » en tant que barrière à la réalisation des idéaux du mouvement socialiste démocratique³⁴: « qui dit organisation dit oligarchie » — « qui dit hiérarchie dit aspiration ».

Van Heek cite un autre exemple remarquable de l'étude de la mobilité issu, dans une certaine mesure, des préoccupations socialistes démocratiques et des bouleversements socio-politiques de la première guerre mondiale: c'est l'œuvre de Sorokin³⁵. Mais il est cette fois plus clair encore que dans le cas de Sombart ou de Michels que l'intérêt sous-jacent à la recherche n'est pas celui du socialisme; l'auteur souhaite qu'on comprenne qu'à la lumière de l'expérience et de la réflexion il est allé au-delà de la possibilité d'un engagement socialiste. En fait, il semble que c'était une des préoccupations déterminantes de Sorokin de faire de la mobilité sociale une aire stratégique d'étude permettant une critique à la fois empirique et théorique de la base scientifique revendiquée par les marxistes et les autres doctrines socialistes de son époque.

Empiriquement, Sorokin vise en premier lieu à confirmer l'échec de la *Vere-lendungstheorie* dans tous ses aspects, et à faire ressortir, en particulier, l'étendue et la rapidité de la croissance de la nouvelle classe moyenne des employés salariés dans les

31. Ce thème, en fait, date des écrits de Michels au cours de sa période syndicaliste. Cf. Mitzman, *Sociology and Estrangement*, ch. 25. Cf. also Michels *Political Parties* (trans. Eden and Cedar Paul) (Dover, New York, 1959), p. 271-282.

32. L'influence de Pareto sur les derniers travaux de Michels était considérable et, en particulier, la théorie de Pareto sur la circulation des élites, que l'on peut considérer comme représentative d'un autre type d'intérêt pour la mobilité, spécifiquement anti-marxiste, que nous ne prenons pas en considération ici. Voir, cependant, l'intéressante discussion de Pareto dans Joseph Lopreato and Lawrence Hazelrigg, *Class, Conflict and Mobility*, (Chandler, San Francisco, 1972), p. 43-60 spécialement.

33. À la fin, et malheureusement, ce fut dans le mouvement fasciste, comme dans le cas de Sombart.

34. Voir *Political Parties*, partie 1.

35. Pitirim A. Sorokin, *Social Mobility* (Harper, New York, 1927), deuxième édition révisée, *Social and Cultural Mobility* (Free Press, Glencoe, 1959). Sorokin fut membre du Parti social-révolutionnaire (non-Marxiste) dans la Russie tsariste, puis membre du cabinet de Kerensky et finalement expulsé d'Union Soviétique par Lénine.

sociétés capitalistes; il demeure toutefois apparemment tout à fait inconscient des remarques de Marx à ce sujet³⁶. Il s'efforce d'autre part de démontrer que les résultats des études statistiques disponibles sur la mobilité dans de telles sociétés aboutissent toutes à la même conclusion générale: nommément qu'il existe un volume considérable de mobilité aussi bien inter qu'intra-générationnelle au moins au niveau professionnel; et que dans un passé récent la tendance paraît, si tendance il y a, être à une croissance de cette mobilité, principalement dans le mouvement des travailleurs manuels vers le secteur non-manuel en expansion³⁷. Sur le plan théorique, Sorokin se concentre alors sur les implications de ces découvertes pour les notions de classes et de lutte de classes. La preuve est faite, d'après lui, que la plupart des groupes professionnels dans les sociétés modernes devraient être considérés comme formés de deux composantes différentes: « L'une relativement stable et permanente, l'autre en perpétuel changement, formée d'éléments accédant à une profession pour un certain temps et puis l'abandonnant »; — ce dernier groupe semblerait devenir le plus nombreux. Ceci étant le cas pour les groupes professionnels, Sorokin maintient que ce l'est pour les grandes classes sociales³⁸; ce qui de plus signifie qu'« il y a quelque chose de faux dans la position de beaucoup de théoriciens de la lutte des classes qui continuent à parler des classes sociales actuelles comme si elles demeuraient des espèces de castes; ils oublient complètement la composition fluide des groupes professionnels actuels³⁹ ». Sorokin reconnaît que certains aspects de phénomènes observés permettent de soutenir une théorie des classes: il en est ainsi du fait que les enfants ont plus de chances d'entrer dans la catégorie professionnelle de leur père que dans n'importe quelle autre catégorie, et du fait que la mobilité a plus de chances de se produire entre les différents groupes de professions à l'intérieur d'une même classe plutôt qu'entre ceux de classes différentes. Néanmoins, l'étendue de la mobilité est encore suffisante pour invalider toute définition de la classe supérieure comme une simple aristocratie de naissance, ou toute définition de la classe ouvrière comme composée uniquement de « prolétaires de naissance⁴⁰ ».

Il s'en suit que, pour Sorokin, concevoir la classe ouvrière comme un agent de transformation sociale dans une société en mobilité est doublement injustifié. D'un côté, la croissance de la mobilité sape son engagement révolutionnaire: « la psychologie et l'idéologie strictement prolétariennes, sous la forme des affiliations social-démocrate et communiste » n'ont de chances de prévaloir que dans l'élément « permanent » de la classe ouvrière qui est en déclin; elles seront rejetées par l'élément fluide en croissance⁴¹. D'autre part, la capacité révolutionnaire de la classe ouvrière est aussi détruite: parce qu'elle est composée de plus en plus de membres incapables d'ascension sociale à qui s'ajoutent les « ratés » des strates supérieures, la qualité de ses dirigeants diminue; même si « la dictature du prolétariat » était réalisée, elle n'accomplirait probablement rien d'autre que l'effondrement social complet, et « l'aggravation de la situation du prolétariat lui-même » en serait le premier résultat⁴².

36. *Social and Cultural Mobility*, p. 38-46, 118-28.

37. *Ibid.*, ch. XVII.

38. *Ibid.*, p. 428.

39. *Ibid.*, p. 438.

40. *Ibid.*, p. 478.

41. *Ibid.*, p. 439. Cf. aussi p. 510.

42. *Ibid.*, p. 457.

Finalement, on peut noter que Sorokin utilise le phénomène de la mobilité dans une très large perspective comparative et historique comme base de son argumentation contre toutes les interprétations directionnelles de l'évolution sociale. Il prétend que les taux et les flux de mobilité n'ont au cours des temps témoigné d'aucune régularité; leur fluctuation n'adopte aucune direction déterminée. Des théories comme celle de la polarisation des classes sont fausses non seulement empiriquement, mais dans leur principe même. Il n'y a aucune raison de supposer à l'histoire une logique immanente qui requiert un certain développement des classes et des relations de classes allant dans le sens d'une nouvelle phase socialiste de la société⁴³. Les sociétés occidentales actuelles montrent en effet des niveaux de mobilité relativement élevés et apparemment croissants, et il n'y a aucune force qui aille inexorablement à l'encontre de la perpétuation de cette situation. Ainsi, conclut Sorokin, il n'est pas nécessaire pour ceux qui, comme lui, favorisent tout compte fait une société en mobilité, de se préoccuper des prophéties de son échec. Leurs tâches est plutôt de faire tout ce qui est en leur pouvoir pour préserver et pour mettre en valeur ses institutions:

Si notre aristocratie voulait essayer d'être une réelle aristocratie, forte de ses droits et de ses devoirs, créatrice dans ses accomplissements, moins sensible dans ses inclinations et dégagée de parasitisme; si sa fécondité augmentait; si les canaux d'ascension sociale étaient ouverts aux plus doués des strates inférieures; si le mécanisme de mise à l'épreuve et de sélection sociales était réorganisé adéquatement; si les strates inférieures étaient élevées au niveau les plus hauts possibles, et si nous n'étions pas pénétrés par les idéologies de faux sentimentalisme et d'« impotence humanitaire », alors les chances pour une longue et *brillante* existence des sociétés actuellement mobiles seraient grandes et élevées⁴⁴.

Avec Sorokin, donc, on complète la transition de ce qu'on aurait pu nommer un intérêt « négatif » des socialistes pour la mobilité — c'est-à-dire, un intérêt pour la mobilité comme phénomène qui complique, qui crée des obstacles, ou qui bloque la réalisation du socialisme via le mouvement ouvrier — à un intérêt « positif » libéral: un intérêt pour la mobilité comme valeur à préserver et maximiser. En outre, à partir de Sorokin et notamment pendant les années suivant la deuxième guerre mondiale, c'est ce dernier intérêt libéral « positif » qui de toute évidence acquiert le plus d'importance pour les sociologues attirés par l'étude de la mobilité: ce sont les problèmes de la démocratie libérale, plutôt que de la réalisation du socialisme, qui favorisent le contexte socio-politique principal de la recherche en mobilité. Et à son tour, cette même réorientation constituera éventuellement — dans les années 60 — la base sur laquelle les critiques de gauche attaqueront la recherche en mobilité comme idéologiquement biaisée et essentiellement consacrée à la légitimation de l'ordre démocratique libéral. Nous tenterons de montrer cependant, dans ce qui suit, que si de telles critiques paraissent justifiées dans certains cas, il nous semble important d'y apporter plus de nuances que les critiques de la gauche ont bien voulu le faire, et de reconnaître au moins deux complications: qu'un engagement en faveur de la démocratie libérale ne mène pas forcément à la considération non équivoque de la mobilité comme valeur à atteindre et, réciproquement, qu'un intérêt « positif » pour la mobilité peut en fait découler de positions idéologiques autres que le seul libéralisme, y compris celles du socialisme. Le premier point peut-être mieux illustré en se référant au cas américain, le deuxième au cas anglais.

43. *Social and Cultural Mobility*, ch. VIII.

44. *Ibid.*, p. 545.

Comme il a été noté plus haut, Marx puis Sombart considéraient que la société américaine se caractérise par l'ampleur de sa mobilité, particulièrement manifeste dans l'apparente facilité avec laquelle les hommes pouvaient passer d'un travail salarié à la petite propriété ou à d'autres formes d'emploi indépendant; Marx, écrivant au milieu du XIX^e siècle, pouvait voir dans cette situation un retard du développement normal des relations de classes dans le capitalisme, attribuable à certaines circonstances, comme l'existence de l'*open frontier*. Cependant, la même situation analysée cinquante ans plus tard paraissait beaucoup plus problématique à Sombart. Pour lui, comme pour un grand nombre d'observateurs américains, un ensemble de forces existaient, certaines produisant une formation de classe et une conscience de classe bien affirmées, mais certaines autres contribuant à perpétuer la fluidité sociale. En d'autres mots, au début du XX^e siècle, la question de « l'exception » américaine était devenue matière à débat; du reste, le cours du développement de cette société dans les premières décennies du siècle n'était pas tel qu'il puisse résoudre clairement la question. Une controverse prolongée se poursuivra aussi bien en termes politiques que dans le langage des sciences sociales; et les partisans de l'idéologie « officielle » libérale, qui présente l'Amérique comme « terre de promesses », ne s'y verront pas uniquement opposés aux marxistes inébranlables mais également à des libéraux ou à des conservateurs dissidents, que Peterson décrit comme des « Américains nostalgiques⁴⁵ ». En effet, malgré leurs divergences, ces deux derniers groupes cherchaient à promouvoir l'idée que consécutivement au développement urbain-industriel, et plus spécifiquement à la croissance des grosses affaires et des syndicats, la société américaine se divisait progressivement en classes relativement stables et homogènes, selon ce qu'ils considéraient être le modèle des plus vieilles sociétés capitalistes d'Europe. Alors que pour les marxistes l'objectif était de nourrir l'espoir révolutionnaire, les « Américains nostalgiques » voulaient attirer l'attention sur des dangers qui selon eux menaçaient la république à moins qu'elle ne revienne à l'éthique individualiste du passé.

C'est sur la toile de fond de ce débat activement poursuivi jusqu'aux années 40 et 50⁴⁶ — qu'il faut évaluer deux contributions américaines majeures à l'étude de la mobilité dans la période d'après guerre; celle de Lipset et de ses différents collaborateurs et celle de Blau et Duncan⁴⁷. Alors que ces deux contributions sont clairement dérivées d'une position libérale, et qu'elles partagent un intérêt très spécifique pour les conditions favorables à la stabilité d'un ordre libéral démocratique, la nature de l'intérêt porté à la mobilité paraît différer nettement selon le cas.

À propos de « l'exceptionnalisme » et de la tendance des taux de mobilité dans l'histoire récente américaine, Lipset et Blau et Duncan acceptent des conclusions

45. William Peterson, « Is America Still the Land of Opportunity? », *Commentary*, vol. 16, 1953.

46. Des contributions scientifiques notables comprennent: Elbridge Sibley, « Some Demographic Clues to Stratification », *American Sociological Review*, vol. 7, 1942; Gideon Sjoberg, « Are Social Classes in America Becoming More Rigid », *American Sociological Review*, vol. 6, 1951; J. O. Hertzler, « Some Tendencies Towards a Closed Class System in the United States », *Social Forces*, vol. 30, 1952; August B. Hollingshead, « Trends in Social Stratification: A Case Study », *American Sociological Review*, vol. 17, 1952; Natalie Rogoff, *Recent Trends in Occupational Mobility*, (Free Press, Glencoe, 1953); Ely Chinoy, « Social Mobility Trends in the United States », *American Sociological Review*, vol. 20, 1955; Gerhard E. Lenski, « Trends in Inter-Generational Occupational Mobility in the United States », *American Sociological Review*, vol. 23, 1958.

47. Voir en particulier S. M. Lipset et H. Zetterberg, « A Theory of Social Mobility », dans *Transaction of the Third World Congress of Sociology*, vol. III et Lipset and Reinhard Bendix, *Social Mobility in Industrial Society* (Heinemann, London, 1959); et P. M. Blau et O. D. Duncan, *The American Occupational Structure*, (Wiley, New York, 1967).

factuelles généralement similaires. Ils sont d'accord pour reconnaître que les taux de mobilité de « masse » aux États-Unis ne sont pas substantiellement différents de ceux enregistrés dans d'autres sociétés économiquement avancées et que toutes ces sociétés partagent un niveau de mobilité relativement *élevé*. Il n'y a en outre aucune indication aux États-Unis, ou ailleurs dans le monde occidental, d'un déclin séculaire des taux de mobilité: s'il est une tendance, elle est ascendante. Cette situation s'explique, au moins en partie, par l'extension du secteur non-manuel. Ainsi, à l'encontre des anticipations des marxistes et des craintes des traditionalistes, le capitalisme ne produit pas une rigidité croissante de la stratification sociale: une mobilité élevée apparaît au contraire comme un invariable concomitant de l'*industrialisme*. Étant données la nature et l'extension de ce consensus sur les faits, on pouvait donc s'attendre à une similarité supplémentaire dans les évaluations que ces auteurs font de la société en mobilité à partir de leurs engagements socio-politiques; pourtant, une divergence marquée apparaît en fait.

Pour Blau et Duncan, la prévalence d'une forte mobilité dans les sociétés industrielles découle d'une « tendance fondamentale » vers l'« universalisme » dans ces sociétés⁴⁸: c'est-à-dire vers l'application, dans tous les aspects de la vie sociale, de mesures de jugement ou de décision qui dérivent de considérations de rationalité et d'efficacité et qui sont détachées des valeurs ou intérêts particuliers des différents groupes. Au départ Blau et Duncan suggèrent que les causes structurelles sous-jacentes du haut niveau de mobilité en société industrielle ont une source commune dans la dominance de cet universalisme: par exemple, c'est l'universalisme qui engendre la poussée vers le progrès technologique et économique, lequel transforme et fait avancer constamment la division du travail; au même moment, l'affaiblissement des liens particuliers de parenté ou de voisinage favorise la mobilité géographique des individus et les pousse des régions à opportunités faibles vers des régions à opportunités élevées. De plus, l'universalisme implique généralement, bien sûr, des critères « objectifs » de sélection occupationnelle et sociale: c'est-à-dire des critères basés sur les accomplissements plutôt que sur les attributs de naissance, sur ce que l'individu a lui-même réalisé, plutôt que sur ce qu'il doit à sa famille d'origine⁴⁹. Ainsi, même indépendamment des effets dûs aux changements structurels, l'écart tend à s'élargir entre les positions sociales des parents et celles de leurs enfants.

Blau et Duncan font alors ressortir que l'universalisme exprimé à travers une mobilité élevée aide de plusieurs façons à résoudre ou à atténuer ce qui pourrait être considéré comme le problème fondamental de l'ordre dans la démocratie libérale: nommément, celui de faire accepter aux groupes et aux strates les moins avantagées leur situation d'infériorité et d'éviter qu'elles ne s'engagent dans l'action collective et organisée jusqu'à ce que le *statut quo* soit menacé directement ou indirectement. D'abord, la progression constante des possibilités de mobilité ascendante, qui résulte d'une croissance économique et de l'augmentation du nombre des professions de haut niveau, contribue à préserver les attitudes d'acceptation individualiste: « Dans la mesure où des chances élevées de mobilité rendent les hommes moins mécontents du système de différenciation sociale dans leur société et moins enclins à s'organiser en opposition, elles aident à perpétuer ce système de stratification, et simultanément elles stabilisent les institutions politiques qui le soutiennent⁵⁰... »

48. *Ibid.*, p. 429. Les passages suivant sont tirés des p. 425-442 spécialement.

49. *Ibid.*, p. 430.

50. *Ibid.*, p. 440.

Deuxièmement, le fait que l'acquis (*achievement*) plutôt que le prescrit (*ascription*) soit considéré de suprême importance dans la sélection sociale renforce, en les légitimant, les différences qui existent. Si l'on invoque pas à ces fins qu'il est juste de donner des privilèges particuliers aux gens qui ont des aptitudes socialement valorisées, on tirera au moins argument des bénéfices plus grands qui résulteront probablement pour tous, du fait de pousser de tels individus à cultiver ces aptitudes et à pratiquer des professions où celles-ci seront utilisées au mieux. Troisièmement, plus il y a de mobilité et plus les positions occupées par des individus dans la hiérarchie des strates sont transitoires, moins sont visibles les classes ou les groupes de statut comme entités socio-culturelles permanentes et moindre est par conséquent leur influence sur le comportement individuel, soit directement à travers les pressions à l'intérieur des groupes, soit indirectement en provoquant des réactions hors groupes.

En somme, Blau et Duncan (et plus encore peut-être Duncan dans ses propres écrits)⁵¹ vont au delà de l'idée, déjà présente chez Marx, que la mobilité empêche la formation de classes, pour envisager une possibilité plus radicale: celle du développement, dans une société où prévalent l'universalisme et les valeurs de l'acquis, d'un type de stratification qui n'a pas de tendance inhérente à produire des collectivités distinctes auxquelles les individus pourraient s'identifier ou qui pourraient fournir la base d'une mobilisation socio-politique. Si la stratification de la société américaine actuelle est « exceptionnelle » dans une certaine mesure, elle ne l'est pas à cause de ses origines historiques, mais à cause du fait qu'elle est la plus avancée dans cette voie — les autres sociétés industrielles se trouvant à sa suite. Notons que Duncan ravale la contribution d'auteurs tels que Marx, Weber et Veblen, au plan des concepts convenant à l'étude de « la stratification sociale spécifiquement américaine », et qu'il considère comme plus utile le travail de Sorokin et, plus lointain encore, celui de Cooley⁵². Le « modèle » de stratification le plus pertinent pour le cas américain n'est pas celui qui postule un ensemble de groupes sociaux interreliés dans lesquels on pourrait classer des individus, mais plutôt un continuum, ou peut-être une série de continua, formés de positions de statuts « socio-économiques » différenciées dans lesquelles on peut ranger des individus.

Une conséquence assez paradoxale d'un modèle de ce genre est que l'idée de mobilité, dans le sens du mouvement des individus entre groupes, devient elle-même dépourvue de contenu. Comme Duncan le suggère, en effet, il semble approprié de reformuler le problème de la mobilité en termes de déterminants de « l'acquisition de statut socio-économique ». On peut compter parmi ces déterminants les origines de classe ou familiales, mais on doit s'attendre à ce qu'elles assument une importance déclinante par rapport à des attributs « acquis » tels que le niveau d'éducation, les qualifications, etc.⁵³ D'ailleurs si on adopte cette approche, il faut reconnaître la possibilité — et Duncan, à la lumière de ses travaux, la croit très vraisemblable — que l'on constate que l'acquisition de statut est largement indépendante dans une large mesure de toute influence socialement structurée et qu'elle dépend fortement de ce qui doit être considéré du point de vue sociologique comme la « chance » individuelle⁵⁴.

51. Voir en particulier, « Social Stratification and Mobility » dans Eleanor B. Sheldon et Wilbert E. Moore (eds.), *Indicators of Social Change* (Russell Sage Foundation, New York, 1968).

52. *Ibid.*, p. 675. Ceci se réfère à C. M. Cooley, *Social Process* (Scribners, New York, 1918).

53. *Ibid.*, p. 695-696. Cf. *The American Occupational Structure*, ch. 4.

54. *Ibid.*, p. 174-175; aussi Duncan, « Inheritance of Poverty or Inheritance of Race? » dans Daniel P. Moynihan (ed.), *On Understanding Poverty* (Basic Books, New York, 1968).

En d'autres mots, la voie semblerait ainsi ouverte à une autre formulation de la position libérale classique, qui ferait plus ou moins perdre de vue le problème de la mobilité sociale. Dans la version du XIX^e siècle, comme nous l'avons déjà noté, le rôle joué par les dons naturels dans la distribution sociale des individus, pouvait être modifié par l'accent smilésien placé sur la qualité morale. Dans la version du XX^e siècle, le rôle de l'apport personnel devrait être mis dans le contexte d'une variété d'événements aléatoires: la naissance et tout autant la vertu comptent moins que la chance.

C'est donc relativement au travail de Blau et Duncan que les doutes de la gauche deviennent les plus compréhensibles. Non seulement leur préoccupation pour la stabilité — et la légitimation — de la démocratie libérale est un fait avoué, mais de plus elle s'accompagne d'une tentative de caractériser la stratification sociale américaine comme étant « ouverte » et sans structure, au point que penser en termes de mobilité serait d'une importance mineure. Qui plus est, tandis que cette tentative est en partie manifeste, cherchant à démontrer empiriquement l'influence de l'acquis par opposition au prescrit (ou aux « contingences de carrière ») au cours du processus d'acquisition de statut, elle est aussi, comme l'ont remarqué les critiques, en partie cachée sous ce qu'on a appelé le « biais présuppositionnel »; c'est-à-dire qu'elle postule que la question de l'acquis *versus* le prescrit est la question sociologiquement cruciale dans la recherche sur la stratification, et laisse de côté d'autres questions, y compris celle des contraintes de la structure sociale qui interviennent dans le processus de stratification indépendamment des caractéristiques individuelles. Par exemple, le manque d'attention de Blau et Duncan aux contraintes imposées par les institutions de la propriété privée, ou par le décalage entre la structure de la « demande » professionnelle et celle de l'« offre » éducative a fréquemment provoqué des objections, et en fait pas seulement de la gauche⁵⁵. Pourtant, ce qui est important ici ce n'est pas de poursuivre une telle critique, mais plutôt de montrer que l'option libérale de Blau et Duncan n'entraîne en rien certains des aspects fondamentaux — mais controversés — de leur analyse: en particulier leur insistance, à la fois empirique et normative, sur la prévalence de l'universalisme et leur idée qu'une forme très ouverte de stratification est la plus fonctionnelle pour un ordre démocratique libéral. On peut le montrer en se tournant vers la vision très différente que présente Lipset de l'Amérique comme société mobile.

De son point de vue libéral, Lipset est prêt à voir dans la mobilité un phénomène à plusieurs égards positif. Par exemple, il serait d'accord avec Blau et Duncan pour dire qu'un haut niveau de mobilité affaiblit la solidarité et le potentiel d'opposition de la classe ouvrière en encourageant les efforts en vue d'un avancement plutôt individuel que collectif — et de plus, en provoquant un influx dans la classe ouvrière de gens en mobilité descendante qui adhèrent encore aux croyances et valeurs de leur classe d'origine et cherchent à y retourner⁵⁶. De plus, Lipset considère qu'une forte mobilité favorise l'acceptation populaire d'un régime libéral-démocratique, dans la mesure où les élites sont ainsi rendues plus accessibles — et sont perçues comme telles

55. Pour l'attaque la plus poussée voir N. David Crowder, « A Critique of Duncan's Stratification Research », *Sociology*, vol. 8, 1974; cf. aussi Aage Sorenson, « Models of Social Mobility », Centre for Social Organisation of Schools, The Johns Hopkins University, Report n° 8, 1971; et R. Boudon, *L'inégalité des chances* (Librairie Armand, Paris, 1973).

56. Voir par exemple, Lipset et Joan Gordon, « Mobility and Trade Union Membership » dans Lipset and Bendix (eds.), *Class, Status and Power* (Routledge, London, 1^e éd., 1954); et Lipset, *Political Man* (Heinemann, London, 1960).

à cause de l'hétérogénéité sociale et culturelle de leurs membres — et dans la mesure où l'idéologie de l'« ouverture » et de l'« égalité morale » reçoit quelque confirmation factuelle.

En même temps, il faut noter que Lipset semble accorder à ces fonctions stabilisatrices de la mobilité la plus grande importance lorsqu'un tel régime cherche à s'établir dans les premières étapes de l'industrialisation — période où, croit-il, la menace d'une politique de classe extrémiste est la plus aiguë^{57a}. Dans le contexte d'une démocratie libérale plus avancée, dans laquelle d'après lui les antagonismes de classe se seront atténués à cause de la croissance économique et d'une plus grande égalité de condition, les conséquences d'une maximisation de l'égalité de chances et des niveaux de mobilité deviennent beaucoup plus problématiques pour Lipset^{57b}. Effectivement, dans ce dernier cas, il serait juste de dire que la préoccupation majeure qui apparaît dans son œuvre est celle des conséquences socialement destructives et politiquement déséquilibrantes qui pourraient s'en suivre. Un taux élevé de mobilité peut engendrer non seulement une satisfaction personnelle et, partant des attitudes d'acquiescement socio-politique, mais aussi de l'insécurité personnelle et de l'amertume, et de là aliéner les individus du *statu quo* et accroître la probabilité de leur recrutement par des mouvements sociaux extrémistes. De plus, ces effets négatifs peuvent résulter non seulement du fait que la mobilité peut être descendante aussi bien qu'ascendante, c'est-à-dire qu'elle peut impliquer échec plutôt que réussite, mais aussi du fait que toute mobilité crée la probabilité que les individus soient placés dans des situations ambiguës et inconsistantes dans la hiérarchie de la stratification. Lipset met en œuvre un modèle de stratification nettement plus élaboré que celui que préconisent Blau et Duncan. Tout en reconnaissant l'existence de différentes formes ou « dimensions » d'inégalités sociales, il définit aussi la hiérarchie des strates comme une structure complexe de groupes sociaux plus ou moins identifiables en dépit de leur superposition.

En effet pour Lipset ce sont ces individus et ces groupes faisant l'expérience d'une inconsistance de statut qui sont plus particulièrement enclins à chercher une solution à leur problèmes personnels et sociaux dans des politiques qui rejettent le « contrôle démocratique » et visent à une transformation radicale de l'ordre existant. À la fin du XIX^e siècle en Europe, par exemple, les membres de divers groupes marginaux — tout particulièrement les Juifs — qui avaient connu une réussite économique considérable, mais qui se trouvaient encore exclus des niveaux les plus élevés des statuts sociaux, occupaient souvent des postes de leaders dans les partis socialistes et communistes naissants. Cependant, dans le contexte de l'Amérique du XIX^e siècle, ce qui a préoccupé principalement Lipset, c'est la menace posée à la démocratie libérale par des groupes marginaux similaires mais de *droite*. Dans le cas américain les nouveaux riches, tenus à l'écart socialement, ont eu tendance à former une importante source d'appui aux mouvements de l'extrême droite, conséquence de leur insécurité de statut et de leur « excès de conformisme » envers ce qu'ils supposaient être la tradition politique américaine. De plus, de tels mouvements trouvent une base de masse potentielle dans un grand nombre d'autres groupes dont les membres se sont trouvés lésés d'une façon ou d'une autre dans la société mobile et dont « l'enjeu se trouve lié

57a. Voir, par exemple, « The Changing Class Structure of Contemporary European Politics », *Daedalus*, vol. 63, 1964, et *Revolution and Counter Revolution* (Heinemann, London, 1969), ch. 7 spécialement.

57b. Voir spécialement Lipset et Bendix, *Social Mobility in Industrial Society*, ch. X; et aussi Lipset et Zeffert, « A Theory of Social Mobility ».

plutôt au passé qu'au présent »; par exemple, les membres des « vieilles classes moyennes », particulièrement dans le Sud, dont la fortune actuelle contredit le statut éminent auquel ils pouvaient prétendre autrefois, les petits entrepreneurs dont la position dans l'économie des grandes entreprises est de plus en plus précaire, ou les travailleurs manuels qui n'ont pas atteint « l'opulence » de leurs confrères⁵⁸.

C'est donc parce qu'il croit que la démocratie libérale c'est « la bonne société elle-même en action⁵⁹ » que Lipset est préoccupé de montrer les dessous de la mobilité, de faire ressortir les problèmes inhérents à toute croyance naïve en l'idéal de la société ouverte. Ce que l'analyse de Lipset suggère, c'est que si l'on veut accroître la stabilité de l'ordre démocratique libéral, il faut peut-être modifier certains aspects de l'universalisme généralisé dont Blau et Duncan ne voient que l'aspect bénéfique: c'est-à-dire qu'il n'est peut-être pas souhaitable de faire toujours prévaloir les valeurs d'égalité des chances, d'ouverture de la société, et de l'acquis plutôt que du prescrit.

Il devrait donc être clair que si la gauche fait une critique idéologique de Lipset, ce pourrait difficilement être du fait que l'intérêt qu'il porte à l'étude de la mobilité le conduit à célébrer l'Amérique moderne ou le capitalisme moderne en général pour ses qualités d'ouverture. Il serait plus pertinent d'affirmer que s'il soutient que la mobilité a déjà atteint un haut niveau dans toute forme de société industrielle, Lipset cherche aussi à tirer des enquêtes sur la mobilité une preuve à l'appui de sa position conservatrice, opposée aux politiques plus radicales que l'on pourrait tenter d'implanter au nom même de l'universalisme.

Lipset nous représente donc l'exemple d'un intérêt pour la mobilité sociale à partir d'une position libérale, intérêt qui, s'il ne peut être qualifié de négatif, est de toute façon très ambivalent et nuancé. Examinons, par contraste, l'exemple d'un intérêt beaucoup plus positif, qui provient par ailleurs d'une importante tradition au sein de la pensée socialiste: le Fabianisme britannique et le socialisme « éthique ». Comme l'on remarqué beaucoup de chercheurs, il existe des affinités étroites entre cette tradition et le révisionnisme allemand, dont nous avons déjà mentionné le rôle stimulant dans l'étude de la mobilité⁶⁰. Il faut cependant noter une différence lourde de conséquences, au moins pour ce que nous essayons d'établir ici. Plutôt que de prendre source de quelque manière dans un débat avec Marx ou le Marxisme, le Fabianisme et le socialisme éthique se sont constitués en grande partie de façon autonome, et en particulier en opposition aux postulats du libéralisme britannique classique. Ceci se reflète de plusieurs façons dans la position que leurs défenseurs adoptent vis-à-vis des questions de mobilité spécifiquement et, de façon plus générale, vis-à-vis l'inégalité de chances et la formation des classes.

58. Voir en particulier à ce sujet les deux contributions de Lipset dans: Daniel Bell (ed.), *The New American Right* (Doubleday, New York, deuxième ed., 1963), « The Sources of the « Radical Right » et « Three Decades of the Radical Right: Coughlinites, McCarthyites, and Birchers »; et aussi Lipset et Earl Raab, *The Politics of Unreason*, (Heinemann, London, 1970). La citation est tirée de ce dernier ouvrage, p. 460. Il est remarquable qu'alors que Lipset donne une telle importance à la fois à la mobilité et aux « effets » de l'inconsistance de statut, Duncan, cohérent avec sa conception de la nature de la stratification sociale américaine, tend à être généralement sceptique quant à savoir s'il est nécessaire de considérer de tels effets, reliés à des comportements politiques ou autres, comme autre chose qu'une simple combinaison des variables utilisées pour définir en premier lieu la mobilité ou l'inconsistance. Voir « Methodological Issues in the Analysis of Social Mobility » dans Neil J. Smelser and Lipset (eds.), *Social Structure and Mobility in Economic Development* (Routledge, London, 1968).

59. *Political Man*, p. 403.

60. Voir par exemple, Angel, *Eduard Bernstein*, deuxième partie, ch. 1 spécialement; Peter Gay, *The Dilemma of Democratic Socialism* (Columbia University Press, New York, 1952, ch. 4.).

Pour commencer, les socialistes britanniques du début du XX^e siècle se préoccupaient peu de ce que l'augmentation des chances de mobilité ou des aspirations au sein de la classe ouvrière puisse sérieusement menacer la force du mouvement socialiste. Comme conséquence de leur attachement à l'étapisme et aux voies légales et démocratiques vers le socialisme — c'est-à-dire essentiellement le parlementarisme — l'importance qu'ils accordaient à la solidarité de la classe ouvrière et à la lutte de classes était inévitablement moindre que dans le cas de leurs homologues marxistes. Le conflit de classes était moins pour eux le processus historique nécessaire à la victoire du socialisme qu'un mal engendré par le capitalisme, à l'élimination duquel le mouvement socialiste procéderait graduellement⁶¹. Par conséquent, les changements sociaux qui tendaient à réduire l'homogénéité de la classe ouvrière ou qui voilaient les lignes de division des classes pouvaient être considérés avec équanimité et même avec une certaine approbation. Par exemple, les socialistes britanniques pouvaient, à l'occasion de polémiques avec les Marxistes, souligner la croissance des couches intermédiaires pour démontrer qu'en fait « une société qui se prolétarise de plus en plus est chose du passé. La société dans laquelle nous vivons est de plus en plus une société bourgeoise⁶² », sans pour autant miner de quelque façon leur foi et leur engagement socialistes. Au contraire, la leçon typique qu'on en tirait était qu'il fallait élargir l'appel du socialisme, en partie par des changements de programme mais aussi par la force de l'argumentation et de la persuasion morale, afin de se gagner l'appui de nouveaux groupes sociaux⁶³.

De plus, la stratégie principale de l'attaque que les socialistes britanniques lançaient sur le libéralisme classique consistait à mettre à jour l'écart entre l'idéologie libérale et la réalité sociale: dans cette perspective, la prétention libérale selon laquelle l'égalité des chances était un principe de la société capitaliste était une cible évidente. On peut prendre le chapitre III de *Equality* de Tawney comme un exemple remarquable de la pratique de cette stratégie. Ce que Tawney cherchait à établir dans le cas, ce n'était pas seulement que l'ampleur de la mobilité dans la société britannique était bien loin de ce qui serait requis pour rendre l'idéologie libérale vraisemblable, mais surtout que cette idéologie manifestait son vice foncier en cherchant à utiliser le principe de l'égalité des chances pour légitimer l'état de l'inégalité de condition. Car cette situation de fait doit forcément, selon les lois de la sociologie, exclure toute mise en pratique de ce principe, sauf en un sens purement formel.

La nature même de cette attaque était telle qu'elle conduisait les socialistes britanniques à accorder une valeur positive à une « authentique » égalité de chance et à l'ouverture de la société, par contraste avec l'absence d'intérêt réel des libéraux. Ici comme ailleurs, les socialistes pouvaient prétendre qu'ils étaient les véritables gardiens des principes libéraux, bien trop importants pour être abandonnés aux mains des libéraux eux-mêmes. Bien entendu, cette affirmation impliquait du même coup que pour prendre au sérieux l'objectif de l'égalité des chances, il faudrait faire de même pour l'égalité de condition. Mais au lieu de considérer ces deux objectifs comme étant largement contradictoires, ainsi que le pensaient aussi bien les libéraux que les marxistes, les socialistes britanniques avaient tendance à les considérer comme essentiellement complémentaires.

61. Voir, par exemple, R. H. Tawney, *Equality*, préface à la 3^e édition (Allen and Unwin, London, 1938).

62. E. F. M. Durbin, *The Politics of Democratic Socialism* (Routledge, London, 1949), p. 112.

63. Cf. *ibid.*, parties IV et V; Tawney, *Equality*, ch. VI.

On notera donc que la mobilité sociale suscitait un intérêt positif pour au moins deux autres raisons.

D'abord, alors qu'on insistait sur le fait que seule une plus grande égalité de condition permettrait d'atteindre une plus grande égalité des chances, on croyait aussi que si l'on pouvait réaliser quelque mouvement en direction d'une société plus authentiquement ouverte, ce mouvement à son tour conduirait à une réduction des différences de statut et de classe. Par exemple, s'il était possible d'éliminer les barrières artificielles faisant obstacle à l'emploi des talents disponibles dans la société, et si on permettait à ces talents de se développer sans égard à leur position dans la structure de classe, ceci non seulement conduirait à une plus grande égalité des niveaux d'éducation, mais de plus, l'offre accrue, ou potentiellement accrue, de main-d'œuvre qualifiée servirait à réduire les différences de revenus professionnels. En d'autres mots, plus est élevé le degré d'égalité des chances atteint, plus on pourrait retourner les forces mêmes du marché contre le *statut quo* et les rendre capables de produire un effet égalitaire⁶⁴.

Ensuite, le propre des socialistes de tradition britannique était d'être prêts à discuter plus en détail que la plupart des marxistes de la nature de la société future qu'ils souhaitaient; de plus, il ne cachaient pas que dans cette société future, il y aurait encore un problème d'égalité. Ils admettaient la persistance de certaines inégalités inévitables — comme par exemple, dans le domaine du pouvoir politique et de l'autorité; d'autres inégalités apparaîtraient — en conséquence, disons, de l'utilité d'accorder des récompenses exceptionnelles à ceux qui acceptent des responsabilités ou qui font des efforts extraordinaires au bénéfice de la communauté entière. Il en découlait, par conséquent, qu'il serait d'une importance particulière de créer au sein de la société socialiste un maximum de chances de mobilité; ceci devait assurer que les postes en quelque façon privilégiés soient réellement ouverts au talent, et prévenir le danger de la formation d'élites permanentes⁶⁵. Dans le même ordre d'idées, si l'on faisait souvent référence aux avantages d'un degré élevé de mobilité au plan de l'efficacité sociale, on se préoccupait peu, par contre, de la possibilité d'effets négatifs, sociaux ou psychologiques, pourvu que prévale une égalité fondamentale de condition. On mettait plutôt l'accent sur les coûts individuels et collectifs d'une *immobilité* associée à une extrême *inégalité* de condition^{66a}.

Bien que les interprètes les plus importants du socialisme anglais ne s'engagèrent pas directement dans la recherche sur les questions de stratification et de mobilité (en dépit du fait que la plupart d'entre eux étaient des spécialistes de diverses branches des sciences sociales), il est évident que leur influence dominait la recherche entreprise dans ce domaine en Angleterre des années 20 aux années 50. L'illustration la plus frappante de cette influence réside peut-être dans le fait suivant: l'intérêt spécifique pour la mobilité que nous avons décrit ci-haut se trouve reflété dans ce qui fut incontestablement la plus importante recherche de cette période, de même qu'un

64. Cf. *ibid.*, p. 116-117, 144-145; aussi C. A. R. Crosland, *The Future of Socialism* (Cape, London, 1956), p. 230.

65. Cf. Tawney, *Equality*, p. 112-115. Il semblerait qu'un intérêt similaire pour la mobilité se retrouve souvent derrière la quantité considérable de recherches dans ce domaine entreprises au cours des dernières années en Europe de l'Est.

66a. Crosland, par exemple, dans ce qu'on pourrait considérer comme le dernier énoncé complet de la thèse du socialisme éthique britannique, passe en revue une littérature assez semblable à celle qui a conduit Lipset à douter qu'il soit sage de toujours donner à la mobilité une priorité absolue. Alors qu'il est manifestement intrigué par l'idée de « politique des statuts », Crosland conclut néanmoins « que le procès que l'on fait souvent à la société mobile, offrant à tous des chances égales, exagère les maux en même temps qu'elle sous-estime les gains compensatoires ». *The Future of Socialism*, p. 231.

point tournant de la recherche sur la mobilité en général — à savoir le travail de D. V. Glass et de ses collègues, entrepris à la London School of Economics juste après la seconde guerre mondiale^{66b}.

Il est par exemple très significatif que Glass et son équipe de chercheurs s'intéressent peu à la question sur laquelle s'était tellement concentré le travail des Européens et des Américains: les implications de la mobilité pour l'homogénéité et la cohésion de la classe ouvrière dans une économie capitaliste en croissance. Ainsi Glass affirme explicitement, dans un passage de son ouvrage, que leur recherche avait pour but premier d'étudier la mobilité en termes de statut social ou de prestige, et non pas en termes de classe, « dans le sens classique (c'est-à-dire marxiste?) du terme⁶⁷ ». En outre, il est clair que l'attention du groupe LSE est davantage orientée vers le haut que vers le bas de la hiérarchie de la stratification, et qu'une de leurs préoccupations les plus marquées se trouve dans le procès de sélection sociale des « élites » qui occupent des positions professionnelles, administratives et directoriales⁶⁸.

Glass et ses collègues ont pu montrer empiriquement que si la transmission du statut social en Angleterre avait en général tendance à opérer « à l'intérieur de ce qu'on peut appeler un circuit fermé⁶⁹ », le degré d'exclusion dans l'accès aux positions les plus élevées de la hiérarchie de la stratification était tel que l'idéal d'égalité des chances était manifestement rendu caduc. Cet accès était réservé aux fils de ceux qui eux-mêmes avaient un statut élevé, au point que les chances d'accès des fils de travailleurs manuels non-qualifiés ou semi-qualifiés étaient négligeables⁷⁰. Pour Glass, la présentation de tels résultats avait nettement le caractère d'une dénonciation, et il ne cache pas son propre engagement idéologique envers une société authentiquement ouverte⁷¹. Mais en même temps — et c'est de nouveau caractéristique du point de vue socialiste sur la mobilité décrit précédemment — Glass souhaite toujours étudier l'égalité des chances en rapport avec l'égalité des conditions. Ainsi, il souligne d'une part le fait que les tentatives d'après guerre afin d'élargir les chances de mobilité, notamment par la réforme de l'éducation, peuvent très bien être limitées dans leurs effets, spécialement en ce qui a trait au recrutement des élites, si on permet à certaines inégalités fondamentales, économiques et sociales, de demeurer — par

66b. D. V. Glass (ed.), *Social Mobility in Britain* (Routledge, London, 1954).

67. *Ibid.*, « Introduction », p. 10, L'œuvre de Glass a exercé une influence majeure sur d'autres recherches nationales en mobilité sociale dans les années 1950 et au début des années 1960, surtout en encourageant l'adoption d'un cadre de référence fondé sur le « statut » ou le « prestige ». La recherche probablement la plus sophistiquée dans cette voie est entreprise au Danemark par Kaare Svalastoga, *Prestige, Class and Mobility* (Gyldendal, Copenhagen, 1959). Une autre étude remarquable de cette période, qui est cependant plutôt exceptionnelle en ce qu'elle adoptait par priorité les « classes » comme cadre de référence, est réalisée en Suède par Gösta Carlsson, *Social Mobility and Class Structure* (CWK Gleerup, Lund, 1958).

68. La recherche de la LSE tire en fait son origine d'un projet d'étude de la « formation et de la structure » des classes moyennes britanniques, sujet de discussion publique important dans les années qui suivaient immédiatement la seconde guerre mondiale. On peut obtenir de bonnes indications sur ce débat, même si c'est d'un point de vue « traditionaliste », chez Roy Lewis and Angus Maude, *The English Middle Classes* (Phoenix House, London, 1949) and *Professional People* (Phoenix House, London, 1952). Le groupe de la LSE décida finalement de ne pas limiter sa recherche aux classes moyennes, lorsqu'il en vint à réaliser que des études de strates ou de groupes particuliers ne pourraient être conduites de façon satisfaisante sans référence à la nature de la hiérarchie sociale prise dans son ensemble, et donc que de telles études nécessitaient comme arrière plan, une étude générale du statut social et de la mobilité en Grande-Bretagne. *Social Mobility in Britain*, « Introduction », p. 3-4.

69. *Ibid.*, p. 21.

70. *Ibid.*, ch. VIII spécialement, Glass and J. R. Hall, « Social Mobility in Britain: A Study of Inter-Generation Changes in Status ».

71. *Ibid.*, « Introduction », p. 24-25.

exemple, celles qui se réalisent dans un système scolaire indépendant; mais il soutient d'autre part que pour autant qu'une méthode de recrutement des élites plus méritocratique soit établie, il est important qu'elle ne serve pas à légitimer les inégalités des conditions prévalentes, mais plutôt à stimuler le besoin de les diminuer. Si tel n'était pas le cas, nous avertit Glass, le résultat d'une sélection méritocratique pourrait être de produire entre l'élite et la masse une division sociale encore plus aiguë et psychologiquement plus abrasive que tout ce qui a existé auparavant. Bien que les exigences de fonctionnement puissent requérir un certain degré d'inégalité des récompenses, il n'y a aucune raison, prétend Glass, pour que « l'emploi dans les professions qui requièrent de fortes aptitudes et un long entraînement et qui permettent un statut social élevé, doivent être le seul moyen d'obtenir du prestige social; il existe d'autres façons de servir la communauté, et il devrait donc exister parallèlement d'autres accès au prestige social⁷². »

Le contraste entre la position prise par Glass et celle de Lipset est ainsi particulièrement accentué. Les deux auteurs ont en commun une conscience des dangers qui pourraient découler d'une mobilité accrue, particulièrement celle qui résulte de l'application plus générale de méthodes de sélection sociale universalistes. Mais leurs définitions de ces dangers et les réponses socio-politiques qu'ils considèrent appropriées sont tout à fait divergentes. Pour Lipset il semblerait raisonnable, dans une société où on a selon lui réussi à faire disparaître les inégalités de condition les plus marquées, de reconsidérer la priorité impérative qu'on accorde à la maximisation des chances de mobilité; on viserait ainsi à réduire les tensions personnelles et sociales, telle que celle qui dérive des situations d'écart de statut, et par conséquent la possibilité d'un chambardement politique. Pour Glass, les inégalités de condition et de chances qui prévalent sont encore beaucoup trop grandes pour être acceptables, et on doit toujours, du point de vue du bien-être de l'individu et de la société, tendre à les diminuer toutes les deux à la fois; la sélection méritocratique est un moyen possible d'accroître la mobilité, mais pour contrebalancer ses effets potentiellement dommageables et porteurs de divisions, elle doit être accompagnée d'efforts supplémentaires en vue de créer une forme de stratification qui non seulement est moins polarisée, mais dans laquelle aussi la reconnaissance d'une plus grande diversité d'accès légitimes au statut *accroît* l'inconsistance du statut⁷³.

À ce point nous osons espérer avoir établi une base suffisante, à l'appui de notre hypothèse de départ, à savoir que l'intérêt intellectuel porté au problème de mobilité sociale peut dériver directement de positions idéologiques diverses et qu'il n'existe aucune corrélation simple entre l'intérêt de la recherche et l'intérêt socio-politique, au sens large, du chercheur. Quoi qu'il en soit, pour achever notre revue — et ainsi retourner aux questions principales du début — il nous reste à commenter le traitement de la mobilité par plusieurs auteurs récents qui écrivent explicitement en tant que marxistes ou sous l'influence évidente de Marx, à partir d'un point de vue que l'on pourrait peut-être le mieux décrire comme « post-marxiste ».

Dans certains cas, la réponse marxiste au volume croissant de recherches en mobilité des dernières décennies n'a pas dépassé l'accusation de biais idéologique;

72. *Ibid.*, p. 26.

73. De nouveau, on peut noter un parallèle intéressant avec la réflexion actuelle dans certaines sociétés de l'Europe de l'Est, comme dans les travaux non encore publiés de W. Wesolowski et K. Slomczynski.

en d'autres termes certains marxistes ont refusé de répondre intellectuellement à ces recherches, sauf par une tentative de les expliquer ou de les « situer » comme reflétant les attaches de classes de ceux qui les menaient. Quelle que soit la valeur de leurs découvertes pour la sociologie marxiste de la connaissance, leur contribution aux études de mobilité *per se* a dès lors été manifestement exclue. On note aussi deux autres réactions qui sont essentiellement défensives et infructueuses. D'abord on a suggéré que la problématique marxiste s'intéresse à la structure de classe dans le sens d'une *structure de positions* déterminée par les relations de production prévalentes, et que de ce point de vue la question de la distribution des individus parmi ces positions n'a qu'une signification tout à fait mineure. Par exemple, Poulantzas écrit:

... il est évident que, même dans la supposition *absurde* où, du jour au lendemain, (ou d'une génération à une autre), tous les bourgeois occuperaient les places des ouvriers et vice versa, rien d'essentiel ne serait changé au capitalisme, car il y aurait toujours des *places* de bourgeoisie et de prolétariat, ce qui est l'aspect principal de reproduction des *rapports* capitalistes⁷⁴.

Deuxièmement, on a soutenu que quel que soit le statut théorique attribué à la mobilité, celle-ci ne peut avoir, présentement, que peu de conséquences sur les relations de classes et la lutte de classes: ceci tient au fait que la mobilité qui traverse la ligne fondamentale de division de classes dans la société capitaliste — celle existant entre les grands propriétaires des moyens de production et la masse des salariés — est maintenue à un taux faible par la nature même de la transmission du capital, en sorte que ses effets sont tout à fait négligeables⁷⁵.

Les insuffisances de ces deux arguments sont révélées le plus clairement par la façon dont les sociologues plus sophistiqués, œuvrant à l'intérieur de la tradition marxiste, les ont dépassés. Par exemple, Westergaard et Resler, dans une interprétation marxiste de la structure de classe anglaise, soutiennent que les questions de mobilité « ... ont trait au recrutement d'une population en classes; non pas au simple fait de l'existence de classes » et ces auteurs considèrent que ce dernier phénomène est primordial⁷⁶. De la même façon, ils acceptent, voire insistent sur la part cruciale jouée dans la formation de la structure globale de classes par la division existant entre ceux qui possèdent (ou contrôlent) les concentrations du capital privé et ceux qui ne les possèdent pas. Mais en même temps, Westergaard et Resler reconnaissent les profondes différences de situations de classe que l'on trouve parmi ceux qui ne possèdent rien, les différences entre les ouvriers et les employés étant évidemment les plus importantes⁷⁷. De plus, alors qu'ils mettent l'accent sur le caractère essentiellement auto-reproductif de la classe capitaliste, Westergaard et Resler sont bien conscients de ce qu'on ne peut négliger la mobilité existant au sein même de la masse de ceux qui ont le statut de travailleurs salariés — et qui constituent en fait la grande majorité de la population. Bien plus, d'une façon qui, à la lumière de notre discussion du début, pourrait paraître tout à fait dans l'esprit de Marx, ils avancent l'argument que

74. Nicos Poulantzas, *Les Classes Sociales dans le Capitalisme aujourd'hui* (Seuil, Paris, 1974), p. 37 (souligné dans l'original).

75. Cf. par exemple, H. Frankel, *Capitalist Society and Modern Sociology*, (Lawrence and Wishart, London, 1970).

76. John Westergaard and Henrietta Resler, *Class in a Capitalist Society: A Study of Contemporary Britain* (Heinemann, London, 1975), p. 280.

77. *Ibid.*, partie 2.

« les implications possibles de la mobilité et de l'immobilité sociale doivent constituer une préoccupation centrale pour expliquer la façon dont les gens répondent à leur situation de classe: c'est-à-dire la conscience de classe et l'organisation de classe⁷⁸ ». En d'autres mots, éviter une discussion sur des questions de mobilité soit à la manière de Poulantzas, en la rejetant simplement comme « une problématique bourgeoise⁷⁹ », soit par un simple *fiat* conceptuel, conduit à laisser de côté ce qui devrait être la considération majeure en ce qui concerne la possibilité d'une transition de la « classe en soi » à la « classe pour soi ».

De plus, dans le cas de certains autres auteurs qui ne se lient pas au marxisme mais qui néanmoins prennent l'œuvre de Marx lui-même comme un point de départ important, on peut trouver des approches à l'étude de la mobilité qui à certains égards paraissent d'assez radicales critiques du marxisme, mais qui, sous d'autres aspects, peuvent être considérées comme des progressions naturelles à partir d'une position du même type que celle adoptée par Westergaard et Resler. Giddens, par exemple, rejette la conceptualisation de la structure de classe en termes « de position » qui a été acceptée par la plupart des auteurs marxistes et de quelques autres non-marxistes (tel Schumpeter), et qui signifie alors que la mobilité peut être traitée « comme si elle était en grande partie séparable de la détermination de la structure de classes⁸⁰ ». Giddens souhaite, plutôt, considérer les classes comme des *agrégats d'individus* plus ou moins identifiables selon le degré de « structuration » observable empiriquement. Cependant, pour Giddens, le procès de structuration le plus généralisé, au moins dans les sociétés avancées, résulte en fait de « la distribution des chances de mobilité dans une société donnée »: plus spécifiquement,

... plus le degré de « blocage » des chances de mobilité est grand — mobilité inter aussi bien qu'intra-générationnelle — et plus la formation de classes identifiables se trouve facilitée. Car l'effet de blocage du mouvement inter-générationnel fournit les éléments de la *reproduction* d'une expérience de vie commune de génération en génération; et cette homogénéisation de l'expérience se trouve renforcée dans la mesure où le mouvement d'un individu sur le marché du travail est limité à des emplois qui procurent des revenus matériels de même niveau. En général, nous pouvons établir que la structuration des classes est facilitée *dans la mesure où se manifeste un blocage de la mobilité en relation avec quelque forme spécifiée de position de marché*⁸¹.

La différence entre Giddens d'une part et Westergaard et Resler de l'autre semblerait donc se poser ainsi: tandis que ces auteurs sont d'accord pour considérer la mobilité comme un processus d'une importance centrale dans la formation de classes, pour Giddens cette importance s'inscrit non seulement dans le développement de la conscience de classe et de son organisation, c'est-à-dire dans l'émergence des classes

78. *Ibid.*, p. 285.

79. *Les Classes Sociales dans le Capitalisme aujourd'hui*, p. 37.

80. Anthony Giddens, *The Class Structure of the Advanced Societies*, (Hutchinson, London, 1973), p. 107.

81. *Ibid.* (souligné dans l'original). Ce processus de structuration des classes à travers la mobilité et son absence, Giddens y réfère sous le terme de structuration « médiate ». Il identifie aussi les processus de structuration « immédiate », qui opèrent d'une façon plus localisée, et qui sont le reflet des traits d'un marché particulier, de situations communautaires et de travail.

« pour soi » mais elle s'étend jusqu'à la formation des classes comme phénomène social reconnaissable, c'est-à-dire comme classes « en soi⁸² ».

D'une façon assez semblable, Parkin a coupé de façon apparemment radicale avec la tradition marxiste en adoptant l'idée de Blau et Duncan que c'est la hiérarchie professionnelle qui « fournit » la colonne vertébrale de la structure de classes dans les sociétés occidentales modernes⁸³. Mais en fait il est clair que par là Parkin ne cherche pas à minimiser la signification de la distribution de la propriété et des relations de propriétés: il cherche plutôt, comme Westergaard et Resler, à donner une reconnaissance adéquate au fait que d'importantes différences de classes, même si elles sont conditionnées étroitement par le contexte capitaliste, existent parmi ceux qui, exclus des postes de commandement, de propriété ou de contrôle, constituent la majeure partie de la population. De plus tandis que Parkin, comme Giddens, a traité la mobilité comme un déterminant majeur de la structure de classe, notamment dans la thèse d'une « zone tampon » existant entre les emplois manuels et non manuels, la pertinence de la mobilité s'étend, dans ses travaux les plus récents, depuis les questions de frontières de classes à celles, centrales pour le marxisme, de l'action et du conflit de classes.

L'idée de dichotomie implicite dans toute analyse de ce conflit, soutient Parkin, est le mieux exprimée non pas dans des catégorisations de classes « à somme nulle », mais plutôt en termes de stratégies de *fermeture* que les classes opposées (ainsi que les grands groupes opposés à l'intérieur des classes elles-mêmes) peuvent poursuivre⁸⁴. Des classes ou des groupes peuvent soit viser à exploiter et donc à préserver une situation de supériorité dans la hiérarchie de la stratification en pratiquant diverses techniques d'exclusion — exclusion des positions des occasions rentables — contre des groupes ou des classes inférieures; ou bien ceux qui sont dans une situation inférieure peuvent chercher à utiliser leur solidarité et leur force organisationnelle, par exemple à travers le contrôle de l'offre de la main-d'œuvre ou par leur « capacité de bouleverser l'ordre des choses », afin de gagner pour eux-mêmes de plus hauts niveaux de rémunération et d'ouverture mettant en question, là où c'est nécessaire, le système existant de distribution et les avantages de leurs supérieurs. Ainsi, l'étendue et les modes de mobilité prévalant dans une société donnée deviennent indicatifs d'une part de l'efficacité des stratégies d'exclusion et, d'autre part, des chances de succès de contre-stratégies de solidarité qui, comme le fait remarquer Parkin, dépendent fortement de la volonté des participants de s'engager en termes d'intérêts et d'aspirations collectifs plutôt qu'individuels.

En somme, donc, dans le cas de Giddens et Parkin, aussi bien que dans celui de Westergaard et Resler, la préoccupation pour la mobilité découle fondamentalement,

82. Ceci peut être pris comme une différence se situant à un niveau tout à fait fondamental et ontologique. En fait, cependant, on peut aussi bien faire valoir que les situations différenciées de marché, de travail et dans la communauté, identifiées par Giddens, sont analogues conceptuellement à la structure d'inégalité de condition et de pouvoir qui, pour Westergaard et Resler, représente « le fait brut de l'existence de classes ». Dans ce cas, le problème principal semblerait se réduire essentiellement à la terminologie: l'idée de classe en soi doit-elle référer à une constellation de positions ou bien, d'une façon plus exigeante, à un agrégat relativement stable d'individus occupant un tel ensemble de positions?

83. Frank Parkin, *Class Inequality and Political Order* (MacGibbon and Kee, London, 1971), p. 18. Cf. Blau and Duncan, *The American Occupational Structure*, p. 5-7.

84. « Strategies of Social Closure in Class Formation », in Parkin (ed.), *The Social Analysis of Class Structure*, (Tavistock, London, 1974).

comme dans le travail de Marx lui-même, de l'intérêt pour les conditions de formation de classes et celles du développement, parmi les classes, de la lutte pour des avantages et la conquête du pouvoir. Ces auteurs peuvent tous être définis comme travaillant dans une perspective marxiste ou post-marxiste, distincte d'une perspective libérale ou du socialisme éthique, en ce que plutôt que de considérer le conflit de classes négativement ou « avec regret », ils le voient comme le véhicule majeur du changement socio-politique au sein du capitalisme. En même temps, cependant, et en contraste peut-être avec Marx, et certainement avec beaucoup de soi-disant marxistes « orthodoxes », ils n'éprouvent pas de difficulté à accepter la mobilité comme un aspect intégrant et permanent de la société capitaliste, et recherchent par conséquent à le traiter d'une manière autre que purement défensive ou apologétique. Il existe indubitablement des différences dans leur estimation de la forme future et du produit du conflit de classes, et peut-être aussi dans leurs préférences personnelles à ce sujet; mais leur intérêt pour les conflits de classes les conduit tous à penser que les questions de mobilité devraient occuper une place centrale dans toute analyse de la société capitaliste et dans toute évaluation de la possibilité de sa transformation.

Nous pouvons par conséquent conclure que non seulement l'étude des problèmes de mobilité peut surgir d'une grande diversité d'intérêts socio-politiques et que la relation entre ces intérêts et le mode d'évaluation adopté à l'égard de la mobilité est complexe; mais en plus, à la lumière de ce qui précède, nous pouvons dire plus spécifiquement qu'une préoccupation pour les questions de mobilité — incluant celles qui sont empiriquement « ouvertes » et essentiellement quantitatives — n'est en aucune façon incompatible avec les questions centrales d'un « problème » de type marxiste ou radical. Au contraire, nous soutiendrions que les auteurs marxistes et « post-marxistes » auxquels nous avons fait référence peuvent paraître adhérer plus étroitement à l'esprit de l'approche de Marx à l'égard de la dynamique de la formation de classes et de l'action de classes, même si par certains aspects ils le dépassent, que ces marxistes qui ont essayé de se débarrasser des problèmes de mobilité par un pur « étiquetage » idéologique — et souvent, peut-on ajouter, en invoquant une épistémologie qui pourrait sembler beaucoup plus le reflet des exigences de leurs propres situations politique et intellectuelle que quoi que ce soit dans la propre conception que Marx se faisait de la recherche sociale⁸⁵.

Les nouvelles initiatives dont il a été question créent en fait la possibilité de mettre fin à la division sociologiquement stérile, mais intellectuellement et idéologiquement confortable, entre « analyses de classes » et « recherche en stratification et mobilité » que, durant les années récentes, les militants des deux camps ont cherché à perpétuer, presque avec complicité serait-on tenté de dire. Ce qui est maintenant requis afin que cette possibilité se réalise — et pour surpasser le malaise dans le champ des études de mobilité auquel nous nous sommes référés initialement — c'est une réponse appropriée du côté de la recherche empirique: en bref, un retour à la tradition du début du XX^e siècle — mais bien armée cette fois des progrès techniques et

85. Nous pourrions soutenir, de façon certes provoquante, mais sans chauvinisme, que depuis un certain temps le « Marx français » (du jour) — le structuraliste *avant la lettre* — a par trop rejeté dans l'ombre le « Marx anglais », adonné à la critique empirique de la théorie, grand admirateur et adepte de la tradition anglaise de l'arithmétique politique.

méthodologiques du passé plus récent — tradition dans laquelle, en grande partie sous le stimulus de l'œuvre de Marx, la recherche en mobilité était menée, comme nous l'avons vu, essentiellement à l'intérieur d'une conception de la structure de classes, tenant ultimement en compte les implications de la mobilité pour les relations de classes. Pour ceux dont les intérêts à l'égard de la mobilité reflètent un engagement non seulement envers les idéaux d'ouverture de la société et d'égalité des chances, mais aussi envers l'idée — le jugement politique — que le conflit de classes demeure, au moins potentiellement, le véhicule le plus puissant pour leur réalisation, pour ceux-là au moins le défi est suffisamment clair.

RÉSUMÉ

La mobilité sociale occupe une place majeure dans la sociologie depuis la fin de la guerre. Depuis quelques temps toutefois des doutes sont émis sur le sens et l'utilité de ces travaux; des critiques sérieuses portent en particulier sur les idéologies sous-jacentes à ces recherches. L'auteur prend position sur cette question. Il montre qu'à travers certains écrits de Marx on peut constater une reconnaissance du fait de la mobilité. Les positions de Bernstein, Sombart, Michels et Sorokin sont scrutées. Puis l'auteur passe à un examen et une critique des positions de Lipset, Blau et Duncan. Il aborde ensuite les écrits des socialistes britanniques du début du siècle et les travaux de la London School of Economics sous la direction de Glass. Finalement il critique nettement les positions de certains « post-marxistes », particulièrement Poulantzas. Il lui oppose les travaux de Westergaard, Resler, Giddens et Parkin. Il affirme en conclusion que les recherches en mobilité ne doivent en aucune façon être incompatibles avec une problématique de type « marxiste » ou « radical ».

ABSTRACT

Social mobility occupies a major place within Sociology since the end of the war. For some time, however, some doubts have been expressed with respect to the meaning and usefulness of such studies; serious critiques bear in particular on the ideologies underlying such research. The author takes position on this question. He shows that in certain of Marx's writings, one can establish a recognition of the existence of mobility. The positions of Bernstein, Sombart, Michels, and Sorokin are scrutinized. Then the author continues on to an examination and a critique of the positions taken by Lipset, Blau and Duncan. He reviews afterwards the writings of the British socialists of the turn of the century and the studies completed at the London School of Economics under the direction of Glass. Finally, he clearly criticizes the positions taken by certain « neo-marxists », particularly Poulantzas. To the latter he opposes the works of Westergaard, Resler, Giddens and Parkin. He states in conclusion that the research on mobility should by no means be incompatible with « marxist » or « radical » analyses.

RESUMEN

La movilidad social ocupa un lugar importante en la Sociología, despues del fin de la guerra Sin embargo desde hace algun tiempo se han puestos dudas sobre el sentido y la utilidad de esos trabajos; serias criticas son referidas en particular a las ideologias sub-yacentes en esas investigaciones. El autor toma posición sobre esta cuestión. Muestra que através de ciertos escritos de Marx se puede constatar un reconocimiento del hecho de la movilidad. Las posiciones de Bernstein, Sombart, Michels y Sorokin son escrutadas. Luego el autor examina y critica las posiciones de Lipset, Blau y Duncan, antes de abordar los escritos de socialistas británicos de comienzo de siglo y los trabajos de la « LONDON SCHOOL OF ECONOMICS », bajo la dirección de Glass. Finalmente, critica claramente las posiciones de ciertos post-marxistas, esencialmente Poulantzas. Le opone los trabajos de Westergaard, Resler, Giddens y Parkin. Como conclusion afirma que las investigaciones en movilidad de ninguna manera deben ser incompatibles con una problemática de tipo « marxista » o « radical ».