

LE PARADIGME DE LA MOBILITÉ

La mobilité, une valeur en soi ?

Les injonctions idéologiques à la mobilité. Dans leur travail sur *le nouvel esprit du capitalisme*, les sociologues Luc Boltanski et Eve Chiapello¹ ont mis au jour l'émergence d'une nouvelle arène dans le monde contemporain : la « cité managériale ». À l'opposé de la « cité industrielle » et de la « cité domestique » qui l'ont précédée, la cité managériale repose sur une figure du « grand » qui donne une place importante à la mobilité. Cela cache une injonction à la flexibilité spatiale et sociale de la force de travail, à sa disposition à s'adapter aux contraintes et attentes externes (main-d'œuvre plus flexible). En parallèle, la mobilité est présentée aux salariés comme :

↳ le moyen de développer leurs compétences et d'accroître leur employabilité.

↳ l'opportunité de construire des trajectoires personnelles autonomes, dynamiques et gratifiantes. Le salarié prouve qu'il sait se libérer des cadres spatiaux et temporels pour mieux combiner les projets, les savoirs et les expériences, pour accéder aux places plus valorisées.

L'expérience personnelle de la mobilité fait office de label, de preuve de la qualité humaine et professionnelle de celui qui s'en targue.

La mobilité : histoire d'un retournement idéologique :

Au Moyen-Age, hors des élites, les mobiles étaient considérés comme des marginaux. Les groupements sociaux étaient fondés sur une grande stabilité qui permettait d'assurer la sécurité collective, chacun restant sous le regard de la communauté. Le XVI^e siècle marque une première rupture. Elle voit apparaître la notion de « liberté de mouvement » (Hobbes), et un certain niveau de mobilité est désormais considéré comme acceptable. Mais sur le plan politique et social, la mobilité est considérée comme dangereuse par les institutions héritées du monde féodal. Elle fait toujours l'objet d'un fort contrôle social et politique.

Enfin, le développement rapide des moyens de transport modernes et du fait urbain change la donne. La mobilité est la caractéristique constitutive du monde urbain, en opposition à la stabilité du monde rural. La géographie de Yi-Fu Tuan (géographe sino-américain, 1977) associe la mobilité à une perte de racines, à une expérience superficielle des lieux, et qui donne une image négative du nomadisme. La mobilité reste pensée dans le cadre d'une « géographie morale du lieu » qu'elle menace, et l'école fonctionnaliste associe largement mobilité géographique et délitement des liens sociaux et familiaux. Le sociologue Richard Hoggart (1918-2014) s'inquiète du développement de nouvelles pratiques (et de nouveaux lieux) de consommation importés des États-Unis qui pourraient remettre en cause le mode de vie de la classe populaire, qu'il pense comme essentiellement local. L'architecture urbaine des années 1960 privilégie la résidence intime, le chez-soi, une existence sédentaire dans un cadre de vie où toutes les ressources sont à portée de main.

¹ *Le nouvel esprit du capitalisme*, Tel Gallimard, 2011.

De son côté, le patronat industriel cherche à fixer la main d'œuvre autour des centres de production (logements intégrés à l'espace de la mine ou de l'usine). Logique de sédentarisation des paysans sans terre et des ouvriers sans travail, de gestion d'une main-d'œuvre considérée comme volatile, de contrôle des classes dangereuses.

Aujourd'hui, la mobilité symbolise la modernité, revanche contre toutes les formes de territorialisation. Selon l'historien Michel de Certeau², le territoire et les frontières sont des constructions au service des forts qui peuvent y déployer des stratégies. Les faibles, eux, se défendent par des tactiques basées sur le mouvement, l'évitement, la furtivité. Le nomade, jusque-là associé au danger et au soupçon, devient une figure de la résistance au pouvoir. Cette métaphysique du nomadisme est nourrie par l'essor de technologies de la mobilité (automobile, technologies numériques).

Chez certains auteurs³, les sociétés contemporaines sont enjointes à élaborer de nouvelles formes de lien social et de solidarité adaptées à un « nouvel âge », celui de l'« homo mobilis ». L'injonction devient même prophétique : nous assisterions au déclin des immobiles.

L'injonction à la mobilité se retrouve dans les pratiques de gouvernance territoriale qui ont émergé dans les années 1990 : une nécessité pour les territoires institutionnalisés (villes, métropoles, régions...) de réussir à capter les flux de mobiles et de mobilités (stratégies de marketing territorial). Nombreux acteurs publics et institutionnels se plient au jeu de la concurrence entre les territoires.

Les critiques du paradigme de la mobilité :

L'image fantasmée d'une *société de propriétaires* est forte dans les discours politiques depuis les années 1980. La charge symbolique de l'accès à la propriété est très forte, selon Pierre Bourdieu. L'investissement immobilier est présenté comme le placement de référence (pas toujours juste titre).

La mobilité, avatar de la financiarisation des entreprises ? Dans certains secteurs, comme le secteur bancaire, être mobile est une condition pour la promotion professionnelle et les salariés doivent « faire carrière sous condition de déplacement ». La mobilité des salariés est une réponse à une demande émanant en grande partie des employeurs. La mise en mobilité systématique des salariés déstabilise les collectifs de travail. Les cadres mobiles ne sont productifs qu'à condition de prendre appui auprès d'un personnel fiable sédentaire ; le cadre dirigeant hypermobile est toujours partiellement présent au siège pendant qu'il voyage en la personne de sa secrétaire et d'un collaborateur qui sont comme ses doublures locales. Les politiques managériales de mise en mobilité systématique des salariés peuvent aussi mener à des situations de grande souffrance. Les injonctions à la mobilité contribuent à marginaliser ceux qui n'ont pas les ressources nécessaires pour *bouger pour s'en sortir*.

Selon Luc Boltanski et Eve Chiapello, il y a aussi une forme de liberté dans la stabilité, dans le fait de recevoir des projets et pas seulement de les lancer. Les injonctions à la mobilité peuvent fragiliser les

² *L'invention du quotidien, volume 2 : Habiter, cuisiner*, Gallimard, 1980.

³ Georges Amar, *Homo mobilis. Le nouvel âge de la mobilité, éloge de la reliance*, FYP éditions, 2010.

individus, les privant de *ressources de la proximité*. Aux conceptions nomades, on peut défendre *l'habiter, le propre de l'homme*. Les Housing studies montrent que les individus créent leur foyer (home) par les divers investissements qu'ils lui consacrent, dans des trajectoires d'enracinement qui peuvent être intergénérationnelles. Michael Savage⁴ insiste sur le fait que la façon dont les individus parlent de leur résidence est fortement différenciée selon leur position sociale et tout particulièrement leur dotation en capital culture. Elsa Ramos⁵ cherche à montrer que la cohérence identitaire des individus serait assurée par leur capacité à créer des points d'ancrage, en s'investissant dans les objets comme dans les lieux. Surtout, le nomadisme s'appuie sur une représentation romantique et euphémise les questions morales et politiques (la mobilité, une modernité liquide dans laquelle les individus mobiles et sans attaches s'emploieraient à éviter les questions éthiques).

Remarquons enfin que les mobilités résidentielles présentent une forte spécificité : elles sont presque entièrement tenues à l'écart du nouveau paradigme des mobilités. Elles n'ont pas fait l'objet de recherches.

Conclusion : les conceptions de la mobilité sont partagées entre une conception de la mobilité comme élément positif associé au progrès et aux opportunités de la modernité, aux côtés d'une conception de la mobilité comme menace pour les structures sociales stables.

Un paradigme déstabilisateur et complexe :

Aujourd'hui, accélération et intensification des mobilités de toute nature et à toute échelle : diffusion de l'automobile, densification des systèmes de transport urbain, développement et démocratisation du voyage aérien, création d'infrastructure de transport à grande vitesse, forte croissance des flux de migrants et de voyageurs entre pays... Bref, un « rétrécissement de l'espace et du temps » (Vincent Kaufmann⁶). D'après Jacques Lévy, le monde émerge comme réalité géographique.

Le développement des mobilités a profondément fragilisé le concept de « lieu ». Selon Marc Augé⁷, un lieu est un espace « identitaire, relationnel et historique » : le développement des mobilités crée des espaces qui n'ont aucune de ces trois caractéristiques, qu'il qualifie de « non-lieux ». Exemples : un supermarché, des zones d'embarquement dans les aéroports ou des aires de services et de repos le long des autoroutes. Ces non-lieux sont produits par et pour les mobiles, qui les traversent sans jamais les investir. Delaney parle de *territoires de la modernité*.

Le développement des mobilités fragilise aussi le concept de *territoire*. Associé au monde des États-Nations, le territoire est d'abord un espace dans lequel un État exerce son pouvoir de contrôle. Le territoire a permis la paix par la certitude des délimitations (réciproquement, il a aussi structuré les guerres par la contestation de ces mêmes délimitations). Le XXe siècle a inventé le territoire par la chute des empires européens et coloniaux.

⁴ *Class Analysis and Social Transformation (Sociology & Social Change)*, Open university press, 2000.

⁵ *L'invention des origines : Sociologie de l'ancrage identitaire*, Armand Colin, 2006.

⁶ *Les paradoxes de la mobilité : Bouger, s'enraciner*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2008.

⁷ *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Seuil, 1992.

Aujourd'hui, le capital, la culture, la technologie, la politique circulent hors du pouvoir régulateur de l'État, insensibles aux territoires sur lesquels il s'exerce. Cela annonce un monde dans lequel le territoire aura perdu son efficacité opératoire. Selon John Urry⁸, la modernité occidentale a fait naître un modèle d'État « jardinier » (« gardener ») qui exerce son autorité sur un territoire où, à l'instar d'un jardin, il peut décider de ce qui peut pousser et de ce qui doit être arraché. Cette conception de l'État est rendue obsolète par la mobilité : les hommes traversent les territoires. Face à ces mobilités, le jardinier ne peut plus rien et doit laisser place à un État « garde-chasse » (« gamekeeper »). On parle de *fin des territoires*.

Le développement des mobilités pose un tel défi aux sciences humaines, que John Urry considère nécessaire d'opérer une révolution scientifique. Dans son ouvrage *Sociology beyond societies* (2000), il propose de renoncer à l'emploi de la notion de *société*, et de lui substituer celui de *mobilités*. Il insiste sur le fait que les sociétés sont en permanence constituées et reconstituées par l'ensemble des flux qui les traversent. Mobilisant la sociologie, la géographie, l'histoire, l'urbanisme ou l'ethnologie, le paradigme des mobilités est structuré par l'ambition qu'entretient Urry de « relâcher les *fragments paradigmatiques* de leurs cages disciplinaires et d'établir un paradigme postdisciplinaire.

Il propose même 5 grandes catégories de mobilités :

- ↳ les voyages corporels des individus ;
- ↳ le mouvement physique des objets ;
- ↳ le voyage par l'imagination ;
- ↳ le voyage virtuel ;
- ↳ le voyage communicationnel.

Chacune de ces grandes formes de mobilité peut être articulée aux autres.

Urry ne pense pas le paradigme des mobilités seulement en termes de rupture paradigmatique. Il parle d'un développement rhizomique de ce paradigme : il invite à s'attacher aussi aux résistances à la mobilité. Pour lui, le paradigme des mobilités n'a pas succédé à un supposé paradigme de l'immobilité dont les concepts auraient perdu toute pertinence. Les immobilités vont de pair avec le développement des mobilités dans le monde contemporain. Exemple 1 : les voyageurs de l'aéroport ne peuvent être mobiles que grâce au travail d'agents qui, eux, ne quittent pas ce lieu. Exemple 2 : l'immobilité devient facteur de précarité dans un monde où la mobilité est symboles de qualités dont sont privés les immobiles. Les mobilités de certains se font toujours aux dépens d'autres qui sont toujours dans un sens immobiles pour faciliter la maintenance des mobilités des autres. Cela induit alors une approche politique des mobilités : la revendication *du droit à la mobilité*.

⁸ *Sociologie des mobilités : Une nouvelle frontière pour la sociologie ?* Armand Colin, 2005