

De la valorisation de la mobilité à la domination par la mobilité ou comment la mobilité dit, fait et dispose l'individu

Regards Sociologiques, n°45-46, 2013, pp.101- 110

« On se situe toujours dans un système, une classe, un filet, une toile d'araignée où tout se tient. Chaque partie, chaque particule renvoie au tout. »¹

L'actuelle « promotion » de la mobilité est autant ambiguë du côté de ses promoteurs qu'elle est diversement vécue et expérimentée par ceux qui doivent l'expérimenter. Il suffit de songer aux dispositifs valorisant la mobilité de certaines catégories sociales soutenus par nombre d'acteurs du champ du pouvoir (des fonctionnaires aux responsables politiques en passant par des associations de citoyens concernés) alors que dans le même temps, d'autres dispositifs ont pour objectifs de limiter les déplacements d'autres catégories, quitte à les stigmatiser quand bien même le nomadisme² est au cœur de leur existence (les « gens du voyage » par exemple). Ainsi, aux programmes de mobilité souvent équivoques s'ajoutent des instances chargées de rendre les populations mobiles de plus en plus doctrinaires et rigoristes. Les exemples tirés du monde du travail sont nombreux pour illustrer la manière dont la « mobilité » participe, entre autres, au renforcement des contraintes qui pèsent déjà sur les situations professionnelles et stigmatise toujours davantage le-la travailleur-euse lorsque « la mobilité » n'est pas acceptée : « peu enclin-e à l'ouverture », « réfractaire », « passéiste », « peu motivé-e », « paresseux-se », « peu désireux-se de s'investir », « ne sachant pas saisir les opportunités ». À ces mises en cause des salariés³ s'ajoute le lot des chantages fréquemment entendus : « Vous pouvez partir, il y a suffisamment de monde derrière vous qui attend », ou encore « vous n'êtes pas très fiable ! ». Ces échanges ordinaires exposent la personne, au travers des valeurs assignées à la mobilité, à une mise en cause éthique ou morale pour avoir rompu la confiance plus ou moins contractuelle du monde du travail ou d'autres sphères de la vie quotidienne. Et lorsque ce n'est pas l'intention (réfractaire) de la personne qui est mise en cause, celle-ci est (fortement) enjointe à se fondre dans le moule

* La mise en avant d'un travail "pluridisciplinaires" tout en valorisant toujours davantage les modes de reconnaissance nominatifs (par rang ou par nom unique) nous incite à préciser que l'ordre alphabétique des auteurs indique, simplement, un travail où ces personnes ont contribué à cet article à part égale, et "au même titre", dans un souci de mettre la recherche collective au fondement des activités scientifiques.

¹ Pinçon Michel et Pinçon-Charlot Monique, *Les ghettos du gotha. Comment la bourgeoisie défend ses espaces*, Paris, Seuil, 2007, p.265.

² Voir sur ce thème : Le Marchand Arnaud, *Enclaves nomades. Habitat et travail mobiles*, Bellecombe-en-Bauge, Croquant (coll. Terre), 2011.

³ Cf. pour d'autres mises en causes : Caveng Rémi, « Quelques aspects du nouveau régime de subordination », *Regards Sociologiques*, n°32, 2006.

d'une doxa dont le récent volet « mobilitaire » n'est qu'un ajout de plus à son catalogue gestionnaire. Ainsi, la diffusion de cette « norme mobilitaire », quel que soit le domaine où elle s'applique, produit des effets, et des effets très différenciés¹. *Pour les saisir, dans ce volume, nous proposons de comprendre la mobilité grâce aux dispositions du groupe qui la pratique ou auquel elle s'adresse.* Ce mot devenu omniprésent dans notre vocabulaire politique est en effet un mot valise permettant à ceux qui en font une injonction de faire faire quelque chose à ceux qui y sont soumis. La mobilité, même si elle est méconnaissable sous ces traits, est une nouvelle forme de domination que nous proposons d'analyser.

En effet, il ne suffit pas de dire que la mobilité *est et a une* haute valeur sociale pour neutraliser le fait qu'elle est définie, supposée universelle, programmée ou affichée ici et là selon les intérêts spécifiques des uns et des autres et que sa consécration récente en a fait une formule complexe en définitive assez floue². Trop d'études, en se limitant à cette assertion d'une valeur souvent « positive » cantonnent ainsi la mobilité à un fait culturel (vu comme « global » lorsqu'il n'est pas entendu et accepté comme « total ») qui colorerait notre rapport contemporain à l'espace géographique en fournissant, dans le même temps, à ce rapport, une tendance explicative là aussi « générale ». Cette valeur, dont le *premier volume* en aborde des éléments, oscille entre les nécessités idéologiques (« les voyages qui forment la jeunesse ») ; les incitations quasi-injonctives qui soutiennent les vertus de la mobilité (les slogans d'actions-citoyennes du type « Se mobiliser pour la mobilité ») ; les lois implicites ressassées par les individus qui montrent à quel point la catégorie est déjà intériorisée (« Pour trouver du travail, il faudra être mobile » ou « Nous n'avons plus le choix que d'être mobile »). En ce sens, la mobilité est une catégorie de la pensée d'État soumise à des évolutions selon les conjonctures et les enjeux sociaux (à leur tour plus ou moins localisés) qui les accompagnent. Mais expliquer que la mobilité renvoie à une idéologie ne permet pas d'analyser précisément les différents effets sociaux qu'elle produit sur les personnes et les groupes comme sur les conditions de vie et d'existence qui amènent (ou non) à certains types de déplacements. Trop souvent en effet, lorsque la mobilité est analysée, elle est isolée de l'activité sociale dans laquelle elle s'insère ou, au mieux, conçue comme une demande complémentaire ou accessoire, une quasi-dérivée de l'activité sociale concernée. *Christelle Morel Journel et Valérie Sala Pala* pointent cet *a priori* des politiques publiques envisageant leurs actions sur la mobilité résidentielle comme résultante des choix stratégiques de la population. Les chercheurs ont alors, par ce même biais, trop tendance à lui appliquer un cadre géographique et comportementale dans une approche utilitariste.

L'individu mobile arrive-t-il tel qu'il est parti ?

« [...] La complexité des rapports dialectiques entre reproduction sociale et spatiale [...] pose un problème méthodologique : nous affirmons que l'espace et la société ne sont pas extérieurs l'un à l'autre, mais nous peinons à penser leurs "rapports" autrement qu'en termes d'interactions. »³

Les sciences sociales qui se sont saisies de la mobilité n'échappent pas à l'emprise de cette pensée d'État. Elle prend les traits d'une métrique du déplacement qui incite les cher-

¹ Cf. Fritsch Philippe, *L'activité sociale normative. Esquisses sociologiques sur la production sociale des normes*, Paris, CNRS, 1992.

² Cf. Borja Simon, Courty Guillaume et Ramadier Thierry, « Trois mobilité en une ? Essai d'analyse d'une formule de l'ordre social », à paraître *Espace-Temps*.

³ Djament Géraldine, « La reproduction spatiale, un concept géo historique pour aborder le laboratoire romain », *Actes des rencontres internationales de ThéoQuant*, <http://thema.univfcomte.fr/theoq/pdf/2003/TQ2003%20ARTICLE%207.pdf>, 2003, pp.9-10.

cheurs à mesurer en kilomètres les distances parcourues entre des points de départ et d'arrivée que l'on cherche à définir avec toujours plus de précision. Qui travaillent où par rapport à son lieu de résidence ? Qui étudient où par rapport au domicile des parents ? Qui changent de département au cours de sa carrière ? Etc.

Ce serait négliger que cette métrique fournit nombre de connaissances dont, déjà, la face aveugle de l'idéologie mobilitaire : l'immobilisme du plus grand nombre. C'est par exemple la mobilité résidentielle qui chute après 40 ans ou d'autres mobilités qui ne sont l'apanage que de certaines catégories sociales¹. Ces constats sont connus et les politiques publiques cherchent alors des solutions à ce « défaut » de mobilité, en proposant des réponses techniques multiples et variées (un abonnement, un arrêt de bus par ici, une ligne de transport en commun supplémentaire là, une voie piétonne pour réduire l'usage automobile lorsque de grands contournements permettent une plus grande amplitude de circulation, une augmentation des cadences de certains transports, trois rangées de vélo en location urbaine, etc.). Mais les politiques publiques et l'État jouent aussi d'autres rôles dans l'envers de la mobilité, comme le développe **Loïc Wacquant**. Ainsi, les réponses apportées par les politiques de « mobilité » sur les *effets de lieu* sont bien au-delà de ce qu'elles présentent de « bénéfiques » ou de « porteurs » : beaucoup plus hétérogènes selon les contextes spatiaux de leur mise en œuvre et, en ces sens, complexes à analyser. Comme le dévoilent **Christelle Morel** *Journal* et **Valérie Sala Pala**, lesquelles insistent sur les tensions multiples qui font de la mobilité, ici résidentielle, une « vrai-fausse » réponse politique. Réponse ambiguë de la mobilité en termes résidentiels que remarque **Philippe Cordazzo** lorsqu'il use de la catégorie pour expliquer que la mixité attendue et entendue est bien plus problématique au niveau spatial lorsqu'au niveau global elle semble satisfaite.

Par ailleurs, il est illusoire de remettre en cause cette approche de la mobilité par les kilomètres parcourus tant les sciences sociales rencontrent et confortent sur ce terrain les attentes et les demandes de l'État (l'usage de l'unité kilométrique est déjà une soumission à une catégorie d'État qui est une prise de position sur l'espace qu'un marin, un montagnard ou un britannique n'assureraient pas, du simple fait de l'usage d'autres unités de mesure). Pour cette raison nous proposons d'ouvrir d'autres perspectives, plus rares, qui cherchent à comprendre comment les pratiques spatiales (les déplacements dans un espace physique) participent pleinement à la structure des rapports sociaux. Elles peuvent renforcer ou pérenniser, voire transformer les hiérarchies des positions dans l'espace social (partir ouvrier ou titulaire d'un diplôme de L3 et arriver cadre ou titulaire d'un Master-MBA) comme elles peuvent également participer à la différenciation de ces mêmes positions (partir docteur et arriver post doc). En jouant ainsi sur la stratification des positions, la mobilité est donc devenue un mode de domination « en suscitant l'obéissance », comme le soulignait Max Weber², tout en étant méconnue comme ordre ou injonction du champ du pouvoir.

Première perspective, la question des effets de la mobilité sur le devenir des positions sociales de départ. Quelle est la relation entre la mobilité sociale et la mobilité géographique ? Si de rares études l'ont investigué³, tout se passe comme si la recherche tendait vers cette perspective mais qu'elle s'arrêtait trop souvent, par ses questionnements, en chemin. En effet, nombre d'études de disciplines diverses montrent de quelles manières et comment sont envisagés les déplacements selon l'environnement, les conditions familiales, le genre, ou

¹ Cf. pour les groupes dominants les travaux d'Anne-Catherine Wagner (*Les nouvelles élites de la mondialisation. Une immigration dorée en France*, Paris, PUF, 1998) ou pour les groupes décapitalisés, l'ouvrage de Sylvie Fol (*La mobilité des pauvres. Pratiques d'habitants et politiques publiques*, Paris, Belin (coll. Mappemonde), 2009). Ou encore, sur les inégalités devant la mobilité et ses controverses : Bacqué Marie-Hélène et Fol Sylvie, « L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction », *Revue Suisse de Science Politique*, n°33, p.89-104.

² Cf. Weber Max, *Economie et société*, Tome 1 et tome 2, Paris, Plon (coll. Recherches en sciences humaines), 1995.

³ Dont : Blum Alain, Gill Blum Alain, Gille de la Gorce et Pierre Thélot, « Mobilité sociale et migration géographique », *Population*, n°3, 1985, pp.397-434.

encore selon les « choix » faits par les personnes. Pour préciser cette inattention des chercheurs c'est un peu comme s'ils voulaient toujours trouver dans le passé de l'individu les raisons ou les logiques l'ayant fait se déplacer. Le problème est de savoir de quel individu on se soucie : de celui qu'il était avant son déplacement, ou celui tel qu'il est advenu au point d'arrivée ? Si nous postulons que l'individu n'est plus celui qu'il était au départ, il faut analyser les effets sociaux des déplacements, soit en termes de renforcement de la reproduction sociale (il est encore plus ce qu'il était une fois arrivé), soit de renforcement des écarts entre les positions sociales (il est encore plus différent de ceux dont il était déjà différent avant son départ). Toute la question est donc de savoir si cette production socio-spatiale de l'individu *le remplace dans une position proche de l'espace de ses possibles antérieurs ou lui procure un moyen d'écartier les marges étroites de manœuvre que lui ouvre son probable « à venir »*¹ ? Dans le cas de déplacements forcés, illustre **Joël Cabalion**, « si bouger consiste bien en un "effet de capital", certains mouvements resserrent les possibles et la structure même des inégalités en accélérant des processus de paupérisation ». Bouger ne dépend pas de « choix », mais de possibles à pouvoir penser, autant d'options à pouvoir replacer et à pouvoir re-mettre en œuvre.

Autre perspective, celle de l'inégal engouement des catégories sociales pour les déplacements. Si les réactions ne sont pas les mêmes face à l'injonction de la mobilité, c'est parce que, certes, cette injonction n'est pas formulée de la même manière dans tous les espaces, mais aussi parce, lorsqu'elle apparaît, elle ne se pose pas de la même manière aux personnes d'un même groupe et entre les groupes qui l'envisagent à la mesure de leurs possibilités, donc de leurs conditions de vie. La mobilité dans la vie quotidienne demande à être ainsi considérée en rapport à une existence spatialement et socialement fondée laquelle engendre une certaine *prise* sur le monde. Tenir sa place dans la société et dans l'espace renvoie à la structure des ressources dont l'individu peut disposer (ses capitaux) relativement à d'autres. Un des produits de ses ressources cumulées (expériences professionnelles, diplômes, vie familiale, scolarité...) tient dans l'intériorisation de l'espace comme structure socio-spatiale.

Pour la saisir, penchons-nous d'abord sur ce qu'être mobile implique. Il faut un lieu de destination et la manière de procéder pour s'y rendre. En analysant comment un individu cherche et trouve son chemin, on se rend compte, d'un côté, que le déplacement exprime une tentative de maintien de ses pratiques spatiales² dont la maîtrise est socialement distribuée, comme le propose Jean Ollivro³. D'un autre côté, l'expérience quotidienne de la mobilité dépend de la possibilité de transposer dans un espace donné ses repères, ses manières de voir et faire pour se déplacer (la « lisibilité sociale de l'espace »⁴). Dans ces conditions le type de déplacement comme le fait de ne pas se déplacer, ne dépendent pas d'un « défaut de compétence » à se déplacer qu'il suffirait d'apprendre et/ou de mobiliser, mais tient à des manières de faire et de voir qui dépendent des conditions sociales d'existence⁵ antérieures qui fondent ses rapports sociaux dans et par l'espace. **Josette Debroux** appuie ce principe des déplacements qui ne sont pas « indépendant[s] de la trajectoire et des appartenances sociales » en concluant son étude sur le fait que « dans l'espace périurbain, les pratiques résidentielles diffèrent fortement selon l'origine sociale, la pente de la trajectoire sociale et les perspectives de mobilité professionnelle ». De même, pour **Benoît Leroux**, pour qui « l'analyse détaillée de trajectoires sociales et géographiques de l'exode urbain amène à mieux comprendre, *a posteriori*, quelles dispositions sont en jeu dans ces déplacements ».

¹ Pour un développement quant à cette question, nous renvoyons à Bourdieu Pierre, *Médiations pascaliennes*, Paris, Seuil (coll. Points-Essais), 2003, chapitre 6.

² Ramadier Thierry, *La géométrie socio-cognitive de la mobilité quotidienne : distinction et continuité spatiale en milieu urbain*, Habilitation à diriger des recherches, Université de Nîmes, 2010.

³ Ollivro Jean, « Les classes mobiles », *L'information géographique*, n°3, 2005, pp.27-44.

⁴ Ramadier Thierry & Moser Gabriel, « Social legibility, the cognitive map and urban behavior », *Journal of Environmental Psychology*, 1998, 18 (3), pp.307-319.

⁵ Cf. Courty Guillaume, « Mobilité professionnelle et identité. Trois logiques de l'édification de la stéréotypée des routiers », in Depeau Sandrine et Ramadier Thierry, *Se déplacer pour se situer : Places en jeu, enjeux de classes*, Rennes, PUR, 2011, p.107- 124.

Ensuite, arrêtons-nous sur ce qu'être mobile veut dire. Quelles incidences la mobilité a sur les personnes ? Quels « bonheurs » elle engendre ou quels « problèmes » elle pose ? Là aussi les déplacements sont à considérer à la mesure des dispositions qui permettent de les envisager, contrairement à ce que la notion de « capital de mobilité »¹ laisse entendre. En effet, en cherchant ce « capital de mobilité », nous serions amenés à oublier que les lieux, leur valeur et leur « attraction » dépendent de leurs inégales propensions à exister aux yeux de toutes les personnes concernées. Et que ces « regards » sont des stratégies inconscientes de groupes renvoyant à des logiques sociales plus globales. En effet, prises par l'équation « mobilité = liberté », prises également par les injonctions à la mobilité de l'idéologie néolibérale, prises enfin dans la perspective de la mobilité comme une dimension spatiale unique des ressources sociales², rares sont les études qui problématisent la mobilité spatiale comme un effet de la structure des capitaux, et par conséquent rares sont celles qui s'appuient sur l'hypothèse selon laquelle *l'incidence de la mobilité sur la personne dépend également fortement du volume global de capital de cette dernière ou de la composition de celui-ci*³. Car si être mobile rapporte à certains, pour d'autres c'est un élément de la vie quotidienne qui contribue à leur appauvrissement. **Christophe Hanus** utilise « la méthode des généalogies sociales comparées afin d'interroger les pratiques de mobilité professionnelle et géographique » et montre, en une région donnée, que c'est par les jeux des dispositions familiales et de leurs re-distributions que s'organisent soit les ancrages, soit les déplacements, les retours, soit les deux. Ainsi, quand d'aucuns renforcent ou maintiennent leurs positions sociales et même, paradoxalement, spatiales (sur leurs lieux d'ancrage⁴) par la mobilité, d'autres les affaiblissent. Car, là encore subsistent régulièrement des tensions entre les bénéfices présentés ou envisagés et les bénéfices qu'apportent réellement la mobilité.

Est-ce une nécessité, un choix « profitable » ? Est possible de calculer pour ré-envisager un travail et une ascension promise et/ou espérée ? Cette question des effets de l'injonction à être « mobile » d'un bassin en crise est au cœur de l'enquête de **Cécile Vignal** portant sur le monde ouvrier : « Alors que le marché du travail ouvrier est géographiquement plus resserré et que la proximité du groupe de parenté constitue un espace de ressources mobilisables, les propositions de reclassement impliquent souvent un déménagement. Celles-ci sont difficilement acceptées, y compris par des ouvriers résidant dans des bassins d'emplois en crise ». Dans tous les cas, entre se soumettre, s'ajuster et s'adapter ou se démettre, il en retourne d'une forme de soumission à l'injonction de « mobilité » comme nouveau « mode complexe de domination ». C'est à nouveau, mais pas uniquement, dans la sphère professionnelle que les exemples sont les plus illustratifs. En effet, tout semble se passer comme si, plus les bénéfices symboliques ou économiques du déplacement étaient élevés et plus ses coûts étaient par ailleurs minimisés ou remboursés (frais, confort et temporalité du déplacement d'un cadre ou d'un chercheur par exemple), dans la mesure où la personne est en meilleure position pour défendre et légitimer la considération de ces coûts que ceux qui ne peuvent que maintenir leurs conditions sociales d'existence par leurs déplacements (l'accroissement de frais de déplacement et l'éloignement familial suite à la délocalisation d'un emploi ouvrier par exemple).

Finalement nous touchons ici à un autre point important, car si, en l'état actuel des débats, l'hypothèse d'un « capital de mobilité » apparaîtrait plus utile que celle de *la mobilité*

¹ Cf. Kaufmann Jean-Claude et Jamelin Christophe, « La mobilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales », 2004, <http://www.regionmag.com/kaufmann-pdf.html#a2>.

² Cf. Lebreton Eric, *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin, 2005.

³ Cf. à ce propos la controverse sur la notion de capital de mobilité : Borja Simon, Courty Guillaume & Ramadier Thierry, « La mobilité serait un capital : doutes et interrogations », *Forum de la vie Mobile*, 2012 : <http://www.forumviesmobiles.org/controverse/2012/12/14/mobilite-comme-capital-488->.

⁴ Boltanski et Chapellio prennent ici l'exemple de la secrétaire qui, assignée à résidence et maintenant l'activité localement, permet à son dirigeant de se déplacer et d'ajouter les bénéfices du déplacement à ceux de l'activité locale maintenue, plutôt que de simplement transférer les avantages locaux (Boltanski Luc et Chapellio Eve, *Le Nouvel Esprit du capitalisme*, Gallimard (coll. Nrf), 1999).

comme effet du capital – notamment chez les opérateurs de transport et les constructeurs de matériels, chez les chercheurs privilégiant la rationalité et l'utilité des pratiques ou encore chez les politiciens en accord avec la doxa de l'économie libérale – c'est probablement, aussi, lié à la manière dont est perçu le coût d'un déplacement. Or, autrement que dans une logique utilitariste et économétrique, envisager un « coût », comme le « coût d'entrée » ou de « sortie » de son espace initial (pris à un moment donné) est justement dépendant des possibilités d'envisager ce « coût », donc des dispositions à pouvoir se poser la question de la mobilité. D'où l'optique qui réunit ces contributions qui consiste à envisager la mobilité comme « effet de la structure du capital » sans manquer de procéder à une analyse des effets des conditions du déplacement sur cette structure initialement prise en compte.

Mais, pour envisager ces effets de la mobilité, encore faut-il se dégager d'une conception souvent implicite d'un « substantialisme des lieux » où l'espace géographique aurait des effets directs et génériques sur les rapports sociaux et les rapports à cet espace (dont le déplacement). À cette ontologie des lieux se superposent d'ailleurs, dans bien des discours sur la mobilité, une conception très « rationnelle » des possibilités de se déplacer qui relèveraient d'un calcul des personnes concernées. Or, ces effets de la mobilité, pour aussi directs qu'ils se donnent à voir et aussi généraux qu'on voudrait les approcher, retournent de logiques sociales, spatiales, des trajectoires, de dispositions, de contextes spécifiques, c'est-à-dire qu'ils tiennent à un ensemble de facteurs complexes à prendre en compte et dont on peut penser que leur complexité respective empêche souvent de pouvoir les tenir ensemble ou de vouloir finalement les considérer. C'est une véritable difficulté, et d'autant plus auprès d'une « population statistiquement représentative », que de saisir le lien entre une trajectoire sociale et une trajectoire géographique, notamment au regard des méthodologies et du dispositif énorme d'enquête qu'il faudrait mobiliser. Ce qui explique peut-être le peu d'études actuelles sur la question et donc, peut-être, l'intérêt, pour appréhender les nécessités de ce rapport, de travailler sur des fractions comme le proposaient Blum et Lagorce¹ : fraction d'espaces (quartier, ville), fraction de population (les hommes actifs entre 40 et 59 ans). Cette approche qui analyse les déplacements à la mesure de contextes spécifiques est celle envisagée dans les contributions de ce dossier. L'enjeu partagé par les auteur-e-s est de ne plus noyer les conditions sociales des déplacements dans une sociologisation des « comportements spatiaux » quand elle tourne à l'inventaire des compétences requises proches en cela des « recettes » applicables par tous dans une situation donnée, ou quand elle subsume sous une très métrique et très pratique formule de « mobilité »² des pratiques et des catégories différentes.

L'individu tel qu'il est disposé dans l'espace

« Il est vrai que je ne saurai, avec exactitude, me souvenir de ce que je pensais, de la façon dont je le pensais, il y a cinq ans, sur le point de partir. »³

Loin de ce qu'elle prétend être et donc au-delà des sous-entendus qui la fondent, la notion de mobilité, lorsqu'elle est comprise comme déplacement, pose la question du chevauchement des disciplines qui l'appréhendent. Qu'elle soit sociale (sociologie, science politique), spatiale (géographie), mentale (psychologie), cet écartèlement de la notion laisse peu de possibilités pour trouver des liens là où chaque discipline braconne sur le terrain des autres sans bénéficier de leurs acquis. C'est le cas pour la sociologie lorsqu'elle parle du

¹ Blum Alain, Gille de la Gorce et Pierre Thélot, « Mobilité sociale et migration géographique », *art. cit.*

² Cf. Borja Simon, Courty Guillaume et Ramadier Thierry, « Trois mobilité en une ? Essai d'analyse d'une formule de l'ordre social », à paraître dans *Espace-Temps*.

³ Calaferte Louis, *Rosa mystica*, Paris, Folio, 1968, p.11.

« capital spatial ». Nous proposons donc d'articuler ensemble les trois dimensions de la mobilité dans une seule structure qui sera inséparablement sociale, spatiale et cognitive¹. C'est à cette condition qu'il nous semble possible de saisir les différents effets pratiques de ce qui apparaîtrait dans les diverses disciplines comme des effets relatifs à l'espace physique, à l'espace social ou à l'espace socio-cognitif.

En premier se pose la question de l'abandon de l'espace euclidien en reposant la formule du problème qu'il pose : l'espace n'est pas extérieur à l'individu et ne peut se réduire à ses représentations (carte, diagramme, etc.). Comment alors inscrire l'individu dans l'espace qu'il parcourt sans le réduire à un cheminement d'un point à un autre ?

Les sociologues possèdent une clef pour répondre à cette question mais la notion est ambiguë. Les *dispositions* d'un individu seraient cette clef renvoyant à une quasi-exclusivité du social. C'est ici à notre sens qu'il faut sortir les dispositions des individus de ce monopole de la logique sociale pour les spatialiser et comprendre comment elles sont également des représentations et des schèmes de lecture (pratiques) de la position spatiale qu'ils occupent. Autrement formulé, l'individu qui va déménager n'est pas une énigme à résoudre en explorant seulement les ressources qu'il a en lui (ses finances par exemple) mais en les combinant avec sa vision de la position spatiale qu'il occupe (le pavillon de banlieue n'est pas seulement un numéro dans une rue mais une marque sociale intériorisée, stable quand elle valorise, à changer quand elle rend l'individu bancal socialement²). On comprend alors que les significations (ou valeurs) sociales d'un lieu ne sont pas identiques pour tous³, et *en même temps* un lieu est investi d'une valeur légitimée par les pratiques qui s'y déploie⁴. Autrement dit, comme le propose Pierre Bourdieu⁵, la pratique, ici spatiale, s'appuie sur un processus qui renvoie à la fois à l'extériorisation de l'intériorité et à l'intériorisation de l'extériorité. Anne-Catherine Wagner résume ce double processus en affirmant que se déplacer c'est déplacer des dispositions⁶. Et c'est pour cette raison que, « sous peine de s'y sentir déplacé, ceux qui pénètrent dans un espace doivent remplir les conditions qu'il exige tacitement de ses occupants »⁷. Cette « prise de position », que d'autres nomment également le « sens du placement »⁸, fait que, en conséquence, la mobilité ne peut ni être vécue ni avoir les mêmes incidences pour et sur tous.

Ces dispositions doivent inclure et faire découvrir toutes les topologies, celles qui sont incorporées comme celles qui sont intériorisées par les individus pendant leurs trajectoires sociales, géographiques et cognitives. L'espace est en effet objectivé, extérieur aux individus et donc contraignant. Tout déplacement est donc la rencontre entre l'individu, les données de l'espace découvert (climat, altitude...) et les manières intériorisées de pouvoir les lire. Mais cet espace possède également une objectivité codée par les institutions et l'État dans l'ensemble des objets qui sont présents dans les lieux, des écrits aux équipements les plus divers. Pour la seule réalité objectivée de l'espace deux épreuves d'intériorisation, l'une nécessitant d'incorporer l'espace (y prendre place et y négocier des contraintes que l'on croit « naturelles »), l'autre impliquant d'intérioriser cet espace en le lisant, le décryptant, en le

¹ L'ouvrage classique de Norbert Elias (*La Société de cour*, Paris, Flammarion, 1985) est une des approches de cette structure qui se donne un espace comme objet (la cour de Versailles) pour comprendre l'imbrication de la structure mentale (les autocensures des individus) et de la structure sociale (la « cohabitation forcée » entre Bourgeoisie et Noblesse). Elias a d'ailleurs appliqué ce cadre à la marine britannique, autre démonstration de la pertinence de ce décloisonnement de la sociologie, de l'histoire et de la psychanalyse.

² Cartier Marie, Coutant Isabelle, Masclat Olivier et Siblot Yasmine, *La France des "petits-moyens" Enquêtes sur la banlieue pavillonnaire*, La Découverte, (coll. textes à l'appui), 2008.

³ Ramadier Thierry & Moser Gabriel, « Social legibility, the cognitive map and urban behaviour », *art. cit.*

⁴ Sur la notion de site comportemental voir Barker Roger, *Ecological psychology: concepts and methods for studying the environment of human behavior*, Stanford, CA, Stanford University Press, 1968.

⁵ Bourdieu Pierre, *Esquisse d'une théorie de la pratique*, Paris, Droz, 1972.

⁶ Wagner Anne-Catherine, *Les nouvelles élites de la mondialisation : une immigration dorée en France*, Paris, PUF, 1998.

⁷ Bourdieu Pierre, « Effet de lieux », in Pierre Bourdieu (dir.), *La misère du monde*, Seuil, 1993, p.166.

⁸ Poupeau Franck, François Jean-Christophe, *Le sens du placement. Ségrégation résidentielle et ségrégation scolaire*, Paris Raison d'agir, 2008.

comprenant. Nombre des disciplines des sciences sociales ont permis à certains chercheurs de rencontrer des individus qui soulignaient leur mal être dans un lieu en insistant sur des appréhensions physiques. Plus rares sont ceux qui ont interrogé des personnes expliquant à quel point un alphabet que l'on ne maîtrise pas rend l'usage des transports en commun plus compliqué. Pour ne plus réduire le mal être à une pseudo-psychologie, nous proposons d'inscrire le corps et le cognitif dans une seule perspective car si l'espace est une double épreuve pour tout individu se déplaçant, les chercheurs ne peuvent plus tirer à leur profit une seule des topologies pour assoir leur démonstration.

C'est ici que peut être introduite la trajectoire passée de l'individu. La position qu'il occupe dans un espace sera vécue et perçue certes par les topologies que l'individu incorporent et intériorisent. Mais ce serait ne pas introduire d'illusion ou de représentation entre l'individu et le réel. La réalité est certes objectivée mais elle est également assimilée par les schèmes de perception et d'organisation de l'action qui sont déjà intériorisés. Quelles représentations, interprétations, schémas causal, systèmes de raison permettent d'avoir une certaine « lecture » de ces « topologies », mais aussi de produire une interprétation par un décodage relevant lui-même d'un encodage préalable en termes de possibles (capitiaux) de lecture¹ ? **Benoît Leroux** tente à ce niveau une lecture totale des déplacements chez les agriculteurs en se proposant, au travers de leurs changements de lieux de vie, « de considérer la (re)conversion comme un processus social impliquant des trajectoires individuelles, des dispositions et un contexte spatial et historique dans lequel elles s'inscrivent ».

L'ambiguïté des fameuses « dispositions » d'un individu peut donc être levée. On ne rappellera jamais assez en effet que les dispositions permettent de disposer de, mais qu'elles fournissent aussi les moyens *d'être disposé-e à être disposé-e*. Ce qui constitue alors une autre clef de lecture pour envisager l'espace à la fois comme lieu ou environnement à l'origine d'un certain nombre de dispositions intériorisées, mais aussi comme « topologie intériorisée » à la mesure des dispositions qui permettent de le lire, d'en user, d'y accéder. Ainsi *disposé à disposer de, à et dans l'espace*, l'individu n'est pas ce qu'il a été mais bien en état d'être ayant été (ce que Bourdieu énonce comme l'habitus et qu'on peut entendre encore comme « cette présence du passé au présent qui rend possible la présence au passé de l'à venir »²). Au passage, plus rien ne sert de privilégier l'individu d'avant le départ puisque tout se joue au temps du déplacement. Tout un chacun est d'ailleurs une forme plus ou moins exacerbée de conscience en appréhendant plus ou moins tel ou tel déplacement.

Avec ces perspectives, nous souhaitons ne plus voir jouer les ambivalences à propos de ce fameux « jeu » littéraire en guise de tropes entre les espaces (physique, social et des représentations) ou, pour le dire autrement, ne plus considérer qu'il y a des ajustements, sans considérer la logique selon laquelle, dans les déplacement aussi, les (expériences des) distances et proximités sociales se *manifestent* dans les (expériences des) distances et proximités spatiales³.

Les réalités que l'on croit physiques comme les distances sont donc à reconsidérer parce qu'elles ne sont pas uniquement physiques ; elles correspondent à des topologies possibles « à des années lumières les unes des autres » en une même coordonnée géographique

¹ Cf. Ramadier Thierry, Petropoulou Chryssanthi, Bronner Anne-Christine et Borja Simon, « Usages paysagers de la ville et structure socio-spatiale des mobilités quotidiennes », in Brossard Thierry et Wieber Jean-Claude (dir.), *Paysage et information géographique*, Paris, Lavoisier-Hermès Science (coll. Information Géographique et Aménagement du Territoire), 2008, p.287-312.

² Bourdieu Pierre, *Médiations pascaliennes*, Paris, Seuil (coll. Points-Essais), 2003, p.304.

³ Sur ce *principe*, nous renvoyons entre autres à : Chamboredon Jean-Claude et Lemaire Madeleine, « Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement », *Revue française de sociologie*, Vol XI, n°1, Jan-Mars, 1970 ; Pinçon Michel et Pinçon-Charlot Monique, *Les ghettos du gotha. Comment la bourgeoisie défend ses espaces*, Paris, Seuil, 2007 ; Tissot Sylvie, « Une "discrimination informelle" ? Usage du concept de mixité sociale dans la gestion des attributions de logements HLM », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n°159, septembre 2005.

mais bornées par de puissantes frontières symboliques « en considérant que ces démarcations sociales, produisant et pour partie produites par leur résultantes symboliques, participent également à l'*horogénèse* »¹ des déplacements. On peut ainsi comprendre que si, d'un point-de-vue géographique, le déplacement correspond à des cheminements bornés (en terme de représentations, spatiales et sociales), il est néanmoins possible d'envisager que l'étendue spatiale n'a pas de pertinence première *a priori* pour envisager la mobilité (même si elle peut participer du fait, à un autre niveau, comme le montrent les études nord-américaines, s'appuyant sur la théorie du *spatial mismatch*, considérant les problèmes d'accès à l'emploi à la mesure des distances et des modes de transports inadéquates²).

La manière de se situer en un lieu puis en un autre (dé-placement) dans le monde est ainsi tout le contraire de ces trois axes (social, psycho-social, spatial) qui seraient indépendants les uns les autres et qui ne constitueraient que trois facettes complémentaires, donc juxtaposables, de la pratique (comme le sont par exemple les trois dimensions de l'espace euclidien). Chacune de ces dimensions est construite à partir des deux autres (et par conséquent participe à la construction des deux autres), de sorte que l'ensemble forme une « configuration socio-spatiale ». Pour le dire autrement, comprendre les pratiques spatiales nécessite de mettre en regard les dispositions (comme « prédispositions à ... » autant que comme intériorisation d'un certain sens des dispositions des choses dans l'espace) et la trajectoire socio-spatiale, avec la situation socio-spatiale qui s'est imposée pour envisager l'orientation des déplacements (de tous ordres, quotidiens, voyages, etc.). Ces derniers étant à envisager comme réalisations (ou extériorisations) « possibles » des dispositions en termes de pratiques, de représentations et dispositions à disposer de l'espace géographique : ce dossier aborde et interroge les « mobilités » à partir de ce principe. S'il est donc important de considérer que les dispositions permettent *d'être disposé à disposer de*, rappelons que les dispositions à être et à penser, sans être une stricte mécanique, orientent aussi les pratiques spatiales parce qu'elles engagent des catégorisations des lieux eux-mêmes socialement marqués les uns par rapport aux autres, aussi par leur situation/position socio-géographique respectives³. De sorte que si, comme le note Alain Tarrus, « se mouvoir, c'est manifester symptomatiquement sa place », c'est aussi parce que plus ou moins conscientes, les significations différenciées des lieux offrent ainsi dans les configurations desquelles dépendent la pratique, un ensemble de « frontières » ou de coïncidences socio-cognitives où la personne peut se réaliser (et réinvestir ses dispositions), exister dans un espace social toujours spatialement dimensionné. La mobilité conduisant en quelque sorte à un rappel à l'ordre socio-spatial, c'est-à-dire symbolique et physique, des schèmes de lecture en limitant justement les « sauts cognitifs », en limitant alors, aussi dans l'espace, le « franchissement des limites socialement signifiantes ». Et l'idée force selon laquelle *se déplacer, c'est déplacer des dispositions*⁴ est alors à ramener immédiatement à la distribution socio-spatiale des lieux, de sorte qu'il est possible d'envisager le déplacement (la mobilité) comme la réalisation de « la dimension spatiale des ressources sociales »⁵. Ces ressources sociales peuvent alors être considérées, dans les déplacements qu'elles engagent, dans un processus de ré-inscription spatiale dans la mesure où « l'incorporation insensible des structures de l'ordre social s'accomplit sans doute [...]

¹ Borja Simon et Montlibert Christian de, « Espace-temps social et réification de l'espace social », *Cahiers du Cress*, UMB, Strasbourg, 2007, pp.45-46.

² Cf. sur le *spatial mismatch* et les travaux précurseurs, voir : Kain John, « Housing segregation, negro employment and metropolitan decentralization », *Quarterly Journal of Economics*, n°82, 1968, pp.175-197 ; et pour quelques études : Ihlanfeldt Keith, « The spatial mismatch between jobs and residential locations within urban areas », *Cityscape*, n°1, 1994, pp.219-44 ; Ong Paul, Blumenberg Evelyn, « Job Access, Commute and Travel Burden among Welfare Recipients », *Urban Studies*, n°1, 1998, pp.77-93.

³ Cf. entre autres Bourdieu Pierre, « Effet de lieux », *art. cit.*

⁴ Anne-Catherine Wagner, *Les nouvelles élites de la mondialisation : une immigration dorée en France*, Paris, PUF, 1998 ; et : Wagner Anne-Catherine, « Le jeu de la mobilité et de l'autochtonie au sein des classes supérieure », *Regards Sociologiques*, n°40, 2010.

⁵ Cf. le dossier coordonné par Fabrice Rippol et Sylvie Tissot : « Mobilité/ autochtonie : la dimension spatiale des ressources sociales », *Regards Sociologiques*, n°40, 2010.

plus concrètement, au travers des *déplacements et des mouvements du corps* que ces structures sociales converties en structures spatiales, et ainsi naturalisées, organisent et qualifie socialement [...] »¹. Le rapport à l'espace, inclus dans une théorie pratique du déplacement, consistent en « une configuration des pratiques spatiales des individus telle que celle-ci permette de franchir les frontières fonctionnelles de l'espace géographique en minimisant le franchissement de frontières sociales et cognitives »².

Après avoir déconstruit la catégorie « mobilité » comme catégorie universelle et positive, reste à savoir le sort que l'on peut réserver à « l'inégalité devant la mobilité ». De cette déconstruction, peut découler une approche qui, en démêlant la complexité des facteurs qui sont à l'œuvre, montrerait comment la « mobilité » participe de la reproduction sociale des inégalités, donc de la reconduction des relations de pouvoir et des rapports de domination (et se demander qui en est l'objet sinon, quitte à pouvoir envisager alors à qui elle sert) ; au moins parce que le déplacement est, à sa manière, une extériorisation pratique, spatialisée, des intériorisations en termes de possibilités à penser, se représenter et agir.

¹ Bourdieu Pierre, « Effets de lieu », *art. cit.*, p.255.

² Ramadier Thierry, Lannoy Pierre, Depeau Sandrine, Carpentier Samuel et Eaux Christophe, « Vers l'hypothèse d'une identité de déplacement : congruence entre espace social, cognitif et géographique », *in* Pernet Grandjean (dir.), *Construction identitaire et espace*, 2009, L'Harmattan (coll. Géographie et Cultures), pp.75- 94.