

PHILIPPE FRITSCH

**LES EQUIVOQUES DE LA MOBILITE, COMME CATEGORIE
PRATIQUE ET**

COMME NORME « A PAS VARIABLE »

Regards Sociologiques, n°45-46, 2013, pp.33-45

La mobilité est une de ces catégories descriptives et normatives qui ont dominé le champ idéologique dans le même temps qu'une fraction dirigeante de la classe dominante s'imposait dans le champ du pouvoir. En étudiant l'émergence dans les argumentations et les textes qui ont instauré la formation permanente c'est se donner le moyen de comprendre ce que cette thématique doit à la position sociale de ses énonciateurs et de suivre les avatars d'une norme variable selon les catégories sociales auxquelles elle s'applique. La mobilité, tant géographique que sociale, va de soi pour les nouvelles élites internationales. Elle n'est le plus souvent que chance de survie pour la plupart des salariés contraints de s'accommoder aux aléas du marché du travail. Enfin, la mobilité est pratiquement, voire légalement, refusée à certaines catégories de population, dont les migrants non européens.

Chargé de « veiller à la libre circulation des voyageurs sur toutes les routes du monde », Hermès, le dieu chaussé de « sandales ailées », se déplaçait « avec la rapidité du vent »¹. À ce double titre, il vaut symbole de mobilité. Certes, il peut paraître étrange de placer sous l'égide d'une divinité mythique de la Grèce antique une réflexion qui porte sur une notion récente. Mais Hermès, ce messager de Zeus et des dieux de l'Olympe, était une sorte de représentant à cartes multiples. Outre les fonctions déjà indiquées, il assurait la protection des troupeaux, celle des commerçants mais aussi des voleurs, il lui revenait également de prédire l'avenir, de guider les héros dans leurs aventures et de mener les morts aux enfers, « après les avoir convaincus » de se laisser conduire en douceur². Pour autant, il était également le dieu de l'éloquence et c'est une raison supplémentaire pour l'évoquer ou l'invoquer. En effet, il sera question de « dis-cours », donc de rhétorique et de sémantique.

Mais il sera question également et surtout de sociologie, car les énoncés retenus pour analyse sont ceux qui parlent de mobilité et, parmi tous les possibles, seulement ceux qui utilisent ce terme à la fois comme catégorie et comme norme. Autrement dit, l'objet de recherche a été construit sur la base d'un double constat. D'une part, les textes et propos, qui thématisent la mobilité, ne manquent pas et ils ont été nombreux tout au long des cinquante dernières années ; en outre ils occupent une place stratégiquement fondamentale dans ce qui est dit du monde social. D'autre part, dans le discours dominant, la mobilité n'est pas seulement une catégorie descriptive – ce mot vient du grec

κατηγορειν qui signifie *affirmer* –, elle est aussi l'une des vertus cardinales que prône ce même discours où elle prend souvent la valeur prescriptive d'une norme. La mobilité a été et elle est encore un de ces maîtres mots qui ont marqué les analyses de conjoncture et les études prospectives, les rapports d'experts et les débats publics sur « les problèmes de société », les informations, les commentaires et les prises de position sur les politiques publiques, notamment en matière d'économie et d'emploi.

Cependant, la construction de l'objet impliquait aussi de se déprendre de l'effet de réalité que produit la répétition des mêmes propos qui prétendent dire ce qu'est le monde et ce qu'il faut y faire. Pour se défendre contre cette « évidence », il ne suffisait pas d'avancer la possibilité d'autres vues, il importait de rechercher la raison de cette série discursive, autrement dit le principe qui explique cette « production langagière » et son maintien, sinon sa progression, sur le marché des idéologies spéculatives. Longtemps restée à l'affiche comme une valeur sûre, elle y demeure encore, mais son usage est devenu quelque peu équivoque, sinon paradoxal, au moins dans certaines circonstances et s'agissant de certaines populations. Rusé, Hermès, à qui de nombreuses inventions ont été attribuées, notamment celle des poids et mesures, n'était-il pas, dès sa naissance, passé maître en matière d'ambiguïté et de tromperie ?

Fondée sur l'analyse de textes relatifs à la formation des adultes, mais aussi d'articles de presse et des publications de *think tanks*, la recherche porte au jour les schèmes organisateurs des discours sur « la mobilité » tout en les rapportant à la position de leurs énonciateurs dans le champ social.

¹ Graves R., *Les mythes grecs*, Paris, Librairie Fayard, 1967 [1958], pp.57-60.

² *Ibid.*, p.59.

les déplacements sémantiques de la mobilité

Les travaux de recherche sur « l'éducation des adultes », menés voici plus de quarante ou cinquante ans¹, avaient déjà révélé la récurrence de la notion de mobilité dans l'action idéologique de description du monde économique et social, mais aussi de prescription de la formation permanente² comme instrument d'adaptation à ce monde en mouvement. Reprendre l'analyse des textes et propos qui ont traité de l'éducation des adultes au cours des années où sont nées les institutions de promotion sociale, puis celles de « la formation professionnelle continue dans le cadre de l'éducation permanente », c'est se donner le moyen de préciser la place et le rôle de la mobilité dans le système dominant de représentations, qui était alors *in statu nascendi*. C'est aussi disposer d'un parangon auquel sont à comparer les usages actuels de cette notion, le sens et la valeur variables, qui lui sont accordés. C'est enfin, pourvu que ces énoncés soient rapportés à la position de leurs énonciateurs dans le champ social, s'interroger sur la fonction idéologique de la *doxa* dont la mobilité demeure une pièce maîtresse, quoique son poids varie selon l'objet visé ou surtout la population concernée.

Quelques observations d'ordre sémantique introduiront l'étude des variétés de mobilité retenues en raison de leur importance dans les représentations de « la société moderne ». Puis, pour mettre en évidence la nature typiquement idéologique de cette *Weltanschauung* qui se veut aussi principe d'action sur le monde, en passant du constat à la norme, seront étudiées les relations entre les prises de position et la position, dans l'espace social, de ceux qui les prennent. Cette analyse conduira non seulement à saisir la place de la mobilité dans le discours d'État, mais aussi à porter le regard sur les lieux où celui-ci se prépare et sur les agents qui prétendent au « monopole de la construction sociale de la réalité »³.

Selon le *Dictionnaire historique de la langue française*, « Mobilité [...] a d'abord le sens abstrait psychologique d'"inconstance, instabilité", vieilli mais prolongé par celui de "facilité à passer d'un état à l'autre" (1667), plus neutre »⁴. Le « sens concret » est « attesté à partir de 1380 » et celui de « caractère de ce qui change rapidement d'expression ou d'aspect » est « au XVIII^e s., (av. 1767) ». Ce même dictionnaire repère d'autres emplois spécialisés, en art militaire, en physique et en philosophie. Mais surtout, selon la dernière des acceptions qu'il signale, la « mobilité » caractérise une catégorie de personnes, celles « qui se déplacent souvent ».

La consultation de dictionnaires antérieurs conduit à penser que, dans les siècles précédents, le mot n'avait pas cette dernière signification qu'Alain Rey indique d'ailleurs comme récente. Pour le *Dictionnaire de l'Académie française*, dans son édition de 1836, « mobilité » est d'abord un « T[erme] didactique », c'est-à-dire un terme « qui est destiné à l'instruction, qui sert, qui est propre à l'enseignement »⁵. Relevant du discours savant, ce mot n'est donc pas d'usage courant. Il est défini comme la « facilité à être mû » – le latin *mobilitas* dont vient mobilité est ordinairement traduit d'abord par « facilité à se mouvoir » – et les exemples sont effectivement issus du lexique scientifique : « La mobilité des corps sphériques. La mobilité du mercure ». C'est aussi cette signification que le Littré (1872-1877) retenait en premier, tout en donnant au concept une extension quasi universelle : « propriété générale des corps en vertu de laquelle ils obéissent parfaitement, et en tout sens, aux causes de mouvement »⁶. La notion ainsi entendue est d'ordre physique et distingue une propriété, en quelque sorte passive, de tout corps qui peut être déplacé ou mis en mouvement, quelle que soit la cause du mouvement communiqué.

Cependant ces dictionnaires retenaient aussi, en seconde position, une autre signification :

« Au sens moral, *Mobilité de caractère, d'esprit, d'imagination*, Facilité à passer promptement d'une

¹ Fritsch P., *L'éducation des adultes*, Paris, La-Haye, Mouton, 1971. Fritsch P., *Le discours de l'éducation des adultes, un processus idéologique*, thèse de doctorat d'État, dir. Pierre Ansart, Université Paris VII, 1979 (en ligne, <http://demeter.univ-lyon2.fr/sdx/theses>).

² L'expression « formation permanente » et quelques autres seront considérées comme équivalentes à celle d'« éducation des adultes », même si, au cours de la période ciblée, elles ont correspondu à des institutions et des organisations parentes mais distinctes.

³ Bourdieu P., *Sur l'État*, Cours au Collège de France 1989-1992, Paris, Seuil, Raisons d'agir, 2012, p.73, *passim*.

⁴ Rey A., *Dictionnaire historique de la langue française*, Paris, Le Robert, 1992, p.1256.

⁵ Institut de France, *Dictionnaire de l'Académie française*, Paris, Imprimerie et librairie de Firmin Didot Frères, 1836, tome 2, p.214.

⁶ Littré E., *Dictionnaire de la langue française*. Paris, Gallimard-Hachette, 1966 [1872-1877], tome 5, p.305.

disposition à une autre, d'un objet à un autre. *La mobilité des choses humaines, la mobilité des opinions*, Leur incertitude, leur passage continuuel d'un état à un autre »¹.

« Facilité à prendre différentes expressions. Cet acteur a une grande mobilité dans la physionomie. [...] Facilité à passer promptement d'une disposition à une autre »².

La mobilité entendue comme le caractère distinctif d'une catégorie de personnes, celles « qui se déplacent souvent », est donc une innovation langagière récente, dont Alain Rey observe qu'elle « correspond à un trait de la société contemporaine » et, ajoute-t-il, « elle a inspiré plusieurs syntagmes en sociologie : *mobilité sociale* (1957), *mobilité de la main d'œuvre* (1958), *mobilité professionnelle* (1966) »³. Ces expressions sont effectivement usitées en sciences sociales, mais elles le sont aussi dans des rapports officiels et de nombreux textes de presse, qui traitent d'économie ou de politique. En outre la relation entre « mobilité géographique » et « mobilité professionnelle » y est souvent évoquée soit comme une évidence, soit comme une exigence et un objectif à atteindre, donc comme l'objet de mesures à prendre pour y parvenir. Quant à la « mobilité sociale », soit elle est utilisée comme l'intitulé d'une rubrique qui comprend les éléments précédents, soit elle relève essentiellement des sciences sociales et des organisations d'études et d'enquêtes comme l'INSEE ou le CEREQ.

La procédure de recherche sur archives, que propose *Le Monde*, conduit à retenir 2171 éléments publiés de janvier 1987 à juin 2012, avec « mobilité » dans le titre. Cependant, ce repérage automatique intègre de nombreux textes qui traitent de transport, téléphonie mobile et « nouvelles techniques de communication », voire du « mobile » d'un crime et c'est donc un tout autre sens. Certains, plus rares, offrent des occurrences sans précédent comme, par exemple, « Responsable de la mobilité, un métier d'avenir »⁴.

Lorsque la recherche prend pour « entrée » l'un des syntagmes « mobilité sociale », « mobilité professionnelle », « mobilité géographique », le nombre d'éléments est plus réduit : respectivement 72, 67 et 29 éléments⁵. Comme certains titres apparaissent

dans les trois listes ou dans deux, seule est à retenir une trentaine d'articles plus ou moins longs, de la dépêche d'AFP de moins de 100 mots à la série d'articles de 3000 mots ou plus.

L'analyse de ces articles montre la persistance du thème liant mobilité professionnelle et mobilité géographique comme « une exigence croissante » qui conduit, en 1990, le Conseil national du patronat français (CNPFP) et les organisations syndicales de salariés à engager des négociations, certes vite suspendues, sur ce « dossier » et, en 1992, le ministre de la fonction publique à engager une « concertation » avec les syndicats de fonctionnaires. Ultérieurement, c'est en fonction de la crise de l'emploi qu'il est question de mobilité soit pour y voir la solution – les banques, les assurances et bien d'autres branches professionnelles prétendent accentuer ce mouvement⁶ –, soit pour en relever les difficultés ou en pointer les effets, par exemple sur le couple ou sur les salariés soumis à des « mobilités forcées » (les suicides à France-Télécom en 1999). Si, dans les années 2000, la mobilité des salariés est encore présentée comme un facteur d'insertion sociale, nombre de rédacteurs s'interrogent sur les conditions à remplir pour que ce soit le cas, sur les freins à la mobilité, sur le rôle de l'État et les mesures qu'il devrait prendre, mais aussi sur la réalité de la mobilité. Toujours prônée, sinon prescrite, la mobilité est présentée comme l'affaire de l'État qui doit l'encadrer et la faciliter réglementairement (prime, crédit d'impôt, maintien des droits sociaux) mais aussi comme celle des directions des ressources humaines (mobilité interne, valorisation des compétences transférables ou surtout transversales, formation continue). D'autres déplacements sémantiques sont cependant repérables selon les connotations de la mobilité, qu'elle soit choisie ou imposée, encouragée, limitée ou interdite.

l'entrée est « mobilité professionnelle » (au moins plus d'une quinzaine).

⁶ Dans un ouvrage récent, Christian de Montlibert observe que « les anciennes entreprises d'Etat - comme tous les fraîchement convertis – mettent en pratique, souvent avec outrance, les principes les plus "modernistes" de flexibilité, mobilité, fractionnement des collectifs et individualisation. » (Montlibert C. de, *Enjeux et luttes dans le champ économique 1980-2010*, Paris, L'Harmattan, 2013, p.73).

¹ *Dictionnaire de l'Académie française*, 1836, tome 2, p.214.

² *Dictionnaire de la langue française*, 1872-1877, tome 5, p.305.

³ Rey A., *op. cit.*, p.1256.

⁴ *Le Monde*, 24 avril 2012.

⁵ Nombre d'éléments figurent dans des titres qui, surtout depuis 2000, parlent de téléphonie mobile, notamment quand

la mobilité, une norme à pas variable

Le modèle d'une mobilité comprise comme possibilité de promotion professionnelle et de promotion sociale dans une société ouverte et dynamique implique le plus souvent que cette mobilité soit géographique. La mobilité des « nouvelles élites de la mondialisation »¹ s'impose comme norme sociale universelle : allant de soi pour les cadres supérieurs des entreprises multinationales et pour certains corps de hauts fonctionnaires, la mobilité internationale qui correspond au mode de vie de la *jet-society* a valeur de paradigme même si elle fait l'objet d'interprétations diverses². Cette exemplarité vaut, au niveau national, non seulement pour les jeunes actifs³ et les cadres d'organisations publiques⁴ ou privées, mais aussi pour l'ensemble des salariés qui sont vivement invités à se saisir des opportunités d'emploi, donc contraints d'accepter le corollaire d'un transfert possible d'un site à un autre, d'une région à une autre. L'injonction à « faire face intelligemment au changement » s'adresse certes prioritairement aux personnels de haut niveau mais aussi, à mesure que les entreprises industrielles ferment ou délocalisent, au tout venant des techniciens, employés et ouvriers. Les uns et les autres sont incités à se former en permanence pour améliorer leur situation et bénéficier des éventualités de promotion interne ou externes⁵. Globalement, tout se passe comme s'il s'agissait de réaliser une « progression de carrière », projet supposé par-

tagé par tous et possible pour tous. Ainsi présentée, cette mobilité paraît choisie. En réalité, la formation a pour objet d'adapter les dispositions des agents aux transformations des structures économiques⁶.

Pour le dire autrement, « la "formation permanente" ou "continue", mise en place vers 1960 mais développée surtout à partir de 1970, va permettre d'envisager de substituer une domination acceptée aux formes autoritaires existant jusqu'alors. Apprendre à prendre des risques, accepter le changement, la mobilité, [...] accepter les contraintes de l'économie »⁷.

Ce n'est d'ailleurs pas seulement en France que la mobilité est une préoccupation. La Commission européenne a fait de 2006 l'« Année européenne de la mobilité professionnelle » en se donnant notamment pour objectif de « sensibiliser l'ensemble des acteurs concernés aux droits des travailleurs en matière de libre circulation des personnes » et de favoriser les aides à la mobilité géographique. Il semble, cependant, qu'à l'instar de ce qui s'est passé dans les années soixante, c'est-à-dire lors des beaux jours des institutions de promotion sociale en France, ces incitations cachent mal le caractère illusoire des effets attendus de ces mesures. Plus exactement, si la promotion sociale est encore mise en avant, c'est en termes d'aventure individuelle ou, au mieux, familiale qu'elle est conçue. Il n'est plus guère question d'en faire un instrument de transformation de la société pour la rendre plus juste et plus égalitaire comme c'était le cas des institutions de 1959. Il importe à présent de rendre possible, ou moins difficile, l'adaptation de la main d'œuvre européenne aux « besoins du marché ». Le système européen de crédits d'apprentissage pour l'enseignement et la formation professionnelle (ECVET) relève d'un ensemble d'initiatives « pour la reconnaissance et le transfert de compétence », prises pour faciliter la mobilité géographique et professionnelle des salariés européens.

Dans cet esprit, la mobilité ne serait une contrainte qu'aux yeux d'individus trop attachés à des valeurs obsolètes : « vivre et travailler au

¹ Wagner A.-C., *Les nouvelles élites de la mondialisation*, Paris, P.U.F., 1998.

² Cf. Pierre P., « Mobilité internationale des élites et stratégies de l'identité », *Revue européenne des migrations internationales*, 2003, vol.19, n°1, pp.29-49 ; Wagner A.-C., « Elites, une classe internationale », *Sciences humaines*, 2008, n°191, pp.40-43 ; Guillaume C. et Pochie S., « Mobilité internationale et carrières de cadres : figure imposée ou pari risqué ? », *Formation et emploi*, 2010, n°112, pp.39-52 ; Gherardi L. et Pierre P., « Mobilité géographique et écarts de pouvoir au sein de trois entreprises mondialisées. Mobiles, immobiles et "ubiquistes" ». *Revue européenne des migrations internationales*, 2010, vol.26, n°1, pp.161-185.

³ Lemestre P. et Magrini M.-B., « Mobilité géographique des jeunes : du système éducatif à l'emploi », *Formation et emploi*, 2010, n°110, pp.63-78.

⁴ Le 3 août 2009 a été promulguée une loi relative à la mobilité et aux parcours professionnels des personnels de la fonction publique.

⁵ Dès 1991, Rover, la firme britannique de construction automobile s'engageait à ne pas licencier de salariés. En contrepartie, ceux-ci acceptaient flexibilité du travail et mobilité interne (*Le Monde*, 22 juin 1991).

⁶ Déjà Werner Sombart, dans *Der Bourgeois* (1913) mais aussi dans *L'Apogée du capitalisme* (1932), avait noté « la nature structurante des expériences et de l'inculcation formelle ou informelle des normes et modèles de conduite non seulement au sein de la bourgeoisie mais aussi du prolétariat lui-même » (Fritsch P., « Usages sociologiques du *Bourgeois* de Werner Sombart », in Bruhns H. et Haupt H.-G. (éd.), *Journées d'études Werner Sombart*, 14 mars 1988, Paris, Publications du CRH, 1990, pp.73-101.).

⁷ Montlibert C. de, *op. cit.*, p.265.

pays ! » passe pour un slogan passéiste et une manifestation rétrograde de « résistance au changement ». Pourtant, les réactions aux divers effets de la mobilité n'ont rien d'irrationnel et peuvent induire des stratégies de réserve comme celles qu'évoque un haut fonctionnaire dont les propos valent aussi *mutatis mutandis* pour des cadres d'entreprises privées.

« Je pense que la mobilité des fonctionnaires est vraiment quelque chose de très délicat, très difficile au niveau personnel, avec surtout des conséquences sur, par exemple, les femmes : "je reste là où je suis, je ne cherche pas à devenir chef de service ou inspecteur général parce que je serais obligé(e) de muter". Oui, moi, je pense qu'il y a antagonisme de temps en temps entre la réussite professionnelle et la réussite familiale. Si l'on regarde bien, ceux qui poursuivent, qui veulent poursuivre des carrières qui répondent aux critères administratifs actuels cassent souvent leur famille. Il n'y a pas que chez nous. Moi, j'ai discuté souvent avec des préfets qui ont d'énormes difficultés du fait de la mobilité.¹ »

Si nombre de chercheurs s'interrogent sur l'impact de la mobilité en termes de mode de vie, de coûts résidentiels, d'arbitrages entre carrière professionnelle et vie familiale², sur l'efficacité ou même la fonction des dispositifs et instruments tendant à favoriser la mobilité³, y compris celle des transports, voire en matière d'aménagement du territoire, de ségrégation sociale et de paupérisation⁴, le discours dominant n'en reste pas moins celui que résume le slogan : « Sortir de l'immobilisme à la Française ! »⁵.

¹ Propos d'un Inspecteur général de la santé publique vétérinaire (IGSPV) lors d'un entretien en 2007 (Fritsch P., *Le corps des inspecteurs de la santé publique vétérinaire*, Lyon, Université Lyon 2 et ENSV, 2007, p.86).

² Cf. Bertaux-Wiame I. et Tripier P., « Les intermittents du foyer ou les arrangements entre membres des couples qui travaillent loin de l'autre », *Cahiers du Genre*, 2006, n°41, p.11-22 ; Cerdin J.-L., *S'expatrier en toute connaissance de cause*, Paris, Eyrolles, 2007 ; Maclouf E. et Wierzbicki B., « La mobilité géographique pour optimiser la gestion des ressources humaines publiques ? », *Politiques et management public*, 2008, vol.26/2, pp.53-74.

³ Cf. Vignal C., « Injonctions à la mobilité, arbitrages résidentiels et délocalisation de l'emploi », *Cahiers internationaux de sociologie*, 2005, n°118, pp.101-117 ; Maillard F., « La certification professionnelle pour tous comme instrument de flexibilité », *Regards Sociologiques*, 2011, n°41-42, pp.147-158.

⁴ Sagot M. et alii, *Géographie sociale, habitat et mobilité en Ile-de-France*, Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France, 2008.

⁵ Institut Montaigne, novembre 2006.

L'étude menée auprès de 37 *think tanks* français⁶ fait apparaître que beaucoup considèrent la mobilité comme une nécessité et une vertu, ou au moins comme un fait, d'autres pointent les obstacles qui la freinent : mentalité, coût de l'immobilier, difficulté de circulation, d'accès au logement, au crédit... Si l'importance relative des divers facteurs est l'objet d'évaluations différentes, c'est une ligne de clivage qui se dessine entre les solutions proposées, par exemple à propos du contrat de travail unique et d'autres dispositions dites de « flexicurité ». D'un côté se situent ceux dont les prises de position relèvent d'un libéralisme affirmé qui voit dans toute réglementation un obstacle préjudiciable au dynamisme de l'économie et ceux qui, au mieux, cherchent à favoriser la mobilité de la main d'œuvre tout en procédant à des régulations protectrices. De l'autre côté ceux, plus rares, pour qui la mobilité, imposée plutôt que choisie, signifie flexibilité et précarité pour le plus grand nombre.

Toutefois, en peu de temps, la problématique du « déclassement » s'est substituée à celle de la « société bloquée » et de « l'immobilité sociale ». Sur cette question s'affrontent d'une part ceux qui estiment « l'ascenseur social en panne » et parlent du déclin social des jeunes générations par rapport à celles de leurs parents, d'autre part ceux qui relativisent cette perception et la jugent trop médiatisée. Sur ce registre s'opposent également les analyses qui visent les banlieues et les perçoivent comme autant de ghettos où s'immobilisent des populations captives, à celles qui y voient des espaces dynamiques de transition et qui, plus globalement, définissent les contours d'une « nouvelle géographie sociale » où sont repérés de nouveaux « canaux de mobilité sociale » mais aussi de « nouvelles fractures sociales ».

Dans le même temps, alors que la mobilité des capitaux et des biens (y compris les unités de production industrielle) est jugée économiquement nécessaire et que toute restriction à cette circulation constitue une infraction sanctionnée par des instances comme le Tribunal du commerce international, la mobilité de certaines catégories de personnes fait l'objet de mesures restrictives.

« Les transformations survenues dans le champ économique, en particulier la mondialisation des

⁶ Liste fournie par l'Observatoire français des *think tanks*. Les textes analysés ont été publiés sur internet entre 2005 et 2012. Rares sont les *think tanks* dont le site présente des archives antérieures à 2005.

mouvements de capitaux et des échanges, s'accompagnent d'une limitation des mouvements des personnes et d'une précarisation des conditions d'existence des migrants.»¹

S'il est vrai que l'immigration est, pour une bonne part, liée aux besoins de main d'œuvre bon marché et renouvelable dans certains secteurs économiques des pays riches², les politiques dites de «la maîtrise des flux migratoires», dont les motifs ne sont pas seulement d'ordre économique, visent à limiter la mobilité des migrants extracommunautaires et ont des effets de paupérisation, de stigmatisation et d'entraves à la « libre circulation »³. La circulaire du 31 mai 2011, dite de « maîtrise de l'immigration professionnelle » avait pour objectif affiché d'« adapter l'immigration légale aux besoins et aux capacités d'accueil et d'intégration de la société française »⁴. Ici, le but est énoncé sans ambiguïté :

« le nombre d'étrangers entrant en France pour motif professionnel [...] doit diminuer, conformément à l'objectif national [...] » Les ministres co-signataires de la circulaire exigeaient des préfets que la « rigueur [soit] d'autant plus marquée que l'emploi ne nécessite pas de qualifications particulièrement élevées. »

Cependant, cette circulaire atteignait aussi les étudiants étrangers qui, récemment diplômés, avaient obtenu un emploi dans une entreprise ou une organisation sur le territoire national ou qui postulaient à des offres d'emploi en France. Le principe s'énonçait explicitement : « le recours à la main d'œuvre étrangère se justifie uniquement quand l'offre d'emploi ne peut être satisfaite par des demandeurs d'emploi présents sur le marché du travail et qui possèdent les compétences voulues⁵ ». Ces réductions de la mobilité sont certes plus insi-

dieuses que d'autres, consécutives à des dispositifs spectaculaires comme les murs qui, de tout temps, ont été élevés par des États pour faire obstacle aux invasions (muraille de Chine) ou à l'immigration clandestine, ainsi entre le Mexique et les États-Unis, ou encore pour empêcher les transfuges des pays de l'Est vers l'Ouest (mur de Berlin) ou au nom de la lutte anti-terroriste (murs édifés par Israël et enclavant les territoires palestiniens). Elles n'en ciblent pas moins certaines collectivités ou catégories plus ou moins importantes d'individus caractérisés ou stigmatisés – parfois une communauté entière dans les cas de ghetto ou d'*apartheid*.

Valorisée par « la nouvelle vulgate planétaire »⁶, figurant même comme une manière de redécouvrir les vertus du nomadisme⁷, la mobilité demeure requise sur le marché du travail, mais, s'agissant de la majorité des salariés, plutôt comme une accommodation nécessaire pour y garder des chances de survie. Reste que la mobilité comme catégorie de pensée et comme norme d'action ne s'est pas imposée spontanément dans le champ idéologique, telle Athéna jaillie tout armée de la tête de Jupiter.

la mobilité dans le discours sur « la société moderne »

De fait, en France, dans la seconde moitié du XX^e siècle, la mobilité a été un des thèmes majeurs du discours sur « la société moderne ». C'est notamment ce qui apparaît quand l'analyse porte sur les textes et propos qui, entre la Libération et les années soixante-dix, ont problématisé « l'éducation des adultes »⁸. Dans ces contextes, la mobilité est d'abord celle d'un monde qui se transforme à la fois radicalement et rapidement, un monde en « mutation ». De plus, il est dit que cette mobilité s'accélère, au point que chacun peut la percevoir : elle devient une « donnée immédiate de la conscience ». Mais cette accélération de la mobilité et des transformations qu'elle entraîne est aussi source d'incertitude, de problèmes et d'angoisse. Ainsi s'énonce le thème de la mobilité, qui se répète comme le refrain d'un « tube » ou l'antienne d'un psaume.

⁶ Bourdieu P et Wacquant L., « La nouvelle vulgate planétaire », *Le Monde Diplomatique*, 2000, pp. 6-7.

⁷ Viard J., Rollin U., *Eloge de la mobilité - Essai sur le capital temps libre et la valeur travail*, La Tour-d'Aigues, L'Aube, 2006.

⁸ Fritsch P., *op. cit.*, 1971 ; et, Fritsch P., *op. cit.*, 1979.

¹ Lebaron F., « Rompre avec les idées reçues », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 1999, n°129, pp.3-4.

² Portes A., « La mondialisation par le bas, l'émergence des communautés transnationales », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 1999, n°129, pp.15-25.

³ Weber S., « D'un rideau de fer à l'autre : Schengen et la discrimination dans l'accès à la mobilité migratoire », *Géocarrefour*, 2009, vol.84/3, pp.163-171.

⁴ Circulaire du 31 mai 2011.

⁵ Cette circulaire a été abrogée après les élections présidentielles et le changement de majorité politique, le 31 mai 2012. De la même veine, la circulaire du ministre de l'Intérieur aux préfets (août 2010), entraînant les expulsions de Roms, évoquait « un seuil maximum d'immigration » défini « au vu des capacités nationales d'accueil (école, emploi, logement) » et soumis annuellement au Parlement (*Le Monde*, 14 avril 2012).

La mise en évidence de ces reprises suppose que soit repérée la relation systématique de ce thème avec d'autres qui, tour à tour, prétendent décrire le monde tel qu'il est, ou plutôt tel qu'il advient, et prescrire les attitudes à avoir ou les conduites à y tenir. Dans la lignée des « idéologies du progrès »¹, le thème de la mobilité est le plus souvent avancé comme l'une des prémisses d'une argumentation dont la conclusion n'est autre que la nécessité de la « formation permanente ». D'autres thèmes lui sont associés : notamment celui de la nécessaire « adaptation » aux changements et aux déséquilibres qui sont à la fois manifestations et conséquences de la mobilité - cette caractéristique spécifique de la « société moderne » l'oppose à « l'ancien monde » plus qu'elle ne l'en distingue -, celui de la « croissance » ou du « développement » et celui du « moderne », du « nouveau », donc de « l'innovation »². En négatif se profilent « l'immobilisme », les « blocages », les « rigidités » et autres expressions d'une « résistance au changement », qu'il faut vaincre pour ne pas périr. Entre ces caractéristiques d'une « société bloquée » et les potentialités du « progrès scientifique et technique » s'est creusé un fossé, un « *gap* culturel » qu'il s'agit de combler par « l'éducation permanente ». À la mobilité du monde doit répondre la mobilité des organisations (notamment la réforme des services de l'État, régulièrement annoncée, parfois engagée) et *in fine* celle des individus.

Ce type de discours passe d'une certaine interprétation de l'expérience à l'énonciation d'un ensemble de normes du comportement. Foin de l'équilibre, de la stabilité, de la similitude et des habitudes ! Ce sont là vertus d'autrefois. Il importe, aujourd'hui et plus encore demain, d'innover et de trouver des conduites adaptées aux problèmes nouveaux, sans craindre déséquilibres, instabilité et altérité. Que le registre soit celui du descriptif ou celui du normatif, ce discours est fondé sur un enchaînement de couples de termes opposés. Parmi eux, il en est qui sont fondamentaux et il s'agit de ceux qui opposent non seulement le présent au passé, donc le moderne à l'ancien, le jeune au vieux, mais plus encore le futur au présent, comme pour mieux marquer la radicalité non d'une évolution mais d'une « mutation » à venir, sinon déjà advenue.

Outre le double constat de la répétition des mêmes thèmes et de leur agencement semblable dans des textes et propos pourtant divers et multiples, l'analyse porte au jour les schèmes de leur production, c'est-à-dire, selon la définition ordinaire du terme, la « structure mentale sous-jacente » à cette production langagière. Cette thématique répétitive n'est pas seulement le produit rhétorique de schèmes d'expression, pour beaucoup acquis tout au long de la scolarité - par exemple le modèle des formulations mathématiques, surtout chez ceux qui ont reçu une formation d'ingénieur, ou celui de la dissertation en trois parties chez « les littéraires ». Elle résulte avant tout de schèmes de perception et de schèmes d'action, qui engendrent, les premiers, une vision du monde, les seconds, des manières d'être et d'agir dans le monde, les uns et les autres se renforçant mutuellement. Ces schèmes font système et fonctionnent en quelque sorte à la façon d'un « opérateur totémique »³.

La double opposition spatio-temporelle d'un « monde d'aujourd'hui » à un « monde d'hier » et à un « monde de demain » résulte de la catégorisation des caractéristiques et propriétés de ces mondes selon de longues chaînes paradigmatiques opposées dont l'un des couples initiaux est celui qui oppose la mobilité à l'immobilité et, du point de vue des normes d'action, à l'immobilisme. D'un niveau de classification à un autre les couples s'enchaînent formant le système matriciel de perception et d'interprétation du réel ou, simultanément, celui du discours sur le réel.

Le passage d'un niveau à un autre s'opère d'autant plus aisément dans ce type de production langagière qu'elle se réfère volontiers à « l'expérience commune des hommes d'aujourd'hui »⁴. La vitesse en voiture mais *a contrario* les embouteillages aux « heures de pointe » et les « bouchons » des migrations saisonnières, la rapidité des communications et la simultanéité de la réception radio du même message en différents points de la planète, mais aussi la saturation des réseaux d'information, sont autant d'exemples familiers comme en usent les conférenciers, autant d'« intuitions phénoménologiques » permettant la « perception des essences »⁵. Nombre d'essayistes comme Louis Armand

¹ Sorel G., *Les illusions du progrès*, Paris, Librairie Marcel Rivière, 1947 [1908].

² Fritsch P., « Les sciences humaines et sociales dans l'import-export de l'éducation permanente », *Regards Sociologiques*, n°41-42, 2011, pp.13-34.

³ Lévi-Strauss C., *La pensée sauvage*, Paris, Plon 1962, pp.200-201.

⁴ Berger G., « Le monde en devenir », *Encyclopédie française*, 1959, tome XX, p.263.

⁵ Berger G., *Phénoménologie du temps et perspective*, Paris, P.U.F., 1964, pp.244-246.

et Michel Drancourt, Jacques Havet, André Gros, André Grandpierre, Marcel Demonque, le recteur Cappelle et bien d'autres rédacteurs des cahiers de la revue *Prospective* ont volontiers repris les leçons du maître, Gaston Berger. Plus exactement, ils ont usé des mêmes schèmes perceptifs et interprétatifs.

Comme dans « la pensée sauvage », ce système de classification a l'ambition ou la prétention d'intégrer, selon sa logique propre, la totalité de la réalité. Principe de vision et de division du monde, principe d'action sur le monde, ce n'est jamais qu'un classificateur parmi d'autres possibles, mais il tend à se considérer et à se poser comme le seul qui vaille, excluant tout autre comme « caduque » ou « obsolète » selon son échelle de valeurs et sa grille de lecture.

la mobilité comme catégorie idéologique

Ces textes et propos qui prétendent annoncer l'avenir affirment que le monde futur sera mobile, plus que ne l'est déjà le présent. L'usage de cette catégorie produit un « effet de reconnaissance », en ce sens que la mobilité du monde est celle dont chacun peut faire l'expérience. Quels que soient les moyens de transport (des objets, des personnes ou des informations), leurs performances en vitesse et en capacité sont croissantes ; quant aux transformations spatiales, temporelles et relationnelles, qui en résultent, elles paraissent sans commune mesure avec celles qui ont précédé.

Mais, cette mobilité est avant tout celle des personnes qui en parlent et qui, ce faisant, tiennent un discours de position. En un premier sens, ils y énoncent leurs obsessions contradictoires et d'abord la manière dont ils vivent leur rapport à leurs conditions d'existence. S'agissant d'administrateurs, de chefs d'entreprise, de hauts fonctionnaires, d'hommes politiques et autres « décideurs », leurs propos sur le monde sont d'abord des propos sur leur monde. L'image qu'ils en donnent est celle qu'ils entendent présenter d'eux-mêmes, celle de cadres dirigeants qui se déplacent de plus en plus souvent et de plus en plus rapidement. « Pressés », ils sont « débordés » par « l'urgence des problèmes » et la quantité d'informations à intégrer. Leur dynamisme se heurte à la fois aux « rigidités » administratives, aux contraintes d'un espace encombré et surtout aux « résistances » des mentalités. En un second sens, leur discours témoigne de ce que leur parcours professionnel, fait de « plans de

carrière » et de promotions successives mais aussi de changements de service ou d'entreprise, d'affectation ou de région, pour saisir des opportunités d'avancement, est à leurs yeux le résultat de leur capacité et de leur mérite, reconnus par une société censée offrir à tous des possibilités de mobilité sociale. Certes, cette ouverture est jugée insuffisante et c'est l'objet des institutions de promotion sociale que d'ouvrir plus largement les portes des établissements formant des techniciens supérieurs et des ingénieurs, afin de rendre possible « la circulation des élites ».

Ce discours de position produit pourtant un double « effet de méconnaissance ». D'une part, l'image du monde, qu'il donne comme si elle était la seule possible et s'imposait à tous, n'est jamais que relative à un point de vue, celui des énonciateurs de ce discours. Méconnaître la spécificité d'une perspective liée à la position sociale occupée procède d'un processus de rationalisation et d'universalisation, qui transmue l'intérêt particulier en intérêt général, et repose sans doute en grande part sur une sorte d'auto-dissimulation qui renforce la conviction d'être dans le vrai. D'autre part, faire de la mobilité non seulement une caractéristique majeure du « monde d'aujourd'hui » et *a fortiori* du « monde de demain » mais surtout une valeur à promouvoir et une norme à prescrire, c'est oublier la distinction entre la « mobilité choisie » de quelques-uns qui en tirent bénéfice et la « mobilité subie » de beaucoup qui n'en recueillent que les inconvénients. C'est surtout occulter le fait que, loin d'être mobile, la structure des rapports sociaux ne varie guère au cours de ces années où l'« éloge de la mobilité » va de soi.

Les enquêtes menées auprès d'adultes qui fréquentaient des établissements de formation permanente comme le CUCES (Centre universitaire de coopération économique et social), les IPST (Instituts de promotion supérieure du travail) ou le CNAM (Conservatoire national des arts et métiers) ont confirmé cette hypothèse et montré que leur recrutement, d'ailleurs de plus en plus sélectif de la première année aux niveaux supérieurs, s'est fait essentiellement au bénéfice des classes moyennes¹. Elles ont aussi montré que les dé-

¹ Cf. Montlibert C. de, « Promotion et reclassement. Les élèves d'un centre d'enseignement par cours du soir à la recherche d'une promotion par un diplôme », *Revue française de Sociologie*, 1968, IX, n°sp. « Sociologie de l'éducation », pp.208-217 ; Fritsch P., *Les élèves des instituts de promotion supérieure du travail*, Nancy, les documents de l'INFA, 1970 ; Grignon C., « L'art et le métier : école parallèle et petite bourgeoisie »,

placements par rapport à la position initiale ne sont pas indépendants des conditions sociales qui les rendent possibles et qui en mesurent le cours. Les bénéficiaires de cette « seconde chance » ont certes emprunté l'un de ces « canaux qui permettent aux individus de s'élever d'une strate à l'autre »¹. Mais, loin d'aboutir aux transformations structurelles escomptées, ces institutions contemporaines de réformes dans la formation des ingénieurs et des techniciens ont avant tout répondu aux besoins de main d'œuvre, tandis que les rapports des commissions du Plan dénonçaient la pénurie d'ingénieurs et réclamaient la formation de techniciens supérieurs. En définitive, ces enquêtes ont fait apparaître que « la mobilité contrôlée d'un nombre limité d'individus peut servir la perpétuation de la structure des rapports de classe »².

Les propos sur la « circulation des élites » et autres profits sociaux et politiques, attendus de la formation permanente, ont contribué à la diffusion de l'idéologie développée par une fraction montante de la classe dominante. Cette fraction constituée essentiellement de dirigeants, publics et privés mais « modernes », formait une sorte d'*intelligentsia* technocratique qui tendait avec succès à imposer sa vision du monde dans le champ idéologique et à s'imposer dans le champ du pouvoir au détriment de fractions plus anciennes comme le patronat traditionaliste et patrimonial³. Parmi les maîtres à penser de cette *intelligentsia*, certains ont tiré parti de leur propre parcours aux frontières de plusieurs espaces sociaux et en ont obtenu des profits symboliques non seulement pour eux-mêmes mais surtout pour l'ensemble des agents sociaux qu'ils entraînaient dans leur sillage.

Les « formateurs d'adultes » sont à compter parmi ces agents sociaux. La plupart d'entre eux, au moins dans la période des premiers commencements, se sont situés, du fait de leur propre mobilité professionnelle, en marge de ces deux univers sociaux distincts que sont l'école et l'entreprise, se donnant volontiers pour mission de les rapprocher et, plus largement, d'instaurer un « climat de dialogue » et de « participation » (autre mot d'ordre du

discours dominant) au sein des organisations. Ils ont diffusé et inculqué l'idéologie dont la mobilité a été simultanément une catégorie descriptive essentielle du monde social et une norme d'action dans une perspective de « brassage social » ou au moins de « renouvellement des élites ». Leur efficacité de vecteurs idéologiques a d'ailleurs résulté des dispositions qu'ils ont acquises tout au long de leurs propres parcours marqués par une mobilité qui les situait quelque peu « en dehors des sentiers battus ». Si des recherches récentes montrent des différences entre ces formateurs de 1966 et ceux des années 2000, notamment quant à leur origine sociale, leur auteur conclut :

« La marginalité des formateurs semble ne pas s'être éteinte à moins qu'avec leur multiplication ce soit à l'institutionnalisation de la marginalité que l'on ait assisté »⁴.

À un autre niveau, des réunions périodiques organisées dans des « lieux d'échanges et de réflexion » ont joué « le rôle de laboratoire de langue des dirigeants »⁵ et ont rempli une double fonction d'invention et de diffusion. D'une part, ce furent des lieux d'apprentissage non seulement par la manipulation symbolique de thèmes, de formules et de tournures favorites, mais surtout par l'inculcation, à travers cette thématique ou ces modes d'expression, des schèmes de perception et d'interprétation du monde. D'autre part, et ce n'est pas la moindre des deux fonctions, ce furent des lieux de conception de cette langue à l'usage des dirigeants. Des membres de diverses fractions de la classe dominante s'y sont rencontrés pour débattre des « grands problèmes de notre temps ». Ces personnalités choisies « selon des règles de recrutement et de parrainage assez strictes »⁶ provenaient de secteurs différents du champ du pouvoir. Certains exerçaient leur pouvoir économique et social dans de grandes organisations publiques ou privées, d'autres disposaient de pouvoirs administratifs ou politiques à différents niveaux des services de l'État, d'autres encore étaient dotés d'un pouvoir d'expertise : intellectuels ou scientifiques, juristes, essayistes, philosophes, moralistes et « hommes d'église ». Les commissions du Plan et le Centre d'études prospectives, déjà évoqués, ont été de ces

Actes de la recherche en sciences sociales, 1976, n°4, pp.21-46 ; Montlibert C. de, *L'institutionnalisation de la formation permanente*, Strasbourg, P.U.S., 1991.

¹ Sorokin P., *Social and Cultural Mobility*, Glencoe, The free Press, 1959 [réédition de *Social Mobility*, 1927].

² Bourdieu P. et Passeron J.-C., *La reproduction*, Paris, Minuit, 1970, p.69.

³ Fritsch P., *op. cit.*, 1971, p.110 et p.151 ; Montlibert C. de, *op. cit.*, 1991, pp.17-29.

⁴ Lescure E de, *Les formateurs d'adultes, un groupe professionnel incertain. Marché du travail et professionnalisation*, thèse dir. Roger Establet, Université Aix-Marseille I., 2005, p.342.

⁵ Fritsch, *op. cit.*, 1979, p.263.

⁶ *Patronat français*, 1960, n°199, p.6.

« lieux neutres »¹, mais aussi le Conseil économique et social dont les Avis et rapports sont issus de débats entre représentants des « forces vives de la nation », ou encore, entre autres, le Centre de recherches et d'études des chefs d'entreprises (CRC) créé par le CNPF dès 1952-1953. Pour différentes qu'elles soient, ces institutions publiques et ces organisations privées ont en commun de produire du discours officiel à partir d'échanges langagiers qui sont simultanément « échanges de points de vue » entre des personnalités issues de diverses fractions de la classe dominante. Cette pluralité d'agents qui se distinguent par leurs « intérêts spécifiques » – ceux de leur discipline, de leur profession ou, plus généralement, de leur groupe d'appartenance – donne l'impression illusoire que le consensus, auquel leurs discussions aboutissent, relève d'une réflexion collective qui a su se situer au niveau de l'intérêt général. C'est notamment le cas des travaux de commissions mandatées par l'État comme si, du seul fait de ce mandat, elles échappaient à la relativité des perspectives ou, mieux, comme si elles parvenaient à prendre « le point de vue des points de vue »².

la mobilité, mot d'ordre du discours d'État

Le discours d'État présente volontiers les actes illocutoires que sont les lois et décrets comme les résultats d'une stratégie étatique de dépassement des intérêts particuliers – ce qui va de soi –, mais surtout de conciliation des différences de point de vue afin d'obtenir la conversion des mentalités³. Les « exposés des motifs » qui précèdent la publication des textes législatifs jouent souvent cette partition. L'État se pare des vertus du pédagogue qui sait attendre le bon moment où « l'opinion » est en phase avec la décision qu'il va prendre. C'est l'objet des « travaux préparatoires » en commission que de produire des propositions conformes aux attentes d'une majorité et tendanciellement universelles par-

ce que rationnelles ou prétendues tel. Selon ce « discours de légitimation » des actes de l'État, « l'organisation proposée n'est pas un ordre accidentel issu du hasard des circonstances ou des déraison individuelles, elle répond à un principe ou à une nécessité qui la rend indiscutable »⁴. Or, le propre du discours idéologique est de donner « pour certain et nécessaire ce qu'il propose à la réalisation »⁵. Des formules comme celle qu'employait le rapporteur présentant aux députés de l'Assemblée Nationale le projet de loi sur la promotion sociale sont exemplaires : « Nul ne saurait en effet contester la nécessité d'un effort de promotion »⁶. De même celle dont usait un ancien ministre, rapporteur de la commission d'étude des problèmes de formation et de promotion sociale :

« Elle [la promotion sociale] est une nécessité permanente dans une société en rapide expansion »⁷.

Dans la pensée d'État qui s'exprime aux débuts de la cinquième république, la mobilité relève de deux ordres de nécessité. L'une est sociale, doublement motivée par la justice sociale et par une visée politique : accorder une seconde chance à « ceux qui sont entrés dans la vie sans avoir été suffisamment aidés », mais aussi renforcer l'« unité sociale de la Nation » pour contrer la « lutte des classes chaque jour plus anachronique »⁸. L'autre nécessité est économique :

« Dans une économie dont les techniques de production se transforment sans cesse de plus en plus rapidement, il est impossible de donner à un homme une formation qui soit valable pour toute la durée de sa carrière. Il sera indispensable à cet homme d'apprendre à l'âge adulte les techniques nouvelles s'il ne veut pas devenir rapidement inutilisable. Ceci est vrai dès maintenant, mais le sera encore beaucoup plus dans vingt ans »⁹.

Qu'elle se traduise par un changement de métier, un changement de région ou les deux, la néces-

⁴ Ansart P., *Les idéologies politiques*, Paris, P.U.F., 1974, p.17.

⁵ *Ibid.*, p.17 sq.

⁶ Fanton A., « Rapport à l'Assemblée Nationale, relatif à diverses dispositions tendant à la promotion sociale [1959] », in Délégation générale à la promotion sociale, *Livre blanc de la promotion sociale*, Paris, La Documentation française, 1966, pp.112-115.

⁷ Chenot B., « Rapport de la Commission d'étude des problèmes de formation et de promotion sociale [1959] », in Délégation générale à la promotion sociale, *Livre blanc de la promotion sociale*, Paris, La Documentation française, 1966, pp.37-58.

⁸ Fanton A., [1959], *op. cit.*, p.113.

⁹ Chenot B., [1959], *op. cit.*, p. 38.

¹ Bourdieu P., Boltanski L., « Lieux neutres et lieux communs », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n°2-3, 1976, p.58 et ss.

² Bourdieu P., « Esprits d'Etat. Genèse et structure du champ bureaucratique », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 1993, n°96-97, pp.49-62.

³ Fritsch P., « Genèse problématique d'une politique publique, la formation professionnelle continue dans le cadre de l'éducation permanente », in Aubert F. (éd.) *Variations sociologiques en hommage à Pierre Ansart*, Paris, L'Harmattan, 1992, pp.279-289.

sité économique de la mobilité sera rapidement davantage invoquée. En 1959-1960, elle est encore associée à la mobilité sociale largement entendue comme l'élargissement de « la base de recrutement des élites du pays »¹, encore que déjà, pour le premier ministre d'alors, « la véritable promotion n'est pas celle qui permet à un cheminot de devenir un "cadre cheminot", mais de quitter le chemin de fer pour aller dans une tout autre direction »². Ultérieurement, dans les années 1970-1980, en tout cas après « le premier choc pétrolier », le néolibéralisme tend à prendre le pas sur le keynésianisme jusqu'alors dominant et à s'imposer dans le champ idéologique jusqu'à inspirer les politiques économiques de pays industrialisés, notamment la Grande-Bretagne de Thatcher et les États-Unis de Reagan. En France, au cours du dernier tiers du XX^e siècle, la mobilité devient surtout géographique et elle va de pair avec les fermetures d'abord des puits de mine dans les bassins houillers (à Saint-Etienne, dans le Nord et le Pas-de-Calais, à Carmaux, La Grand-Combe, etc.) et dans les bassins ferrifères de Lorraine, puis d'entreprises textiles dans les Vosges et le Nord en particulier. Bref, elle est consécutive aux dénationalisations, restructurations ou délocalisations d'entreprises et, plus récemment, aux réductions d'effectifs dans les services publics. Qui plus est, avec l'accroissement du chômage de longue durée, la mobilité tend à devenir régression professionnelle, sinon sociale. En outre la mobilité se traduit par « la flexibilité ». Dernier avatar de la mobilité, cette notion anglosaxonne s'est répandue dans le langage économique et politique pour désigner un mode de gestion de la main d'œuvre qui ajuste l'emploi et le temps de travail aux évolutions du marché, concrètement aux aléas du carnet de commandes.

En amont des débats parlementaires et des travaux préparatoires au dépôt de loi, se déploie toute une activité symbolique qui a pour objectif de faire apparaître comme « certaine et nécessaire » la proposition retenue, donc comme non moins certaines et nécessaires la vision du monde qui la fonde et la norme d'action qu'elle implique. Ce cheminement des « idées » est, pour partie, bureaucratique et passe plus ou moins rapidement par les services des ministères concernés et, d'abord, par les conseillers des cabinets ministériels. Mais c'est,

pour une large part, dans les commissions et cercles d'études que la voie est tracée, que s'opère l'alchimie idéologique et que « la vérité des dominants devient celle de tous »³.

Il suffit d'analyser la composition des groupes du CRC ou celle des commissions du Plan, plus récemment celle de *think tanks* tels que, par exemple la Fondation Saint-Simon (1982-1999), pour comprendre comment des hauts fonctionnaires et autres « grands commis de l'État », des universitaires réputés, des magistrats de renom, des dirigeants de grandes entreprises et d'autres encore, peuvent en venir à partager la même *Weltanschauung*, fondée sur les mêmes schèmes de perception du monde.

À titre d'exemple, parmi les vingt-six premières personnalités d'une liste (affichée sur un site internet) de membres du club très fermé que fut la Fondation Saint-Simon, on compte quatre anciens ministres et trois conseillers de ministre, sept PDG de grands groupes, cinq directeurs de journaux ou de chaîne télé dont une ancienne ministre, sept journalistes et trois universitaires dont un ancien ministre. La multipositionnalité caractérise d'ailleurs nombre de ces personnalités qui, pour beaucoup, sont aussi des « intellectuels médiatiques ». À la dissolution de la fondation, nombre de ses membres ont été recrutés par *Le Siècle* qui réunit des hommes politiques de droite et de gauche, les patrons des plus grandes entreprises françaises, des journalistes et de rares universitaires. Dans ce « club de réflexion » nombreux sont les énarques ou polytechniciens qui ont successivement occupé des positions de pouvoir dans la fonction publique et dans des entreprises publiques ou privées. D'autres groupes d'influence sont plus ouvertement néolibéraux et revendiquent leur mission d'« évangélistes du marché »⁴.

Diplômés de grandes écoles ou, plus rarement, des universités, ces personnalités participent aux forums de ces *think tanks* certes en qualité d'experts de telle ou telle question qui relève de leur compétence mais aussi et peut-être surtout en raison de leur capacité présumée à se situer au niveau de « l'intérêt général ». Or, cette présomption repose essentiellement sur le sentiment de partager les mêmes manières d'appréhender le monde social, fondées sur des modes de formation semblables et plus fondamentalement sur le partage

¹ *Ibid.*, p. 37.

² Debré M., « Discours de Cachan à la journée de la promotion supérieure du travail [1960] », in Délégation générale à la promotion sociale, *Livre blanc de la promotion sociale*, Paris, La Documentation française, 1966, pp.122-125.

³ Bourdieu P., *Sur l'Etat. op. cit.*, p.107.

⁴ Dixon K., *Les Évangélistes du marché*, Paris, Raisons d'agir, 1998.

d'un même *habitus* de classe. Qu'en fonction de caractéristiques distinctives, liées par exemple à des appartenances politiques opposées ou à des références disciplinaires différentes, les conceptions puissent diverger, l'essentiel est que les uns et les autres s'accordent sur ce qu'ils jugent important de discuter, donc sur les problèmes dits « de société » et sur la façon de les énoncer. Leur position dans le champ intellectuel les situe du côté des instances d'élaboration des politiques publiques plutôt que du côté de la recherche et de la transmission des connaissances. Ce qu'ils ont en commun peut leur donner l'illusion d'œuvrer pour le « bien commun » et les convaincre qu'ils y travaillent.

*

* *

Il en va sans doute de la mobilité comme d'autres « catégories de la pensée humaine [qui] ne sont jamais fixées sous une forme définie »¹. Cependant, à l'échelle du demi-siècle écoulé, cette catégorie a, pour ainsi dire, étendu son emprise au point de devenir emblématique de « la société moderne ». Nombre de phénomènes sociaux et économiques, saisis les uns à travers des expériences familiales, les autres au moyen d'études savantes, ont été catégorisés comme manifestations d'une caractéristique propre aux « sociétés développées » du monde contemporain. À partir de ce que chaque individu peut observer ou éprouver dans sa pratique ordinaire, mais aussi à partir des enquêtes empiriques sur les déplacements quotidiens et sur la mobilité géographique, liée ou non à la mobilité professionnelle, la notion de mobilité a pris la valeur spéculative d'une catégorie qui, en définitive, subsume l'ensemble du réel perçu comme mobile.

Ces spéculations sur le présent et sur l'avenir ne sont jamais, pourrait-on dire, que la reprise d'un vieux thème dont l'archétype était résumé par la formule « tout est en mouvement » [« πάντα κινεῖσθαι »]. Certes, dans le « discours de l'éducation des adultes », tel qu'il s'énonçait dans les années 1950 à 1970, la généralité du propos donnait souvent aux prémisses de l'argumentation un ton et une tournure de cosmogonie présocratique. Cependant, ces spéculations ne passent pas pour des

« considérations inactuelles » (Nietzsche), elles se donnent pour conception du monde actuel.

Durkheim pensait que « les catégories sont des représentations essentiellement collectives ». Mais il les rapportait à la collectivité, indivise, dont elles « traduisent avant tout des états »². Or, il est apparu que ces représentations ont résulté du travail symbolique entrepris et mené par une fraction de la classe dominante à partir de sa perception du monde, qu'elle tend à imposer comme la seule qui vaille, voire la seule possible, tout en dissimulant ou en se dissimulant que cette perception dépend du point de vue qui est le sien, c'est-à-dire de sa position dans le champ social. Les artisans de ce travail symbolique ont été essentiellement des agents sociaux occupant des positions à la frontière de plusieurs espaces sociaux, donc en situation d'y développer des stratégies efficaces de convergence idéologique.

Cette manière de voir, de dire et de prescrire, n'est pas univoque, en ce sens qu'elle tolère des divergences qui ne manquent pas de se transposer dans le champ politique où elles s'expriment en diverses prises de position sur les solutions à apporter aux problèmes. Elle n'en repose pas moins sur un ensemble systématique de schèmes perceptifs, expressifs et normatifs, commun à cette partie de la collectivité qui cumule les moyens d'exercer le pouvoir sous ses différentes formes et tente de faire advenir un avenir conforme à ses intérêts.

¹ Durkheim, *Les formes élémentaires de la vie religieuse*, Paris, PUF, 1968 [Alcan, 1912], p.21.

² Durkheim E., *op. cit.*, 1968 [1912], p.22 (cf. pp.627-638).