

Simon Borja, Guillaume Courty & Thierry Ramadier *

« Mobilité » : la dynamique d'une doxa néolibérale

Regards Sociologiques, n°45-46, 2013, pp.5-10

« Ce n'est pas le fait d'employer le terme de mobilité qui pose problème, mais plutôt la manière dont on l'emploie. »¹

La « mobilité » ne va plus, depuis qu'elle est inscrite dans le « dictionnaire des idées reçues » de la pensée néolibérale, sans un impressionnant cortège d'injonctions (« soyez mobiles »), d'incantations (« Si vous alliez (ici ou là), vous... ») ou de déplorations (« Ah s'il-s étai-en-t mobiles, ils... »). Dans le dernier lexique en vigueur, elle s'énonce, se décline, s'ajoute ou résonne aux côtés de la fluidité, de la créativité, de « solutions adaptées », des projets quand il ne s'agit pas de liberté, d'autonomie, d'épanouissement ou de dynamisme personnel-s. « La » mobilité accompagne et connote ainsi toute expression de mouvement, que cette dernière concerne des biens (ie : moyens de transports collectifs ou individuels), des personnes (ie : étudiants, salariés), des compétences (ie : agilité, ouverture d'esprit), des idées (ie : politiques, scientifiques) ou des informations (ie : média, avoir un « mobile », être en réseaux).

Terme récurrent dans un certain nombre de discours, des plus officiels et solennels aux plus anodins et quotidiens, la « mobilité » s'est donc imposée sans qu'elle soit pour autant interrogée par ceux qui l'imposent aux autres. Telle une évidence, la notion apparaît ainsi, diffuse, comme un principe cardinal, sinon une nécessaire vertu de l'activité humaine en général et de l'organisation de la société contemporaine en particulier. Or, à l'instar d'autres notions à caractère universaliste, la mobilité est le produit d'un « travail de normalisation »² qui se manifeste sous diverses formes spécifiques lesquelles, lorsque la mobilité est tour à tour « moteur du développement hu-

* 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 Depeau Sandrine, Ramadier Thierry, « Introduction » à, *id.* (dir.), *Se déplacer pour se situer*, Rennes, PUR (coll. Géographie sociale), 2011, p.15.

² Fritsch Philippe, « Une notion problématique », *in id.* (dir.), *L'activité sociale normative. Esquisses sociologiques sur la production sociale des normes*, Paris, CNRS, 1992, pp.15-38.

main »¹ ou facteurs de « Balades des gens heureux dans les villes en open source »², se diffusent par différents canaux et produisent des effets sur les pensées et les corps. Ceux qui la consacrent la pensent comme un phénomène intrinsèquement humain, acquis, comme « fait ainsi normalisé » parce que naturalisé. Ils peuvent y réentendre un nouveau « concept », voire un « nouveau paradigme de la société », en l'appliquant uniformément à tous et à tout, se croyant autorisés à proposer des formules de libération des individus, de modernisation de secteurs de la société³. Ils sont rejoints par les laudateurs et défenseurs de ce que certains dénomment déjà le « bougisme ». C'est que ce terme, malléable et connoté, non seulement fait faire des choses à ceux qui se l'entendent dire et, en même temps, participe à la production d'une *doxa* dominante, de la description du monde et de ce qu'il est ou doit être. Toute la difficulté est là pour le sociologue : peut-il se défaire de cette vision et utiliser cette notion pour penser ? Une part de la réponse tient dans l'analyse de tous les implicites comme de sa polysémie (la mobilité professionnelle n'est pas la mobilité quotidienne), mais aussi des agents, organismes, supports réifiés (écrits, objets, plans de villes, moyens de transport, etc.) qui participent de sa naturalisation et de sa mise en œuvre. Observant aussi le champ académique et scientifique ou le champ du pouvoir (voir les consécration des enjeux de l'aménagement de territoire ou du temps de travail), tous favorisent la constitution et la condensation d'impensés dans cette « formule »⁴, devenue pourtant l'une des traductions, sous forme d'injonctions ou de promesses, communément admise et reconnue. « La » mobilité doit donc être analysée comme ce qu'elle se défend d'être : une catégorie qui fait croire. Comprendre et expliquer la consécration des vertus de « la » mobilité ne peuvent se faire sans l'interroger comme la production d'une croyance collective en une norme, autant universelle que spécifique, et de l'appropriation, de l'intériorisation et des objectivations de cette norme (publicités, législations, etc.). Les articles qui composent *le premier volume* de ce numéro double s'articulent à cette perspective. Ils sont un moyen d'explicitier la logique discursive qui intègre et distille les « sens » de la mobilité dans différents espaces de notre société. Ils ont pour objectif d'en saisir les « efficacités symboliques »⁵ sur la société, c'est-à-dire les effets sur les pratiques et les représentations de ses membres et sur leurs rapports. En interrogeant ainsi les « mobilités », et ce que sous-tendent ses diverses formes, ce qu'elles cachent ou masquent, il est évident qu'à l'instar des controverses des années 70 autour des conditions de production et des usages sociaux de la « mobilité sociale »⁶,

¹ Cf. HDR, « Liberté, migration : la mobilité, moteur du développement humain », *Rapport mondial sur le développement humain*, http://hdr.undp.org/en/media/HDR_2009_FR_Chapter1.pdf.

² Cf. Attia Adeline, Gailing Virgine, « Balades des gens heureux dans les villes en open source », *In Fluencia. La revue des communications et des tendances*, n°3, octobre-novembre 2012, pp.33-39. La conclusion de l'article, reprenant les termes de Deleuze en insistant sur « cette dynamique constante et nécessaire de déterritorialisation/reterritorialisation, de l'impossibilité d'être chez soi », se clôt sur ces mots : « D'où l'importance d'être nomade dans sa tête et dans son corps pour habiter quelque part ».

³ Cf. Mom Gijs, « Inventer et établir l'histoire de la mobilité : aux origines d'un changement de paradigme », in Flonneau Mathieu et Guigueno Vincent, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, PUR (coll. Histoire), 2009, pp.25-39.

⁴ « La notion de formule » proposée par Alice Krieg-Planque (*La notion de "formule" en analyse du discours. Cadre théorique et méthodologique*, Besançon, PUFC (coll. Annales littéraires), 2009), comme « ensembles de formulations qui, du fait de leur emploi à un moment donné et dans un espace public donné, cristallisent des enjeux politiques et sociaux que ces expressions contribuent dans le même temps à construire », peut permettre d'envisager des « quasi-catégories » plus ou moins flottantes et en vogue, c'est-à-dire considérer avec distance des termes qui, pour les agents, sont pris pour des catégories ou des cadres de penser.

⁵ Cf. Lévi-Stauss Claude, « L'efficacité symbolique », in id., *Anthropologie structurale (I)*, Paris, Plon (coll. Agora-pocket), 2002, pp.213-234.

⁶ Sur ces querelles, lire entre autres : Golthrope H. John, « Mobilité sociale et intérêts sociaux », *Sociologie et sociétés*, n°2, octobre 1976, pp.7-36 ; Bertaux Daniel, « Sur l'analyse des tables de mobilité sociale », *Revue française de sociologie*, X-4, 1969, pp.448-490 ; et pour des éléments plus récents, l'article critique de : Cautrès Bruno, « Recherches récentes sur la mobilité sociale », *Revue française de science politique*,

nous ouvrons un questionnement sur les « intérêts » au cœur des usages et des effets de la « mobilité ».

Car cette formule marque ce début de XXI^e siècle en s'y remodelant à sa mesure : elle s'adosse, comme nous le verrons, aux valeurs et croyances les plus durcies, tout comme elle nourrit le jeu des orientations politiques et économiques des catégories dominantes. Mise en forme dans des discours plus ou moins performatifs tout en participant de l'organisation et de la réorganisation générale d'un ensemble d'activités, d'espaces, de rythmes, en figurant aussi de nouvelles représentations et pratiques, la dilution sociale de « la » mobilité cache, derrière l'apparence monolithique avec laquelle elle s'impose, des nécessités dont une partie reste peu questionnée. Ainsi dilué, « la » mobilité n'en joue pas moins le rôle de référentiel, autant par la valeur qui lui est reconnue dans le système idéologique néolibéral¹ que parce que, comme catégorie flottante et floue, elle draine d'autres figures valorisantes que pléthore de travaux en sciences sociales s'attèlent à explorer comment elle est : résidentielle, quotidienne, sociale, de loisir, internationale, etc. À l'inverse, on explique mal, alors que des modèles d'analyse en sciences sociales sont disponibles², le peu d'études qui abordent les conditions sociales de la construction de cette formule et de ses implicites³. De sorte qu'il semblait heureux d'ouvrir des pistes de recherche sur les ressorts sociaux qui amènent à se saisir des déplacements avec une telle insistance, c'est-à-dire l'ensemble des dimensions qui participent de la production et de la réinvention de « la » mobilité, de ses « valeurs » et des occurrences qu'elle recouvrirait, en la parant de vertus ajustées au monde contemporain. Il est donc nécessaire de prendre en considération les processus sociaux qui ont pu conduire à consacrer et diffuser le terme de mobilité et les thématiques qui le justifient. De sorte que s'il est possible d'évoquer maintenant la « mobilité généralisée »⁴, c'est que ses implications pratiques sont peut-être à re-chercher dans un ordre global du monde où priment les perspectives « mobilitaires » comme des solutions à des faits sociaux qui ont été revisités et re-institués en « problèmes ».

n°3, 1992, pp.441-479 ; ou l'ouvrage de : Merllié Dominique, *Les enquêtes de mobilité sociale*, Paris, PUF (coll. Le Sociologue), 1994.

¹ « Le néolibéralisme peut être décrit comme une "idéologie politique" fondée sur une doctrine économique élaborée, pour laquelle l'action publique, la *politique économique*, doit être mise au service de la construction de marchés, sur lesquels les prix se forment librement ». Selon la formule de François Denord, le néolibéralisme « déploie l'intervention publique dans trois directions principales. De manière offensive, il cherche à faire sauter les verrous réglementaires, législatifs ou corporatifs qui entravent la libre concurrence et à désengager l'Etat du secteur productif. De manière pragmatique, il crée un cadre légal favorable au marché, supplée l'initiative privée là où elle est défaillante, incite à la concentration industrielle ou au contraire la freine. Ça et là enfin, l'Etat néolibéral adapte le droit aux évolutions économiques, sanctionne les fraudes et vient en aide aux plus défavorisés » (Lebaron Frédéric, « Le projet libéral en crise ? », *Savoir/Agir*, n°5, septembre 2008, p.5)

² Cf. pour ces modèles, entre autres : Dubois Vincent, *La politique culturelle. Genèse d'une catégorie d'intervention publique*, Paris, Belin (coll. Socio-histoires), 1999 ; Tissot Sylvie, *L'Etat et les quartiers. Genèse d'une catégorie de l'action publique*, Paris, Seuil (coll. Liber), 2007.

³ Cette problématique est néanmoins débattue et développée dans des travaux menés depuis dix ans et dans lignée desquels cette réflexion s'inscrit. Voir notamment : Courty Guillaume, « L'automobilisme et l'Etat : restauration, dévalorisation et mobilisation de l'automobile », in Lannoy Pierre, Ramadier Thierry (dir.), *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Louvain-la-Neuve, Bruylant-Academia, 2007 ; Réau Bertrand avec la collaboration de Saskia Cousin, Franck Poupeau et Yves Winkin, « Les nouvelles (?) frontières du Tourisme », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n°170, 2007 ; Orange Sophie, « L'invitation au voyage ? Les Sections de Techniciens Supérieurs face à l'impératif de mobilité », *Regards Sociologiques*, n°40, 2010 ; voire encore, Grossetête Matthieu, « L'enracinement social de la mortalité routière », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n°184, 2010, pp.38-57. En histoire, les éléments de cette problématique se retrouvent spécifiquement questionnée dans l'ouvrage collectif : Flonneau Mathieu et Guigueno Vincent, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, PUR (coll. Histoire), 2009.

⁴ Cf. Lannoy Pierre, Ramadier Thierry, « Introduction » à , in id. (dir.), *La mobilité généralisée...*, *op. cit.*

une formule *bonne à penser* ce qui est donné

« La » mobilité donne d'abord à voir le monde tel qu'il serait au travers justement de ce qu'elle donne immédiatement à penser et à croire. L'imaginaire contenu aujourd'hui dans la formule appuie une somme de représentations d'évidences qui supportent un ensemble de rhétoriques créditant un fondement mythique lequel contribue à déshistoriser les faits¹. D'un côté, « la » mobilité se légitime en réinscrivant tous les déplacements à sa mesure. Vision anhistorique s'appuyant sur le principe selon lequel les populations ont toujours été en déplacement, elle amène à confondre les diverses configurations sociales et les différents principes sociaux qui conduisent, dans le temps, à telle ou telle modalité de déplacements. Il ne suffit pas en effet de vouloir considérer d'un même point de vue, entre autres exemples, les déplacements à l'aube de l'humanité², les invasions diverses et variées encore dites « barbares », les migrations de peuplement, les différents « retour à la terre » ou les actuels déplacements par le travail pour en conclure à un « fait total » de mobilité ou encore à une intrinsèque humanité vue sous l'angle d'une métaphore qui donnerait son sens, parce qu'émanant d'une partie de la société, à l'idée d'un flux, voire à une remise en cause de la « société »³. D'un autre côté, les déplacements se redécouvrent sous le signe de la « mobilité » et, tout en lui conférant quelque primat de sens et de valeurs, cette considération ramène à la fois le présent à une perspective autant descriptive, performative que quasi injonctive du « tout le monde (est) mobile », mais relègue aussi le passé à une forme « d'immobilisme » où, par effets d'optique, l'importance des déplacements serait moindre parce que les gens se « déplaçaient moins » ou pas. Il est assez aisé de considérer dans le premier argumentaire de légitimation de la mobilité, que la confusion des expériences et des faits de déplacements oublie, d'une part les conditions historiquement distinctes qui les génèrent, et d'autre part les particularités qui, pour une même période, différencient certains types de déplacements, leurs conséquences et leurs effets. Dans le second cas, « la cause mobilitaire » force à associer et à confondre des expériences pourtant si différentes (les déplacements migratoires⁴ avec ceux des cadres⁵), dans une même façon de (re)voir l'histoire. L'anthropocentrisme économique-social se fonde sur ce qui le supporte et ce qu'il (se) donne à percevoir en réintroduisant les vertus de la mobilité comme produit du capitalisme et de l'industrialisation à l'endroit même où le capitalisme avait justement amené, dans des configurations bien différentes là encore, des processus d'urbanisation⁶, de concentration de la main d'œuvre et de « sédentarisation »⁷.

D'une formule capable de soutenir la naturalisation du mouvement des Hommes aux intérêts à considérer le sens d'un certain mouvement, « la » mobilité est susceptible de faire oublier qu'elle n'est pas une occurrence neutre qui dirait, par elle-même le monde ou, mieux, qu'elle n'est pas dénuée d'enjeux et d'intérêts sociaux plus ou moins spécifiques. Quand **Christian de Montlibert** et **Philippe Fritsch** propose

¹ Cf. à ce propos la controverse sur la notion de capital de mobilité : Simon Borja, Guillaume Courty & Thierry Ramadier, « 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->

² Cf. de belles études sur la question : Jaubert J., Barbaza M. (dir.), *Territoires, déplacements, mobilité, échantillons durant la Préhistoire. Terres et hommes du Sud*, CTHS, 2005.

³ Cf. Urry John, *Sociologie des Mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Paris, Armand Colin, (coll. U), 2005, chap. 2.

⁴ Cf. Akoka Karen, Clochard Olivier, « Dans la jungle des villes », *Vacarme*, n°48, été 2009.

⁵ Cf. Wagner Anne-Catherine. *Les nouvelles élites de la mondialisation : Une immigration dorée en France*, Paris, Presses Universitaires de France, 1998.

⁶ Cf., entre autres, George Pierre, *La ville. Le fait urbain à travers le monde*, Paris, PUF, 1961

⁷ Laurent Jeanpierre, « La place de l'exterritorialité », *art. cit.*

une déconstruction de cette naturalisation d'un sens générique, **Marianne Blidon** pointe les présupposés de la mobilité lorsqu'elle est appliquée aux gays. Car, « La » mobilité, ou ses déclinaisons actuelles (quotidienne, résidentielle, étudiante, etc.), s'appuie sur des formulations que l'on interroge peu (l'accessibilité d'un site par exemple)¹. Ces déclinaisons peuvent être cependant comprises comme des concessions aux intérêts de groupes (politiques, techniciens, aménageurs, etc.) dont une des activités est de se focaliser sur la description d'un fonctionnement de la mobilité géographique comprise comme un flux, une métrique, mesurable et ajustable. En proposant librement son texte et prenant à rebrousse poil les demandes qui ont cours dans son univers quant à l'évaluation de la « mobilité », **Benoît Vimbert**, ingénieur et praticien urbaniste, nous indique déjà la manière dont l'immobilité est peu interrogée dans les enquêtes ménages-déplacements pour en proposer un traitement original qui indique qu'elle est à saisir à l'aune de la position sociale. Et, d'une autre manière, en creux, le document indique les manières dont l'univers des ingénieurs et techniciens pense la mobilité ou l'immobilité en rapport à ce qui serait la « position sociale » mais dans une perspective opérationnelle et politique.

La « mobilité » reste en effet définie et catégorisée en fonction d'intérêts spécifiques (de calcul de flux, d'ajustement de réseaux, de maillage, de territoire, etc.) en recoupant presque toujours un cadrage spatio-temporel : la mobilité quotidienne est distinguée de la mobilité résidentielle voire de l'immigration-émigration à partir d'une échelle de temps (temps court/temps long) qui peut recouper des critères géographiques d'échelle. Tel est le cas, par exemple, de « la mobilité quotidienne » qui, usitée par des chercheurs en science sociale, s'est diffusée en France dans les années 70 au travers d'appels d'offres ministériels auxquels ont répondu ces chercheurs, non sans conflits et enjeux avec des corps d'ingénieurs sur l'usage du terme « déplacement » dans leurs simulations. Dans d'autres débats, les urbanistes, semble-t-il « plus ouverts aux sciences humaines », l'utilisaient alors dans le sens de « mobilités résidentielles »². La catégorie, sensible aux traitements qu'elle subit, se modifie et, suivant l'effet de boucle (« looping effect »)³, elle revient sur le bureau du chercheur sans montrer qu'elle contient désormais d'autres choses que de pures raisons académiques de faire de la recherche.

Enfin, « la » mobilité permet de résoudre, par les évidences qu'elle propose, un certain nombre de contradictions de faits. C'est que la catégorie génère aussi, de par ses usages spécifiés selon certaines catégories d'agents, les diverses conditions de ses multiples applications variées. En effet, alors que les enclaves socio-spatiales se multiplient⁴ et que les dimensions politico-économiques se concentrent sur le « dévelop-

¹ A l'exception de : Larrouy Murielle, *L'invention de l'accessibilité. Des politiques de transport des personnes handicapées aux politiques d'accessibilité des transports urbains de voyageurs en France de 1975 à 2005*, Thèse de doctorat (dir. Piotet), Université Paris 1-Panthéon-Sorbonne, 2007 ; Pellerin Hélène, « De la migration à la mobilité : changement de paradigme dans la gestion migratoire. Le cas du Canada », *Revue Européenne des Migration Internationales*, vol. 27, n°2, 2001, pp.57-75

² Éléments tirés de : Bieber Alain, « Préface » à, Lévy Jean-Pierre, Dureau François, *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en question*, Paris, L'Harmattan, 2002.

³ Cf. Hacking Ian, *Entre science et réalité. La construction sociale de quoi ?*, Paris, La Découverte (coll. Textes à l'appui), 2001.

⁴ Nous renvoyons sur ce point, entre autres, aux travaux de Sylvie Tissot et Franck Poupeau (« La spatialisation des problèmes sociaux », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n°159, 2005 ; de Loïc Wacquant (« Designing Urban Seclusion in the 21st Century », *Perspecta: The Yale Architectural Journal*, 43, 2010, p. 165-178 ; *Punishing the Poor. The Neoliberal Government of Social Insecurity*, Durham and London: Duke University Press, 2009) ; ou encore de Mike Davis (*Au-delà de Blade Runner : Los Angeles et l'imagination du désastre*, Allia, 2006 ; *Le Pire des mondes possibles : de l'explosion urbaine au bidonville global*, Paris, La Découverte, 2006).

pement local » des régions et des villes¹, s'imposent pourtant l'idée d'un monde « ouvert », d'une « libre circulation des biens et des personnes », une « proximité », une « connexité » voire une « accessibilité » des espaces éloignés. La notion arrive donc, en fin de boucle, à servir le discours de ceux qui « surveillent et punissent » des catégories de population qui ont cru trouver dans la mobilité une possible liberté. Cette illusion n'aura duré que le temps gagné pour s'exiler, déménager ou voyager. Le même temps a permis à des responsables politiques d'élaborer une énième définition de la mobilité : celle qui s'inscrit dans les dispositifs sécuritaires et qui tend à ne plus faire bouger des populations². Ici aussi, du vagabondage à l'errance, ce que la mobilité peut ouvrir comme possible aux intérêts des uns, elle peut parfaitement le retirer aux autres. Une manière peut-être de légitimer seulement quelques-uns des modes de circulation, seulement une partie des déplacements et des personnes (qui serviraient cette idéologie) ?

des fondements de l'imaginaire « mobilitaire »

En partant de l'histoire de la mobilité dans un seul espace de production³, ne faut-il pas ouvrir sur une dynamique beaucoup plus vaste de transformation des cadres et des valeurs sur lesquels vont se fondre des manières de penser, de dire et de faire « la mobilité » ? Tout indique que la notion et la thématique commencent petit à petit à se *précipiter* en une forme « positive » dans l'imaginaire collectif, dès le XIX^e siècle. Ainsi dans certaines contrées⁴ du champ artistique avec la littérature et la poésie, voire même les sciences sociales, au travers des descriptions, évocations, déambulations et pérégrinations en ces villes qui évoluent et se modernisent comme dans la peinture, que se rencontrent les figures qui valorisent « l'instabilité », « le changement », « la variation »⁵. Dans l'avant et l'après première-guerre-mondiale, la notion a reçu l'appui du développement des sciences, de l'engouement pour le progrès technique, et l'urbanisation permettant d'envisager plus encore l'espérance de réussites et d'autres espaces possibles qui fondent les phénomènes d'exodes en tous genres dont l'« exode rural ». Dans ce contexte où se compose pratiquement l'imaginaire d'un modernisme jouxtant déjà le mouvement, la diffusion de l'automobile, le développement de l'aéronautique, l'éloge de la « modernité » se retrouvent glorifiés dans « le futurisme » fasciné par « la ville semblable à un immense chantier tumultueux, agile, mobile, dynamique [...] » ; dans « le suprématisme » russe où « l'âme est réveillée » par « la nouvelle vie métallique, mécanique, le grondement des automobiles, l'éclat des lampes électriques, les ronflement des hélices »⁶ ; dans le Bauhaus encore, avec Gro-

¹ Cf. : Le Galès Patrick, *Le retour des villes européennes. Sociétés urbaines, mondialisation gouvernement et gouvernance*, Paris, Presses de Science PO., 2003 ; Teisserenc Pierre, « Politique de développement local : la mobilisation des acteurs », *Sociétés Contemporaines*, n°18-19, 1994, pp.187-213.

² Cf. Bigo Didier, « Sécurité et immigration : vers une gouvernementalité par l'inquiétude », *Culture et conflits*, n°31-32, printemps-été 1998 et Torpey John, « Aller et venir : le monopole des "moyens légitime de circulation" », *ibid.*

³ Dont on trouvera des éléments spécifiques aux sciences sociales dans : Gallez Caroline, Kaufmann Vincent, « Aux racines de la mobilité en sciences sociales : contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité », in Flonneau Mathieu et Guigueno Vincent, *De l'histoire, op. cit.*, pp.41-55.

⁴ Un terme ici employé avec le sens que lui attribue Roger Brunet (*Le déchiffrement du monde*, Paris, Belin, coll. Mappemonde, 2001, chapitre 5, p.119).

⁵ « Meg Schapiro a analysé la correspondance qui s'établissait entre les toiles de Monet ou de Pissarro et les nouvelles formes des rapports sociaux : « en regardant ces tableaux qui présentaient avec réalisme le décors de son existence dans les atmosphères animées et changeantes, le rentier cultivé découvrait dans son aspect sensible, la mobilité de l'environnement, du marché, de l'implantation à laquelle il devait ses revenus et sa liberté » (Montlibert Christian de, *L'impossible autonomie de l'architecte. Sociologie de la production architecturale*, Strasbourg, PUS, 1995, p.195).

⁶ Malevitch cité par *ibid.*, p.194.

puis et Breuer qui valorisent le fonctionnel et la pratique au travers notamment des meubles mobiles, standardisés, « [...] conçus pour n'être rien d'autre que des dispositifs indispensables à la vie moderne »¹. Omniprésente dans ces formes *symboliques*, la mobilité se cristallise *de facto* « dans des réalités matérielles et des pratiques »². Elle s'impose alors dans les têtes en autant de représentations permettant d'imaginer, de penser, de se représenter et donc d'agir.

D'abord diffuse, dans les années d'après-seconde-guerre-mondiale, l'entendement socio-cognitif repose sur le *déplacement* comme figure philosophico-humaniste³ à laquelle les individus et les groupes peuvent faire appel quels que soient leurs intérêts spécifiques, figure antithétique des multiples formes de fermetures : « Parce qu'il incarnerait l'opposition à tout enracinement comme à toute nostalgie de l'âge d'or, le déplacement est loué pour permettre la rencontre des cultures, l'émergence d'un universalisme concret et d'un cosmopolitisme nouveau »⁴. Plus encore, dans les années 60, un certain nombre d'auteurs et d'intellectuels font l'éloge de la figure du déplacement individuel comme critique d'un corps prisonnier dans un capitalisme aliénant. Qu'il s'agisse d'« exil », de « fuite », d'« échappée », d'« errance » ou de « migration », cette critique vertueuse est alors porteuse, d'« [...] une dignité ontologique, [...] créditée d'une efficacité cognitive et politique, et ce – le fait est assez remarquable pour être souligné – contre l'opposition héritée, dans la tradition historique et la pensée stratégique, de la fuite et de la lutte, l'assimilation de la première à une trahison condamnée par les armées comme par les nations »⁵. Nous comprenons et expliquons mieux les sous-entendus génériques qui se retrouvent dans les représentations actuelles de « la » mobilité : un mouvement équivalent d'une évolution où la mobilité et ses variations thématiques trouvent des échos favorables dans des perspectives anthropocentriques relatives à un principe de liberté de l'homme (moderne ou postmoderne) et à ses activités en lien avec une société elle-même vue en « évolution » et où l'individu et l'individualisme, envisagés dans une sorte de processus « en progrès », gagnerait en « autonomie ».

ce que « la » mobilité cristallise et *précipite*

A travers l'esquisse de ce processus socio-historique se découvre un ensemble de cadres et de schèmes qui valorisent toutes les figures du mouvement. Ces fondements que l'on pourrait dire à *base symbolique constante* participeraient à la légitimation de « la » mobilité comme pleine réalisation de cet imaginaire où le mouvement serait alors, par la formule de mobilité, remis au goût de son temps. Il en résulte ainsi de l'institutionnalisation flottante et diffuse d'une perspective (de devoir faire et penser)

¹ Breuer, cité par *ibid.*, p.195.

² Sur l'imaginaire et le symbolique, cf. Godelier Maurice, *Au fondement des sociétés humaines. Ce que nous apprend l'anthropologie*, Paris, A. Michel [Bibliothèque des idées], 2007 et Durand Pascal, Dubois Jacques et Winkin Yves, « Le symbolique est le social », in *id.* (dir.), *Le symbolique et le social. La réception internationale de la pensée de Pierre Bourdieu*, Liège, ULG (coll. Sociopolis), 2005, pp.11-28.

³ « À tort ou à raison, du strict point de vue de l'exégèse philosophique, les notions de "lignes de fuite", de "déterritorialisation", de "nomadisme", de "différance", la critique de la métaphysique de la présence et des identités substantielles ou closes, l'opposition entre les "hétérotopies" et les utopies rencontrent en effet un vaste écho, aussi bien dans l'université que dans plusieurs autres secteurs de la société. L'expérience de la migration est parée, dans les études littéraires et les sciences humaines, de vertus positives qui ne lui étaient pas d'ordinaire associées, comme la capacité critique ou innovatrice » (Laurent Jeanpierre, « La place de l'exterritorialité », in Alizart Mark, Kihm Christophe (dir.), *Fresh Theory I*, Paris, Léo Scheer, 2005, p.330).

⁴ *Ibid.*

⁵ *Ibid.*, p.330.

en puissance, en apparence toujours « floue »¹ à un niveau global dans ce qu'elle désigne quand, dans le même temps, ce qui la constituerait comme représentation serait entendu, tant ceux qui en usent la réfracte à la mesure de leurs intérêts : organiser le sens du mouvement. En effet, ce flou suscite une expansion sociale visible, sensible et éclatée de propos, de slogans et de programmes qui confèrent explicitement à la mobilité d'autant plus d'assises qu'elle offre, dans le même temps, la possibilité à des groupes de se la réapproprier pour la (re)définir à la mesure de leurs intérêts dans leurs secteurs ou domaines d'activité (politique, éducation, aménagement, compagnie de transport, loisirs, etc.). *L'histoire nomade de la notion*² va ainsi de pair avec le suivi de groupes (qu'il s'agisse d'auteurs, d'experts, d'ingénieurs, etc.), qui ont théorisé ou ressassé la notion, ou qui la soutiennent de manière universaliste et qui l'appliquent en l'adaptant à de nouveaux domaines de la vie quotidienne, généralement ceux dont ils ont la charge. Comme dans le cas de l'émergence de nouvelles formes de mobilités de loisirs en France qui, par le biais d'« entrepreneurs de loisirs », « s'effectue grâce à des médiations sociales qui ont permis à une offre de produits nouveaux de répondre aux goûts et aux attentes d'une bourgeoisie et d'une moyenne bourgeoisie urbaine »³. Pétries de valeurs sociales et intégrées dans les « styles de vie », la distribution sociale des représentations et des pratiques des groupes mobiles n'en est pas pour autant toujours visible ou objectivement formulé. En effet, si « la mobilité est catégorisée par ses lieux » pour **Jean-Baptiste Frétigny**, elle est aussi catégorisée par ceux qui la disent, la mettent en scène : « La catégorisation repose sur l'association paradigmatique du déplacement [...] à l'affirmation d'un statut social élevé ». Tout se passe donc comme si ce credo en « la » mobilité, désormais intégrée dans l'imaginaire collectif re-déclinant le mouvement, trouvait preneurs, passeurs et courtiers dans des secteurs différents d'activités en des applications spécifiques ajustées à l'idéologie en vogue du moment.

Ainsi, sans se saisir des opérations de transformation, d'importation ou d'appropriation spécifiques de la catégorie par les activités de groupes ou leurs réalisations objectivées, nous ne pourrions envisager comment « la » mobilité, sur les bases d'une consistance transversale et générique assez homogène accrochées à l'imaginaire collectif que sous-tend le « mouvement », arrive à se réengendrer en valeur cardinale dans le monde d'aujourd'hui. D'un imaginaire à un autre, **Marianne Blidon** rappelle qu'il est nécessaire de re-questionner « la figure archétypique du gay qui monte à Paris laissant derrière lui sa campagne ou sa petite ville de province », lorsque **Cécile Vignal**, dans sa contribution au second volume, montre bien les conséquences de ces valeurs soutenues de la mobilité pour le monde ouvrier. Après la conquête capitaliste des fondements d'une vie territorialisée (de travail, d'activité, familiale, etc.) où « les entreprises cherchaient à rendre captif les salariés »⁴, dans une nouvelle rhétorique propre au *Nouvel esprit du capitalisme*⁵, « la » mobilité se mâtime maintenant de valeurs « positives » où la nécessité du « progrès » soutenue par l'idée d'une société « post-industrielle » autant que par les propositions postmodernes viennent « [...] justifier la restructuration du capitalisme fordiste en nouveau régime de production reposant sur la

¹ Cf. sur ce point spécifique : Dubois Vincent, *La politique culturelle. Genèse d'une catégorie d'intervention publique*, Paris, Belin (coll. Socio-histoires), 1999, « Troisième partie : L'institutionnalisation du flou » et « Conclusion : le succès d'une catégorie floue ».

² Cf. Koselleck Reinhart, *L'Expérience de l'histoire*, Paris, Le Seuil-Gallimard (coll. Hautes Etudes), 1997.

³ Cf. Bertrand Réau, « "Vivre sa passion du voyage". Mobilités de loisir et stratégie de (re)classement », colloque *Mobilité sociale-Mobilité géographique. Les enjeux sociaux-spatiaux de la mobilité ?*, Strasbourg, ADEUS/GSPE/LIVE, 26 mai 2011.

⁴ Outre l'article de Cécile Vignal dans le volume sur la question, on pourra lire aussi : Desage Fabien, « "Bouge de là ?" La mobilité résidentielle comme mot d'ordre », in Fol Sylvie, Miot Yoan, et Vignal Cécile, (dir.), *Mobilités résidentielles, territoires et politiques publiques*, Lille, Presses du Septentrion, 2013.

⁵ Boltanski Luc, Chiapello Eve, *Le Nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard, 1999.

flexibilité et la polyvalence »¹. Oscillant entre ces deux régimes, territorialisés et logiques de déterritorialisation, sinon fluidité dans la gestion de la force de travail², « la » mobilité apparaît capable de soutenir la transition vers le second régime comme de mode de vie à valoriser et à favoriser dans l'organisation du monde. Ainsi, comme le montre **Philippe Fritsch**, « l'injonction à "se recycler" pour s'adapter aux changements techniques et organisationnels dans les entreprises et les administrations, déjà présente dans les années 50-70, a pris le dessus de telle sorte que la mobilité fut bientôt prescrite comme une "nécessité impérieuse", en même temps que la "mondialisation", les "délocalisations", la "flexibilité", et quelques autres formules de la "nouvelle vulgate planétaire" ». Les présupposés de la liberté individuelle comme effets bénéfiques de la mobilité coïncident alors de façon *quasi magique* avec l'argumentaire de l'organisation libérale, aussi inscrite dans les « structures mentales »³, centrée sur les « décisions à prendre », les « choix » et les « projets » à opérer, guidés par la « rationalité » ou le « volontarisme » afin de dépasser les barrières qui constelleraient une société envisagée (aussi bien au niveau individuel qu'au niveau politique et économique) comme une course d'obstacles à surmonter ou à contourner « pour y arriver » ; bref, afin d'être intégré ou, mieux, inclus⁴ socialement, une seule solution : « Bouger pour s'en sortir »⁵. Au travers d'une vision utilitariste plus ou moins gestionnaire, qui flatte le « courage » (de tous ordres), la « force de la volonté » (et du « caractère ») ou l'« entreprise personnelle » (pour ne pas dire l'« entrepreneuriat »⁶) pour dépasser les barrières, « la » mobilité, comme nouveau principe de *rectitude* humaine dans les efforts et les mérites, trouve à s'imposer à la fois comme leitmotiv valorisé par rapport aux modes de gestion génériques politico-économiques préalablement mis en place, mais aussi comme croyance ou comme recours (plus ou moins *défectifs*) par les personnes pour s'extraire des contraintes de leurs existences⁷.

Cependant des recherches convergent maintenant vers ce constat et, à leur manière, les articles du **second volume** étayaient le principe dispositionnel où *les conditions de la mobilité sont des effets de capital* : bien ailleurs de ce que laisserait croire un « capital de mobilité » ou une certaine « motilité »⁸, les mobilités sont dépendantes des dispositions sociales, de l'inégale possession de capital économique, culturel ou social et de son difficile investissement dans de telles pratiques.

Et, dans le sens de ce qui est envisagé comme une société à parcours d'obstacles à surmonter, s'il est possible d'évoquer aujourd'hui la « mobilité généralisée »⁹,

¹ Jeanpierre Laurent, « La place de l'exterritorialité », *art. cit.*, p.332.

² Cf. sur point : Harvey David, *Géographie de la domination*, Paris, Les prairies ordinaires, 2008, pp.91-96.

³ Cf. notamment sur l'orientation des « structures mentales » : Pierre Bourdieu, « Effet de lieu », *in id.* (dir), *La misère du monde*, Paris, Seuil (coll. Points), 1998. Et sur le thème du néo-libéralisme spécifiquement : Denord François, *Néo-libéralisme version française. Histoire d'une idéologie politique*, Paris, Demopolis, 2007.

⁴ « La notion d'inclusion s'organise autour d'une conception systémique de la société. Elle suppose une conception expérientielle de la citoyenneté situant l'appartenance sociale dans la satisfaction des besoins individuels » (Ebersold Serge, « Autour du mot : "inclusion" », *Recherche et formation pour les professions de l'éducation*, n°61, 2009, p.72).

⁵ Cf. Le Breton Eric, *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin, 2005.

⁶ Cf. Vilette Michel, « Vendre et se vendre. Notes sur une attitude "libérale" devant la vie », *Regards Sociologiques*, n°21, 2001, pp.87-98 ; Caveng Remy, « Quelques aspects du nouveau régime de subordination », *Regards Sociologiques*, n°32, 2006, pp.5-21.

⁷ Il est remarquable que même le chômeur devienne et soit considéré, au travers de ses obligations, comme « l'entrepreneur de son devenir » (cf. Ebersold Serge, « L'insertion ou la délégitimation du chômeur », *Acte de la recherche en sciences sociales*, n°159, septembre 2004).

⁸ Cf. Simon Borja, Guillaume Courty et Thierry Ramadier, « La mobilité serait un capital : doutes et interrogations », *art. cit.*

⁹ Cf. Lannoy Pierre, Ramadier Thierry, « Introduction » à, *art. cit.*

c'est que ses implications pratiques sont peut-être à chercher dans un ordre global du monde où priment les perspectives opérationnelles de type utilitariste comme remèdes à des « problèmes sociaux », eux-mêmes prédéfinis comme « problèmes » auxquels « la » mobilité apporte, pour la gestion des populations ou de la main d'œuvre, des réponses métriques comme des solutions à *géographies variables*. **Philippe Fritsch** présente la manière dont la « formation pour adulte » a commencé dans les années 70 d'asseoir et de diffuser les normes de la mobilité comme solution pour le monde du travail et les politiques qui le pensent.

De fait, alors que « la » mobilité réoriente à ce point les perspectives et les regards pour promouvoir l'insertion dans l'organisation du monde et redéfinir le monde et son « accessibilité » (jusqu'à définir la ville par la mobilité¹), les inégalités sociales elles-mêmes sont alors perçues dans le cadre d'inégalités à caractères utilitaires dont les déterminants sont envisagés en termes de « potentiels d'insertion ». Renvoyant les analyses de production des inégalités à la gestion d'un (flux de) « capital humain » entendu comme favorisant autant le « bien être personnel » que « le développement économique et social »².

« la » mobilité comme assise d'un certain ordre économique ?

Le mouvement s'entend donc à présent dans un *ordre* mobilitaire où « le capitalisme déterritorialise et reterritorialise constamment [...] »³ en fonction de ses intérêts. Si ces « valeurs positives » définies et redéfinies par nombre de groupes sociaux dominants sont certainement un des gages de son efficacité économique et politique, il est de saisir que « la » mobilité n'est pas sans jouer un rôle de transmission dans la diffusion des transformations des orientations des nouvelles idéologies dont se pare le néolibéralisme pour continuer de s'imposer et répondre à ses contradictions. Car, en effet, cette catégorie, à elle-seule, « réalise une sorte de mutation qualitative rendue possible par le triomphe du réalisme économique sur les illusions idéologiques : il s'agirait de l'accès à un niveau supérieur dans l'histoire du monde caractérisé par le passage du clôt à l'ouvert »⁴.

Réintroduisant les principes d'une liberté fondée sur les bases des plus sensibles sentiments d'« épanouissement personnel » les multiples incitations à se déplacer sont organisées par les instances nationales et supranationales s'accordent déjà pour euphémiser les logiques de compétitivités économiques impliquant justement mobilités, flexibilités et ouvertures des marchés⁵. Parallèlement l'organisation du monde du travail pose, elle, encore plus fermement des couples d'impératifs à forte plus-value où les mobilités géographiques et professionnelles qui semblent toujours plus

¹ On pense ici à Jean Remy et Liliane Voyé (*La ville : vers une nouvelle définition ?*, Paris, L'Harmattan, 1992) ou encore à Michel Bassand pour qui « la ville est mouvement » (Michel Bassand, « Métropole et métropolisation », in M Bassand M., Kaufmann V., Joye D. (eds), *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, Presses polytechnique et universitaires romandes, 2001).

² La mobilité s'apparente tant à l'inclusion de la personne qu'elle aussi « [...] déplace les grilles de lecture des inégalités : elle rapporte la vulnérabilité sociale à l'absence de ressources culturelles, sociales, économiques, identitaires, relationnelles nécessaires à la réalisation de soi et à l'engagement social et non plus aux vulnérabilités liées à la division du travail » (Ebersold Serge, « Autour du mot : "Inclusion", *art. cit.*, p.73).

³ Laurent Jeanpierre, « La place de l'exterritorialité », *art. cit.*, p.338.

⁴ Pinto Louis, *Le café du commerce des penseurs. A propos de la doxa intellectuelle*, Bellecombe-en-Bauge, Croquant (coll. Savoir/agir), 2009, p.22.

⁵ Cf. Cusso Roser, « Quand la Commission européenne promeut la "société de la connaissance" », *Mots. Les langages du politique*, n°88, 2008.

« jouer comme des diplômés »¹, jouxtent la flexibilité, la gouvernance, la réussite et l'intégration par et dans le monde professionnel, l'ascension professionnelle et sociale, etc. Ainsi l'injonction à « faire des choix » et à « s'ouvrir au monde » est donc présentée comme un moyen de valoriser et d'enrichir les trajectoires personnelles et familiales grâce aux mobilités sociales, professionnelles et géographiques². Mais toute l'ambiguïté de ce processus qui serait « choisi » n'est pas sans dépendre des conditions sociales d'existence préalables quand par ailleurs, ces « choix » apparaissent comme une intériorisation des contraintes managériales les conduisant à opter d'une certaine manière pour une forme de mobilité leur permettant surtout d'éviter le déclassement. Et l'on explique aisément cette « efficacité cognitive » de la mobilité comme sa diffusion généralisée dans ce qu'elle sous-tend tant politiquement et économiquement que dans l'existence sociale.

La coïncidence des rhétoriques trouve ainsi un accueil favorable à la gestion économique des mondes : la Commission européenne cherche à préciser des « horizons », le dernier slogan du MEDEF stipule de « Bouger les lignes » ; de sorte que si chacun désire (légitimement) « prendre des distances », « changer d'air » ou « multiplier les expériences », ces dimensions ne sont pas sans faire écho à la hantise économique « du repli sur soi » et à ce « besoin d'air » des marchés³, à commencer par celui du tourisme et du voyage⁴. C'est au niveau de cette coïncidence complexe, ainsi que nous l'avons vu précédemment, que cet ordre économique s'élabore et se diffuse en des cadres de représentations et de pratiques (de consommation aussi) spécifiques. Et notamment, ainsi que le détaille *Jean-Baptiste Frétny*, dans « les publicités aéroportuaires [qui] promeuvent et objectivent une organisation spécifique du monde où mobilité spatiale et statut social, voire ascension sociale, sont supposés aller de pair ». Son étude pointe avec rigueur que « l'efficacité de l'argumentaire et de la rhétorique publicitaire réside précisément dans la mobilisation contextuelle d'imaginaires collectifs qu'ils contribuent à entretenir et à façonner. L'affichage participe pleinement des dispositifs marchands de captation de l'attention, [...] qui mettent en jeu des dispositions prêtées au public. Il qualifie socialement et spatialement les déplacements et les lieux parcourus ». Les opérateurs de discours et de pratiques qui amalgament les tendances « positives » de « la » mobilité et l'économie des biens et des services sont nombreux et les exemples ne manquent pas : ici ce sont des programmes scolaires, là des vitesses de train ou de débit et encore des publicités pour tous types de produits en tous lieux. Tout et tous replacent constamment la notion dans ses assises philosophico-humanistes (relatives à la « liberté ») permettant au fur et à mesure son (re)modelage idéologique, à chaque fois adapté à la pensée qui la (re)met en scène ici et maintenant.

De sorte que, en définitive, à contre-courant de ce que l'idéologie mobilitaire généralisée produit comme façons de voir et de penser, il apparaît bien plus nécessaire de suivre l'idée avancée par *Christian de Montlibert* selon laquelle « la mobilité ne résulte pas seulement des transformations structurelles produites par des changements

¹ Mehl Dominique, Dagnaud Monique, « Mobilité professionnelle », *Réseaux*, n°8, 1990, p.77.

² Cf. Vignal Cécile, « Ruptures du travail ouvrier et ruptures des rapports familiaux à la mobilité », dans le volume II de ce numéro double.

³ Cf. sur ce point, le livre manifeste de la présidente du Medef : Parisot Laurence, *Besoin d'air*, Paris, Seuil, 2007. Pour une analyse des logiques d'ouvertures des marchés et du monde du travail, cf. entre autres : Bihr Alain, « Le néo-libéralisme. Une politique de classe : le cas français », *Regards Sociologiques*, n°21, 2001, pp.21-29.

⁴ Un exemple magistral de modelage idéologique des vertus de la mobilité s'observe dans les publicités élaborées par les voyagistes juste après les mobilisations de 2011 en Tunisie pour soutenir et assurer à tout citoyen-voyageur-potential, à peu de chose près sur le mode de l'ironie, qu'il ne s'y passe rien (« En Tunisie la tension est à son comble » en slogan d'une photo de pieds sur un transat) et où les gens sont « Tous unis pour vous accueillir » (publicité de l'office national du tourisme Tunisien).

technico-économiques ni des stratégies et pratiques familiales plus ou moins élaborées sur des durées plus ou moins longues, elle dépend aussi, non seulement des représentations et associations, d’imaginaires plus ou moins complexes qui l’entourent et que s’y associent, mais encore des logiques idéologico-politiques qui, sous forme de discours et parfois de mise en place d’organismes, en définissent les contours, les contraintes et les possibilités de réalisation ». À ce stade, nous reprenons volontiers l’hypothèse déjà formulée selon laquelle « les évolutions techniques et les conséquences géographiques en termes de mobilité des biens et des personnes permettent de pérenniser les structures sociales en les masquant par ce renouvellement des supports techniques et géographiques »¹.

Loin donc d’indiquer un simple mouvement dans l’espace « géographique », « professionnel » ou « social », « la » mobilité révèle autant qu’elle dissimule un certain nombre d’enjeux contemporains parce qu’elle s’ajuste et est ajustée, ainsi que nous l’avons abordé, à d’autres logiques, à d’autres principes et d’autres structures qui participent à ces cadrages que cette pensée dominante rend méconnaissable comme modes de domination. Ne plus dépendre des croyances cristallisées sous la forme d’une idéologie tissées autour de la mobilité impose ainsi de refuser de la considérer comme « un discours de vérité » car, produit d’une activité sociale spécifiquement orientée, elle se diffuse, produit des effets tout en remplissant « une fonction idéologique, celle notamment de faire accepter la mobilité comme grandeur, de naturaliser les règles d’un monde connexionniste, où le capital social – les liens tissés avec autrui, leur nombre, leur forme – et l’aptitude à passer d’un espace à l’autre sont des atouts de plus en plus déterminants dans la concurrence entre les hommes »². Nous l’avons vu, si la notion est le creuset d’un imaginaire sous-jacent structurant et confortant la liberté comme l’autonomie individuelle, toute la *puissance symbolique* de ses usages n’en redessinent pas moins aussi directement, au travers de ses diffusions et appropriations, des images de dépassements, les voyages, l’imaginaire des dimensions géographiques et de ses frontières qui lui sont immédiatement associées. Et que si les tenants du capitalisme en sa version « néolibérale » se disent victimes des frontières, au travers de « la » mobilité », cette organisation dominante du monde et les discours qui l’accompagnent n’ont de cesse de situer et resituer les frontières (aussi en termes de frontières socio-cognitives) qui les servent.

C’est, pensons-nous, à cette mesure que la problématique du dossier sur la production sociale de la formule de mobilité, comme nouvelle norme impérative et impérieuse, pourra envisager *l’ancrage social de « la » mobilité* en proposant de la déchiffrer dans l’imaginaire collectif, à l’instar de toute *doxa*, comme *prototype* à caractère « libérateur » colorée par les multiples redéfinitions qu’engendre l’idéologie du *nouvel esprit du capitalisme*.

¹ Lannoy Pierre, Ramadier Thierry, « Introduction » à, *art. cit.*, p.14.

² Laurent Jeanpierre, « La place de l’exterritorialité », *art. cit.*, p.337.