

INTRODUCTION

Françoise DUREAU et Marie-Antoinette HILY

« La modernité, c'est le mouvement plus l'incertitude »
(Balandier G., *Le détour*, Paris, Fayard, 1985 : 14).

Proposer de parler de mobilité, c'est d'abord interroger les déplacements dans l'espace, mais aussi les facilités dont ils jouissent ou à l'inverse les freins qui les entravent. Interroger la mobilité, c'est aussi considérer les transformations sociales qu'elle produit et les nouvelles formes de socialisation qu'elle peut établir. Cette question sociologique, Georg Simmel l'avait déjà posée à propos des personnes migrantes. Il envisageait notamment les effets sociaux des migrations pour les rapports entre groupes mobiles et groupes fixes. Alors que la mobilité ne peut se concevoir sans l'immobilité, il en pensait les effets paradoxaux dans la « période moderne » : alors que le sédentaire peut facilement se déplacer, il se trouve alors mieux doté et plus libre de mouvement que « l'homme sans attaches », qui se trouve privé des ressources de la sédentarité (Simmel, 1999 [1908] : 662). Cette proposition offre là matière à débat à l'appui de travaux empiriques dans divers champs des sciences sociales, mais aussi sur ce qu'elle permet de dire sur l'« ouverture/clôture » des sociétés à l'autre au regard des expériences du déplacement dans le monde contemporain. John Urry (2005) considère même que les processus de mobilité dans leur complexité géographique et sociale, invitent à élaborer de nouveaux objets d'analyse construits « autour des réseaux, des mobilités et des fluidités horizontales » qui s'inscriraient dans « une sociologie de la mobilité ». Il écrit : « les processus sociaux doivent donc être repensés en fonction des multiples mobilités qu'ils comportent, ainsi que des nouveaux espaces de temporalités » (2005 : 189). Pour ce faire, il en appelle d'abord à une « sociologie mobile » remettant en question les découpages disciplinaires et invite ensuite à porter l'attention sur la transformation de la sphère publique et l'apparition d'une « scène de médiation publique » où de nouveaux « groupements sociaux » innovent à une échelle transnationale (2005 : 211).

Pour sa part Alain Bourdin (2005) propose de traiter des faits de mobilité selon trois directions qui cependant ne justifient pas la constitution d'un domaine sociologique spécialisé : étudier « l'individu social en mouvement », s'intéresser à la « gestion des dispositifs de proximité et de distance relationnelle », analyser « le déplacement consommatoire » et ses conséquences (2005 : 18-19). Dans cette perspective, la mobilité est à la fois « analyseur » des dimensions du social et se voit doter de la capacité méthodologique de desserrer « les contraintes classiques des sciences sociales ». Il faut, écrit Alain Bourdin, « radicaliser et complexifier l'étude des faits de mobilité, mettre le questionnement transversal sur la mobilité au sens large – et en particulier l'idée d'une mobilité généralisée – en tête du programme de la sociologie, car il est théoriquement très productif, mais (...) il ne faut certainement pas développer une sociologie « spécialisée » des mobilités » (2005 : 20).

Faire des phénomènes de mobilité une question pour les sciences sociales nous renvoie donc au débat abordé par John Urry, Alain Bourdin et les différents auteurs qui ont contribué à l'enrichissement des problématiques. On peut se référer aux ouvrages collectifs publiés ces vingt dernières années : ARU, 1993 ; Hirschhorn et Berthelot, 1996 ; Bonnet et Desjeux, 2000 ; Allemand *et al.*, 2004 ; Vodoz *et al.*, 2004 ; Bourdin, 2005 ; Bonnet et Aubertel, 2006.

Mais il est bien difficile de rendre compte de la notion de mobilité et de ses usages dans les sciences sociales comme il est difficile d'énumérer les objets qu'elle désigne, tant ses champs d'application sont vastes, allant du sujet migrant qui évolue dans plusieurs cercles culturels et se trouve en mesure de maîtriser différents contextes économiques et sociaux, aux catégories de populations pratiquant la ville dans leurs capacités à l'habiter et la parcourir, en passant par les enjeux classiques de la sociologie autour de la mobilité sociale. C'est d'ailleurs en se démarquant de la prise en compte des mobilités verticales que John Urry tente de construire une autre approche de la mobilité qui explore les liens entre personnes mobiles, motifs des mouvements et effets sur la vie et l'organisation sociales.

Et c'est bien là, le sujet de cet ouvrage collectif dont les auteurs se sont emparés, chacun à leur manière, pour analyser quelques pièces du puzzle que composent les déplacements. Quels territoires, localités, lieux, les hommes dessinent dans leur mouvement, pourrait être l'interrogation principale qui rassemble les différents textes que nous publions, mais pour être complet on doit lui associer une autre idée sous-jacente : quels sont les ressorts de l'action et comment les hommes dans leurs déplacements produisent du social. Soutenues par des travaux empiriques, les interrogations théoriques qui animent les auteurs visent à réfléchir à différentes échelles spatiales et temporelles aux modalités d'articulation des conditions matérielles et sociales de la mobilité avec les projets des hommes inscrits

dans des rapports sociaux : parenté, famille, voisinage, groupe de pairs, réseaux professionnels, etc.

De ces propositions issues de différents « mondes de la mobilité » et qui s'appliquent à des objets variés, nous en retiendrons deux qui composent les deux parties de l'ouvrage et qui correspondent aussi à des sujets de connaissances privilégiés (les migrations internationales ; les mobilités dans la ville et la production de localité), en ce sens où ils permettent d'informer les pratiques et les motifs de l'action de mobilité et de comprendre ce qui se passe lors du déplacement.

La première partie de cet ouvrage aborde *la mobilité et le projet migratoire*. Les points de vue développés par les auteurs informent ici un aspect particulier des processus de mobilité, celui qui relève des formes de la migration et de leurs réalisations.

Tout d'abord vient le texte de Emmanuel Ma Mung sur « les mondes migratoires » et la migration comme action. Il nous invite d'entrée de jeu à une rupture dans la compréhension des migrations, rupture qui écarte de l'analyse la recherche de causalités, les déterminants de la migration, pour privilégier ce qu'il nomme « un point de vue » – un paradigme – de l'autonomie. C'est en plaçant la distance au cœur de la constitution de la migration comme objet que peut s'appréhender la question du rapport : rapport aux espaces de l'ici et du là-bas, rapport aux espaces parcourus et enfin rapport à l'autre et à soi. Les conséquences qu'entraîne cette posture sont de plusieurs ordres. Elle nécessite d'abord de redonner une place aux actions des hommes (« la façon dont les groupes aménagent pour eux-mêmes les "conditions" extérieures ») ; elle conduit ensuite à prendre en compte le point de vue du sujet (comment il organise pour lui « l'extériorité matérielle »). Dans cette logique, un autre chemin peut permettre de mieux comprendre comment en partant du point de vue du migrant (« penser de l'intérieur »), on accède non pas *a posteriori*, histoire migratoire faite, aux intentions rétrospectivement formulées, mais à des activités perceptibles, descriptibles et racontables : se déplacer, commercer, s'associer, etc. La notion de projet migratoire, telle que la formule Emmanuel Ma Mung devient alors un cadre suffisamment large pour rendre compte à la fois des intentions de mobilité et des conditions de réalisation de cette mobilité.

On peut lire le texte suivant de Christophe Daum « Le travail de la terre et le salaire du chantier : logiques migratoires en région de Kayes au Mali » non pas strictement dans la problématique proposée par Emmanuel Ma Mung, mais dans celle des logiques migratoires décryptées sur une durée suffisamment longue pour mesurer des changements dans les décisions d'émigrer pour de jeunes villageois vivant dans la région de Kayes, espace malien fortement touché par les départs. Le vocabulaire de Christophe Daum est celui des attentes, des objectifs et des stratégies déployés par

ceux qui ne souhaitent que « partir » qu'ils justifient par « Ici il n'y a rien » et 10 ans plus tard par « Ici il n'y a (toujours) rien ». On retrouve ainsi questionné le « projet migratoire » tel que l'auteur précédent en décrit les caractères particuliers, mais la démarche explicative de Christophe Daum s'inscrit dans des changements de contextes économiques et surtout politiques. En revisitant son terrain avec l'idée de cerner les évolutions ou les modifications dans les stratégies migratoires, l'auteur montre que les deux bouts de la chaîne migratoire, au Mali et en France, sont imbriqués de telle manière que l'enquête en 1995 concluait que l'absence de formation ici et la possibilité d'autonomisation là-bas s'affirmaient comme les ressorts des départs. Dix ans plus tard et bien que la situation économique se soit améliorée grâce notamment aux remises des émigrés, les désirs de départ rencontrent l'hypothèse de l'auteur : la recherche d'un travail salarié pour soi. Ainsi l'opposition « travail de noir »/« travail de blanc » donne du sens à l'émigration dans l'aspiration à s'émanciper par les normes du salariat, du travail aux champs. Ce n'est d'ailleurs pas le rêve d'une ascension sociale rapide (peu croient encore à l'argent facile) que poursuivent ces jeunes villageois en 2005, mais celui d'un emploi mensualisé, tout en connaissant bien le raidissement des politiques migratoires en Europe : l'intérim du « col bleu » contre le travail aux champs. Cette vision du travail, saillante dans le projet migratoire de ces jeunes, est aussi un moyen d'assumer un statut d'adulte. Mais que devient ce projet, quand ces jeunes, inscrits dans des rapports familiaux et largement dépendants des ressources des aînés, ne disposent de rien en propre ?

Les contraintes familiales qui pèsent sur les jeunes en âge de travailler sont à mettre en relation avec les notions de devoir et d'obligations nous dit André Quesnel dans sa contribution « De la communauté territoriale à l'organisation familiale en archipel : la mobilité spatiale des familles rurales en Afrique de l'Ouest et au Mexique ». C'est à propos des relations contractuelles entre les « migrants » et la famille ou le groupe domestique que l'auteur discute de ce qu'il appelle le « contrat migratoire ». Il aborde dans cette perspective la question des déterminations contextuelles de la mobilité et de la contextualisation du projet migratoire. André Quesnel revisite ainsi trois recherches qu'il a menées au cours des trente dernières années (dans les années 1970 dans des régions rurales du Burkina Faso et du Togo, et tout récemment dans l'État de Veracruz au Mexique) sous l'angle de la complexification spatiale et temporelle des mobilités que génèrent et structurent des espaces économiques de forte attraction.

Une des originalités de la démarche est de saisir sur le temps long les déplacements internationaux de travail en les inscrivant dans des structures de production différentes (économie de plantation, système de production agricole, exploitation pétrolière) et dans des dynamiques d'installation et/ou de pratiques de territoires-circulatoires. Le « projet migratoire » est lié

au « contrat migratoire » passé avec la famille qui contraint le migrant dans son parcours migratoire et dans des finalités quasi-imposées : stratégies de survie ou de capitalisation. Certaines familles en arrivent à développer une « économie familiale d'archipel » contrôlant ainsi les mécanismes de circulation en vue d'une redistribution matérielle et symbolique de biens acquis dans la migration. Le concept d'archipel, très présent également dans les travaux de Jean Rémy sur la mobilité (2004), permet à André Quesnel de tenir dans une même analyse, espaces, parcours et modalités d'organisation sociale et économique. Dans cette logique, la mobilité est une ressource plus ou moins accessible et rentable, selon la composition de la famille, le rôle des pères dans la gestion et l'échange des retombées économiques de la migration. Mais, dans la réalité, ce modèle de référence souffre de variations importantes : à un pôle, les « héritiers » qui participent de cette économie familiale, à l'autre pôle les « désobligés », les nombreux jeunes gens qui s'émanent des contraintes familiales. André Quesnel montre bien comment la famille riche ou pauvre est en quelque sorte productrice de nouveaux migrants. Mais ce sont les lieux d'ancrage et de mobilité qui retiennent l'attention, parce qu'ils constituent « la figure de l'archipel », qui ne peut s'organiser en milieu rural particulièrement et dans les régions enquêtées que dans le rapport sédentarité/possession d'une terre et mobilité/emploi. Dès lors la mobilité questionne de façon radicale le rapport au foncier et par extension au territoire.

Après avoir examiné la migration comme projet, la deuxième partie de l'ouvrage, *Mobilité et production de localité*, tente de saisir sur le terrain de la ville les pratiques de mobilité (qui ne concernent pas uniquement des migrants qui font une entrée dans la ville), mais aussi les modes de spatiation et la production subjective de l'environnement. L'attention portée ici au rapport des individus à l'espace et à la production des lieux illustre bien le positionnement des différentes sciences sociales engagées depuis la fin des années 1970 dans une « analyse moderne de la mobilité » (Brun, 1993 : 6), non spécifique d'ailleurs à la recherche urbaine : les réflexions proposées par André Quesnel sur « la mobilité et la construction des lieux », à propos de travaux menés dans différentes régions rurales des pays du Sud en constituent un bon exemple.

Dans son texte « Mobilités urbaines : des pratiques sociales aux évolutions territoriales », Jean-Pierre Lévy part de l'idée que la « mobilité urbaine » est à considérer comme un fait social qui doit s'envisager en tenant compte des dispositions des individus et des capitaux dont ils sont dotés et qui comprend l'ensemble des déplacements urbains. Cette posture, également défendue par des auteurs tels que Bassand et Kaufmann (2000) conduit Jean-Pierre Lévy à envisager trois pôles de la mobilité : l'accessibilité, le comportement, intégrant le capital social, et les facteurs économiques et temporels. Son

propos est d'appréhender les mobilités urbaines en intégrant dans une même approche, mobilités résidentielles et mobilités quotidiennes, qui ont donné lieu au cours des dernières décennies à « la constitution de champs de recherche cloisonnés » (Bassand et Kaufmann, 2000 : 131). Sa démarche permet de montrer en s'appuyant sur le cas de l'agglomération parisienne que mobilités et territoires sont indissociablement liés pour rendre compte notamment des processus de confinement spatial. Dès lors la mobilité est déterminante dans l'accès aux ressources comme l'emploi, les loisirs, etc., et l'auteur de conclure que loin des injonctions à la mixité sociale dans les espaces résidentiels pour résoudre les inégalités, c'est bien au contraire la « possibilité de mobilité » qui permet de desserrer la quasi contrainte de ne pouvoir sortir de son lieu de résidence ; ce qui revient à dire que l'« égalité spatiale appelle à davantage de mobilité et que, en bien des aspects la mobilité s'impose comme une norme de l'intégration sociale ». Ces conceptions de la mobilité urbaine s'inscrivent dans une logique compréhensive des processus de métropolisation où les formes d'habiter dépendent largement des capitaux dont les citoyens disposent. Comment alors se comporte l'individu dans l'espace urbain ? Quels rapports entretiennent le capital culturel incorporé ou acquis et les comportements spatiaux ?

C'est en psychologue de l'environnement que Thierry Ramadier tente de répondre à ces questions. Sa contribution « Capital culturel, lisibilité sociale de l'espace urbain et mobilité quotidienne » informe donc sur la mobilité quotidienne et son rapport à l'insertion sociale et spatiale. L'auteur aborde le sujet sous un angle particulier, celui des citoyens qui non seulement se déplacent mais se positionnent socialement dans l'espace. Au départ de l'analyse, le concept de représentation qui est un outil cognitif permettant d'appréhender le rapport entre caractéristiques de l'espace et comportements spatiaux. La lisibilité sociale (représentation sociale de l'espace) devient centrale pour comprendre les déplacements mais aussi le rapport à un espace non familier notamment quand on a affaire à des migrants dont les « capitaux culturels du rapport à l'espace » varient significativement. Pour Thierry Ramadier, il apparaît aux termes d'expérimentation avec des groupes d'étudiants étrangers en résidence à Paris de différentes origines culturelles, qu'il semble plus pertinent d'analyser la mobilité quotidienne non pas comme un capital qui permet de comprendre les modes d'insertion sociale, mais plutôt comme mode d'insertion sociale et spatiale qui dépend de capitaux nécessaires à sa mise en œuvre. Ce jeu entre déplacement et (re)placement s'inscrit dans un double rapport individu/espace et individus entre eux, lequel donne sens à l'espace. Résultat important qui s'écarte d'un déterminisme de compétences culturelles incorporées pour s'insérer socialement dans des mondes inconnus, pour s'engager sur une autre voie : la production sociale collective de significations environnementales qui deviennent un enjeu de lutte. Dans cette logique, « la mobilité quotidienne

s'appuie et contribue à renforcer les ségrégations socio-spatiales », résultat à discuter en regard des conclusions du texte de Jean-Pierre Lévy.

Le dernier texte publié dans cette deuxième partie « Quel temps aujourd'hui en ces lieux incertains? », proposé par Michel Agier, s'écarte quelque peu de la logique des précédents. Parce qu'il aborde une autre forme d'occupation de l'espace vouée au provisoire mais qui perd de son caractère éphémère quand la mobilité forcée devient une immobilité tout aussi forcée, il nous conduit « dans quelques espaces marginaux », là où se construisent des localités nouvelles. C'est en anthropologue que Michel Agier pose la question des déplacements et des stratégies d'emplacement de populations qui contribuent à former des espaces parfois inédits avec pour nom, zones, refuges, squat, camps, etc. De la mondialisation, découlent des formes de mobilités qui signifient le départ, la rupture, la séparation et tout un vocabulaire de l'instable et de l'incertain dont se fait le témoin l'auteur dans sa caractérisation des « hors-lieux » : lieux pour « déplacés internes », lieux pour « réfugiés » géographiquement et socialement « à part ». Ces lieux conçus comme de passages durent ; s'installent alors des relations sociales qui inscrivent la « mobilité arrêtée » dans un espace effectivement construit. Pour Michel Agier saisir ces espaces intermédiaires c'est aussi interroger la production plus ou moins durable de marges et en définitive les fêlures dans le monopole des lieux de la définition des identités.

Enfin, William Berthomière nous livre dans « Pas de monde sans mobilités » sa lecture des contributions de cet ouvrage collectif, lecture libre et digressive qui vient encore enrichir les approches de nos auteurs en convoquant deux scènes de la mobilité : la rue comme lieu où se déploient et s'observent les mouvements des gens ; et le cyberspace comme lieu où s'expérimentent des échanges d'une autre nature que ceux qu'autorisent le face à face, le côtoiement, etc., à la faveur des temps de la rue, ceux que ponctuent les heures des affaires dans l'espace public et celui intime du privé. Spectacles de la rue, spectacles d'internet qui modifient les façons d'être.

Les formes de mobilité décrites dans cet ouvrage plurivoque mettent en lumière de nouveaux processus dont celui que décrivait Richard Sennett quand il écrivait que « dans la nouvelle économie l'expérience dominante est celle de la dérive de lieu en lieu, de job en job » (2000 : 31). Le migrant est devenu aujourd'hui la figure contemporaine exemplaire de l'effacement des repères stables que proposaient les groupes ancrés dans des territoires à l'histoire faite et celle, déroutante, de l'expérience active du déplacement. C'est pourquoi la grande ville est l'espace par excellence de la mobilité, du déplacement/replacement, espace qui aujourd'hui ne peut se saisir comme totalité selon Lamia Missaoui et Alain Tarrius « tant sa mise en

forme dépend désormais d'espaces et de populations *qui lui sont extérieurs* » (2006: 45), indiquant par là, le glissement de conception qu'entraîne la considération de la ville comme lieu-monde à celle de lieu-passage.

L'analyse des enjeux contemporains des mobilités appelle à poursuivre les recherches empiriques et à interroger les transformations qu'elles génèrent dans une ville considérée non pas comme une entité close mais en tenant compte d'autres échelles territoriales. Les textes publiés dans cet ouvrage ont tous contribué à leur manière à une lecture des pratiques de mobilité qui s'écarte de l'opposition classique entre ancrage et mobilité et réinterroge les divisions disciplinaires et thématiques traditionnelles. C'est bien une appréhension globale des formes de mobilité et de leurs relations qui est en jeu dans la compréhension des transformations sociales et spatiales produites par la mobilité et constitue le défi de cet ouvrage : faire dialoguer « les mondes de la mobilité ».

Références bibliographiques

- ALLEMAND S., ASCHER F., LÉVY J., 2004, *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin – Institut pour la ville en mouvement.
- BASSAND M. et KAUFMANN V., 2000, « Mobilité spatiale et processus de métropolisation : quelles interactions? », in BONNET M. et DESJEUX D. (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, p. 130-140.
- BONNET M. et AUBERTEL P. (dir.), 2006, *La ville aux limites de la mobilité*, Paris, PUF, Sciences sociales et sociétés.
- BONNET M. et DESJEUX D. (dir.), 2000, *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF.
- BOURDIN A., 2005, « Les mobilités et le programme de la sociologie », *Cahiers Internationaux de Sociologie*, vol. 118, n° 1, p. 5-21. (http://www.cairn.info/article.php?ID_ARTICLE=CIS_118_0005)
- BOURDIN A. (dir.), 2005, Mobilité et modernité, *Cahiers Internationaux de Sociologie*, vol. 118, n° 1.
- BRUN J., 1993, « La mobilité résidentielle et les sciences sociales. Transfert de concept et questions de méthodes », *Les annales de la recherche urbaine*, n° 59-60, *Les mobilités*, p. 2-14.
- HIRSCHHORN M., BERTHELOT J.-M. (éd.), 1996, *Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialisation ?*, Paris, L'Harmattan, coll. Villes et entreprises.
- MISSAOUI L. et TARRIUS A., 2006, « Villes et migrants, du lieu-monde au lieu-passage », *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 22, n° 2, p. 43-63.
- LES ANNALES DE LA RECHERCHE URBAINE, 1993, n° 59-60, *Les mobilités*.

- RÉMY J., 2004, « Cultures de la mobilité et nouvelles formes de territorialité », in VODOZ L., PFISTER GIAUQUE B., et JEMELIN C. (éd.), *Les territoires de la mobilité: l'aire du temps*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, p. 13-42.
- SENNET R., 2000, *Le travail sans qualités. Les conséquences humaines de la flexibilité*, Paris, Albin Michel (Référence originale: 1998, *The Corrosion of Character. The Personal Consequences of Work in the New Capitalism*, New York, W.W. Norton and Company).
- SIMMEL G., 1908, traduction française en 1999, *Sociologie. Études sur les formes de la socialisation*, Paris, PUF.
- TARRIUS A., 2007, *La remontée des Sud. Afghans et Marocains en Europe méridionale*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.
- URRY J., 2005, *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie?* Paris, Armand Colin.
- VODOZ L., PFISTER GIAUQUE B., JEMELIN C. (dir.), 2004, *Les territoires de la mobilité. L'aire du temps*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.