Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 54 (1981)

Heft: 6

Artikel: Sens et portée de la mobilité spatiale

Autor: Bassand, Michel

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-128357

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Sens et portée de la mobilité spatiale

1. La problématique[1]

La mobilité spatiale est porteuse d'enjeux considérables: c'est par elle, entre autres, que les sociétés fonctionnent et se transforment.

Il serait erroné de croire que la mobilité spatiale est un phénomène propre aux sociétés industrielles avancées. Les travaux des ethnologues démontrent que la plupart des groupes humains primitifs survivent grâce à leur capacité de mobilité spatiale. Relevons les pérégrinations quotidiennes d'une partie de ces groupes en quête de végétaux, de minéraux et d'animaux indispensables à leur vie quotidienne, les mouvements migratoires saisonniers répétitifs du groupe pour échapper à des conditions climatiques ou socio-politiques peu clémentes. Souvent, ces deux types de mobilité sont accompagnés de migrations définitives, contraintes ou pas, du groupe entier.

Si nous considérons maintenant les sociétés contemporaines, la mobilité spatiale y joue un rôle crucial: tout le monde connaît les mouvements de population, de toute nature, entre localités, régions, nations et continents. L'histoire des sociétés industrielles et urbaines devrait un jour être contée sous l'angle de ces déplacements.

Si nous focalisons maintenant notre regard sur les sociétés d'Europe occidentale, dont le chômage croissant est un des symptômes les plus inquiétants de la crise économique qu'elles traversent, nous nous rendons compte que la mobilité spatiale devient un objet de vifs débats. Résumons-les: pour d'aucuns, la lutte contre le chômage implique entre autres une main-d'œuvre plus mobile. Pour d'autres, vivre et travailler au pays, devient de plus en plus une revendication majeure, ils refusent purement et simplement la moblité spatiale.

Qu'entendons-nous par mobilité spatiale? Nous comprenons ce terme de manière aussi large que possible. Il englobe notamment les migrations internationales et interrégionales, l'exode rural, les mouvements pendulaires, les multiples déplacements d'affaires, de loisirs, de consommation, la mobilité résidentielle, le tourisme.

2. Conditions pour rendre compte de la mobilité spatiale

Pour rendre compte de la mobilité spatiale, il convient de tenir compte de cinq conditions. Examinons-les rapidement.

La *première condition*, c'est l'interdisciplinarité. Il est impossible de comprendre et d'expliquer la mobilité spatiale si, entre autres, les contributions de la géographie, de la démographie, de l'économie, de la science politique, de la psychosociologie et de la sociologie ne sont pas prises en compte. Nous ne voulons pas dire par là que toutes recherches empiriques sur le terrain soient le fait d'équipes comprenant des spécialistes de ces six domaines au moins. Ce que nous entendons, c'est que l'économie, par exemple, ne peut pas à elle seule rendre compte de la mobilité spatiale, et qu'il serait aberrant de réduire ce phénomène à sa dimension économique. La science économique doit absolument intégrer dans sa recherche les dimensions mises en relief par les autres sciences sociales.

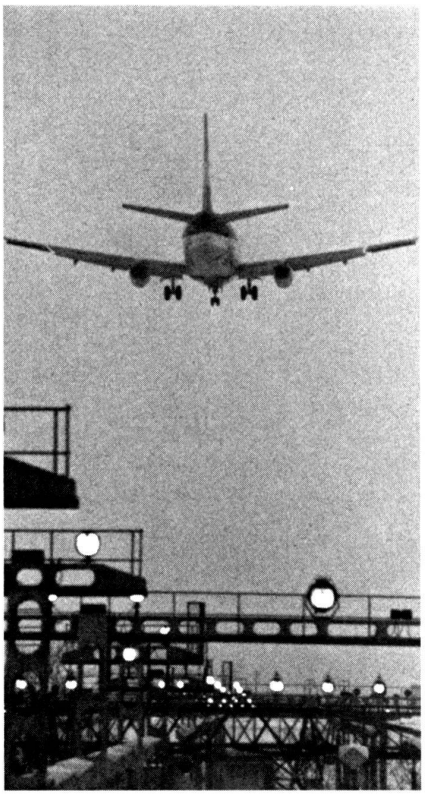
Mouvements de population de toute nature...

Une *deuxième condition*, c'est de reconnaître à la mobilité spatiale un niveau macro-social et un niveau micro-social. Le premier est notamment celui des structures, des institutions et des organisations. Le second concerne les acteurs qui communiquent, prennent des décisions, s'influencent, se déplacent.

Ces deux niveaux irréductibles interagissent et s'influencent mutuellement. Les acteurs ont des pratiques conditionnées par le champ de contraintes structurelles, institutionnelles et organisationnelles, mais les actions qu'ils mènent contribuent à modifier ces structures, voire à en créer d'autres, souvent de manière inattendue.

Ainsi les explications données jusqu'à ce jour à la mobilité spatiale sont trop de nature macro-sociale, c'est-à-dire qu'on a trop étudié la mobilité spatiale en fonction des transformations structurelles de la société. «Dire que le migrant est poussé à quitter sa ville ou son pays natal pour briguer un emploi, vivre sous un meilleur climat, rejoindre sa famille ou une communauté dans laquelle il se sent en sécurité, c'est sans doute référer la migration à une trame explicative nécessaire, mais trop générale, impuissante à rendre compte de l'ambiguïté de chaque décision particulière. (...) Car la décision de migration est toujours ambiguë, comme l'exprime bien, mais là encore de façon abstraite, le couple conceptuel «attraction-répulsion». On émigre pour rejoindre sa famille, mais aussi bien pour la fuir; pour occuper un emploi supposé plein d'avantages, mais aussi par lassitude d'un autre, qui était peut-être plus stable et tout aussi lucratif; pour s'intégrer dans un groupe, ou pour n'avoir pas pu se faire accepter par un autre... Comment peser exactement ces motivations alternées, parfois contradictoires, parfois conjuguées? Comment estimer aussi la part, dans la décision de migration, d'éléments comme l'attrait de la grande ville, l'entraînement collectif,

l'exemple de ceux qui partent et les sollicitations épistolaires, auréolées de prestige du lointain, de ceux qui sont déjà partis, le «coup de foudre» éprouvé pour un pays ou une ville à l'occasion d'un voyage ou d'un récit, le coup de tête...[2] *En d'autres termes encore, du point de vue de l'acteur, la mobilité spatiale implique donc un jugement sur la société et reflète sa volonté de s'y forger un rôle et une position sociale.*

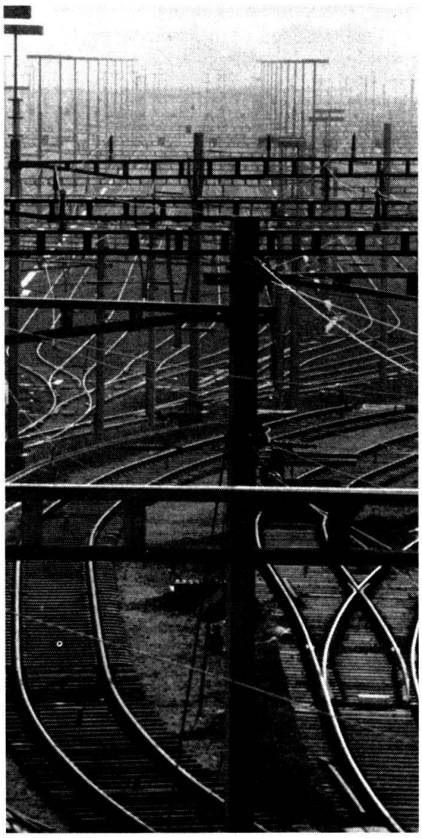


Moyens de transport rapides et puissants

Une *troisième condition* consiste à considérer non seulement les flux de la mobilité, mais encore ses déterminants et ses conséquences. Il n'est plus possible de cantonner la mobilité spatiale à l'un ou l'autre de ces termes. La mobilité spatiale doit être conçue sous l'angle des flux, de ses *déterminants* et de ses *conséquences*, aux niveaux micro- et macro-sociaux des multiples domaines de la réalité sociale.

La *quatrième condition* rend le problème plus complexe encore. L'immense partie des recherches qui ont été effectuées jusqu'à maintenant concernent les migrations internationales et interrégionales. Pourtant, ce ne sont pas les déplacements les plus nombreux, ni peut-être les plus significatifs des sociétés contemporaines. L'étude de la mobilité spatiale ne peut plus être cantonnée à ces deux types. Les mouvements pendulaires (liés au travail, aux loisirs, à la consommation), la mobilité résidentielle, le tourisme, etc. forment aussi une masse très considérable de déplacements. Si nous pensons que la mobilité spatiale ne peut pas être réduite aux migrations, ce n'est pas seulement pour des questions d'importance, mais c'est parce que les *divers types de mobilité forment un réseau de flux et de reflux;* la compréhension d'un type de mobilité spatiale passe par la prise en compte de la globalité de ce système. Les migrations internationales, les migrations interrégionales (rurales-urbaines, urbaines-rurales, urbaines-urbaines), la mobilité résidentielle, les mouvements pendulaires, la mobilité de loisir, pour ne citer que ces cinq types, s'articulent, s'engendrent mutuellement, se complètent, s'opposent, se remplacent l'un par l'autre, selon notamment les conjonctures, les phases du développement socio-économique, les innovations technologiques en matière de transport, l'organisation du phénomène urbain.

Si les divers types de mobilité spatiale forment un réseau de flux et de reflux, ce dernier est aussi lié aux autres formes de mobilité qui animent une société: mobilité sociale et professionnelle, cycle de vie, mobilité culturelle (passage d'une culture à une autre), mobilité des facteurs de production (capitaux, équipements, technologies). Il existe entre la mobilité spatiale et ces diverses formes de mobilité des combinaisons multiples qu'il serait trop long de dénombrer et de décrire ici. En d'autres termes, *le mouvement d'un acteur est très souvent précédé, accompagné ou suivi d'un ou de plusieurs autres types de mobilité,* ou sociale, ou professionnelle, ou relative au cycle de vie, ou culturelle.



Outre ces quatre conditions, *il convient d'en ajouter une cinquième.* Elle est formée de deux facteurs particulièrement importants: l'organisation et l'espace, et le système des transports et des communications. Il y a mobilité spatiale parce que l'espace est structuré en fonction de la division du travail sociale et technique. Dans les sociétés industrielles avancées, cette division s'accentue considérablement. Nations, régions et localités tendent à se spécialiser économiquement, socialement, culturellement. Pour fonctionner, une telle organisation implique une mobilité spatiale intense ou en d'autres termes une «mobilisation» poussée des individus et des groupes. Ajoutons finalement que les sociétés d'un continent, comme les régions d'une société, et les localités d'une région, ne sont pas seulement différentes, mais elles sont reliées par des rapports sociaux, politiques et économiques asymétriques. *La mobilité spatiale épouse ce système asymétrique et contribue à la reproduire.*

La mobilité spatiale est par ailleurs rendue fluide et aisée par la mise à disposition de moyens de transport rapides et puissants, ainsi que d'autres moyens de communication. A leur tour, ces innovations technologiques permettent des redéploiements nouveaux de l'économie et de l'habitat qui, à nouveau, ont une incidence sur l'évolution de la mobilité spatiale. La suburbanisation, la rurbanisation, le développement de zones touristiques, avec l'ampleur que nous leur connaissons, n'auraient pas été possibles sans moyens de transport et de communication adéquats.

3. *Organisation de l'espace et mobilité spatiale*

Pour concrétiser les propos du précédent paragraphe, explicitons les rapports entre l'organisation de l'espace et la mobilité spatiale. Ces précisions nous permettront de mieux montrer que la mobilité spatiale est une des conditions du fonctionnement et des transformations des sociétés. Remontons aux débuts de l'industrialisation.

Alors que dans les sociétés agraires, les villes avaient essentiellement des fonctions politico-administratives et culturelles, elles ont avant tout, dans les sociétés industrielles, des *fonctions économiques.*

Les entreprises s'établissent dans les villes pour augmenter leur chiffre d'affaires et leur profit, mais il apparaît qu'en se juxtaposant, donc en augmentant leur densité, elles maximisent la compétition entre elles. Cette dernière accroît la souplesse du marché urbain, mais aussi, à plus ou moins long terme, force les entreprises à se spécialiser. En d'autres termes, plus les entreprises d'une ville sont nombreuses, plus la division du travail s'accentue, plus les organismes satellites industriels, commerciaux, financiers des villes prolifèrent, plus les entreprises ont tendance à diminuer leur polyvalence et à devenir beaucoup plus dépendantes de ce sys-

tème urbain que chacune, pour sa part, a contribué à créer et qui les attire d'autant plus qu'elles sont susceptibles d'utiliser une multiplicité de services. En somme, c'est le nombre élevé d'entreprises juxtaposées qui constitue un facteur d'économie et de rationalité économique. Si la ville est un point privilégié de l'espace, ce n'est pas tellement à cause de sa position géographique, mais en raison d'une qualité créée par la concentration des entreprises. La ville apparaît comme une unité, une *totalité réalisant des objectifs spécifiques et distincts de ceux poursuivis directement par les unités qui la composent.*

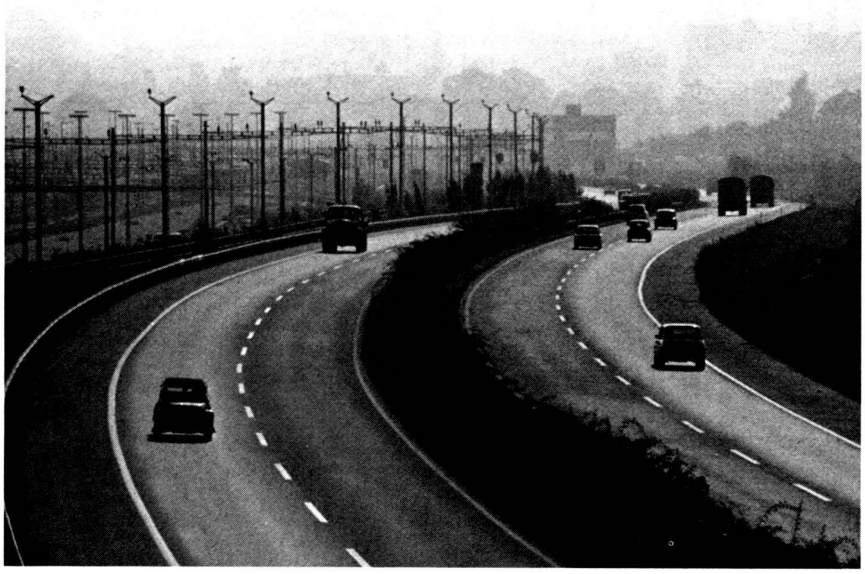
Ce système économique urbain, indivisible, collectif et inamovible implique que ce sont les autres facteurs de production plus mobiles, *et plus particulièrement la main-d'œuvre, qui doivent se déplacer; ce fait est explicatif du vaste mouvement de concentration démographique lié à l'industralisation.*

Parallèlement, on assiste à la régression de communautés rurales. Ce processus est lié aux changements urbains susmentionnés; en outre, il s'explique par l'effondrement de l'artisanat rural qui ne soutient plus la concurrence de l'industrie des villes, et par le fait que la forte croissance démographique des villages n'est pas accompagnée d'une expansion économique.

La communauté rurale s'effrite à un rythme et selon des modalités qui varient en fonction de sa position géographique. *Pour améliorer leur sort, la plupart des villageois doivent se rendre en ville. L'exode rural est d'abord journalier, puis saisonnier, puis rapidement il devient définitif.* Les perfectionnements des moyens de transport et de communication accélèrent les processus évoqués ci-dessus, car ils permettent la pénétration de la ville dans les campagnes et la diffusion des produits urbains de plus en plus abondants et meilleur marché. La ville a non seulement besoin des communautés rurales pour obtenir des matières premières et de la main-d'œuvre, mais aussi pour écouler ses produits.

Dans les sociétés industrielles avancées, les processus de concentration et de croissance économique et démographique décrits pour les sociétés industrielles se poursuivent. Cependant, si dans ces dernières, le niveau de développement de moyens de communication a justifié que presque tous les types d'activités économiques se concentrent dans les villes, il n'en va plus de même dans les sociétés industrielles avancées.

«Au moment de la deuxième révolution industrielle, la généralisation de l'énergie électrique et l'utilisation du tramway permirent l'élargissement des concentrations urbaines de main-d'œuvre autour d'unités de production industrielle de plus en plus vastes. Les transports collectifs ont assuré l'intégration de différentes zones et activités de la métropole, répartissant les flux internes suivant une relation temps/espace supportable. L'automobile a contribué à la dispersion urbaine, avec d'énormes zones de résidence individuelle, étendues dans toute la région, et liées par des voies de circulation rapide aux différents secteurs fonctionnels.» (...) «L'industrie est de plus en plus libérée par rapport à des facteurs à localisation spatiale rigide, tels que les matières premières ou des marchés spécifiques, alors qu'elle est, par contre, de plus en plus dépendante d'une main-d'œuvre qualifiée et du milieu technique, à travers les chaînes de relations fonctionnelles déjà établies. L'industrie cherche donc avant tout son insertion dans le système urbain, plutôt que la localisation par rapport aux éléments fonctionnels (matières premières, ressources, débouchés), qui déterminaient son implantation dans la première période.»[3]



L'automobile a contribué à la dispersion urbaine

La ville, un lieu privilégié de l'espace

A cause des perfectionnements relatifs aux moyens de transport et de communication, mais aussi en raison de certaines déséconomies urbaines, on remarque d'une part, un éloignement des industries lourdes; pour ces entreprises, la juxtaposition urbaine ne semble plus être d'une grande importance. Cependant, si elles quittent les centres urbains, elles tentent toujours de se maintenir le plus près possible d'eux ou encore d'y fixer leur administration. D'autre part, il apparaît que la concentration au centre des villes des entreprises tertiaires se poursuit de manière toujours plus intensive.

Si dans les sociétés agraires les villes sont des enclaves dans un monde rural, dans les sociétés industrielles avancées, les zones rurales tendent à être des enclaves dans les régions urbaines. Elles sont très largement dépeuplées et s'urbanisent pour répondre à une demande citadine de plus en plus forte en matière de loisirs et de tourisme. *Le développement de ce dernier augmente la mobilité spatiale des citadins.* En même temps il donne un rythme très particulier aux villes: périodiquement elles se vident de leur population et semblent entrer dans une espèce de léthargie ou de vie sociale réduite. A ce type de loisir correspond donc une évaluation et à un retrait social massif des citadins.

En raison de ces transformations, dans les sociétés industrielles avancées, il n'est plus possible de parler de villes et de villages; le concept de région urbaine correspond à un vaste ensemble de zones plus ou moins grandes, *spécialisées* et *hiérarchisées*; s'y côtoient des zones industrielles, commerciales, administratives, de résidence, de loisirs, agricoles, etc. Le tout est ponc-

tué d'équipements unifonctionnels: supermarchés, aéroports, grands équipements culturels, gares, etc. Ce système est généralement agencé par un ou deux centres, qui sont souvent les anciennes cités industrielles et préindustrielles. Ils représentent les pôles tertiaires de la région urbaine; quelques rares activités ludiques et résidentielles y cœxistent encore. Il faut en outre préciser que l'aspect de mosaïque de la région urbaine est encore accentué par une ségrégation sociale, démographique et culturelle qui ne cesse de s'accroître dans les zones résidentielles. *Un tel système ne peut pas fonctionner sans une mobilité spatiale très fluide et souple entre ces multiples zones.* Cette mobilité spatiale prend la forme de divers types de mouvements pendulaires, de mobilité résidentielle, etc. D'ailleurs, la participation sociale, économique et politique des acteurs à la région urbaine est dépendante de leur mobilité spatiale. Mais les recherches montrent que cette aptitude à la mobilité est inégalement répartie.

De même les régions urbaines sont étroitements reliées entre elles par un réseau sophistiqué de moyens de transport et de communication. Elles sont les têtes de pont et les carrefours nationaux et internationaux des flux et reflux de mobilité spatiale.

Michel Bassand
et Marie-Claude Brulhardt

Références

[1]Cet article est rédigé à partir de notre livre: Michel Bassand et Marie-Claude Brulhardt: «Mobilité spatiale», Ed. Georgi, Saint-Saphorin, 1980.

[2]René Duchac: «La sociologie des Migrations aux Etats-Unis», Mouton, Paris, 1974.

[3]Manuel Castells: «La question urbaine», Maspero, Paris, 1973, p. 36.

votre partenaire
SOCIÉTÉ DE BANQUE SUISSE

CHAUFFAGES
TOUS SYSTÈMES

Lausanne
Av. Tissot 2
Tél. (021) 23 32 95

BRAUCHLI SA

B
sa

papiers peints
revêtements muraux

BORGNANA S.A.
LAUSANNE

Beau-Séjour 1 (annexe B.C.V.)
Téléphone (021) 23 24 45

FLY

AGENCEMENTS DE CUISINES
ARMOIRES
SALLES DE BAINS

EXPOSITIONS
RENENS: rue de Lausanne 49 — Tél. (021) 35 51 91
GENÈVE: rue du XXXI-Décembre 31 — Tél. (022) 35 54 59
AIGLE: route d'Ollon — Tél. (025) 26 26 46