

Du caractère mobile du concept de mobilité

Autor(en): **Tissot, Laurent**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire**

Band (Jahr): **27 (2020)**

Heft 3: **Mobilität : ein neues Konzept für eine alte Praxis = Mobilité : un nouveau concept pour décrire une pratique ancienne**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-914083>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Du caractère mobile du concept de mobilité¹

Laurent Tissot

Le concept de mobilité n'a dans les sciences humaines et sociales qu'une carrière bien récente. Si l'on en croit les résultats fournis par l'application Ngram Viewer de Google – qui a le mérite de reposer sur un immense échantillon de textes – il prend son essor en français, en anglais et en allemand, dans l'après Seconde Guerre mondiale, soit dans un contexte de reconstruction économique et sociale et de diffusion massive de l'automobile qui vient modifier en profondeur les conditions de la mobilité individuelle et collective et poser par là même de nouveaux problèmes aux pouvoirs publics. L'essor est plus récent encore pour le pluriel *mobilités / mobilities*, dont les occurrences se multiplient à partir des années 1980 dans le sillage de l'expansion des sciences managériales, de la gestion des ressources humaines et des nouvelles politiques européennes à destination des étudiants (le programme de mobilité «Erasmus» est adopté en 1987).

Cet essor ne doit pourtant pas masquer la complexité et la diversité du champ lexical et conceptuel de la mobilité, qui traduit en partie la pluralité des pratiques et des approches dont elle est l'objet. Parler de mobilité implique de prêter une attention soutenue à ces différents sens et nuances, sauf à passer sous silence les enjeux théoriques et pratiques qu'ils recouvrent. Car cette richesse lexicale n'exprime pas seulement la diversité des actes et des acteurs, l'écart qui sépare le voyageur volontaire du déplacé de force, le banlieusard qui *commute* de l'immigré; elle reflète aussi les enjeux spécifiques perceptibles dans les différents champs disciplinaires qui, chacun à leur façon, sont confrontés à la difficulté de définir la mobilité. Une exigence de clarification s'impose au risque de tomber dans ce qu'Emmanuelle Bonerandi appelle «une polysémie abusive», d'autant plus qu'elle doit prendre en compte l'usage considérable qui est proposé par les chercheurs de la mobilité, laquelle «fait sûrement partie de ces notions les plus partagées au sein des sciences sociales».²

Les chercheurs s'accordent-ils sur le sens de ce partage? Rien n'est moins sûr. Si les études ont été nombreuses à proposer des définitions et à rechercher les meilleures façons de disposer d'assises théoriques et conceptuelles homogènes les plus solides possibles, cette fabrique de concepts s'est opérée dans des espaces disciplinaires bien délimités, et a produit un véritable tourbillon théorique.

D'un point de vue historien, nous serions tentés de défendre l'idée que le concept qui tend à exprimer le caractère «mobile» des sociétés se définit, jusqu'à récemment, par son... immobilité, ou plus exactement, par sa fixation à l'intérieur de chaque discipline: les chercheurs manipulant le concept de «mobilité» semblent, en effet, pour la plupart, faire preuve d'une grande sédentarité institutionnelle, contribuant à cantonner leur outil d'analyse au cadre de leur corporation intellectuelle. Si les réflexions ont conduit les chercheurs à affiner, tant du point de vue théorique que méthodologique, les contours de la mobilité, l'étanchéité des frontières a pesé lourdement, peut-être plus lourdement qu'ailleurs, dans leurs tentatives de croisement, que ce soit consciemment ou inconsciemment. Sans chercher en aucune façon des responsabilités dans ces impasses, il se dégage l'impression que les modalités de construction s'ordonnent parallèlement à leur origine disciplinaire. Cela ne conduit pas toutefois à nier des contacts ou des espaces de rencontres dans lesquels un décroisement s'est opéré et a permis des lectures nouvelles et des interprétations originales de part et d'autre.

L'incidence de ces contacts n'est pas toujours aisée à établir, ni leur ampleur ou leur durée. C'est dire qu'une histoire des marqueurs disciplinaires ne peut être évitée sans pour autant fixer ceux-ci dans un cadre rigide. Dans un ouvrage qui fait maintenant date dans la littérature, Tim Cresswell fait remonter à 1996 l'émergence de la mobilité comme «*an important cross-disciplinary research agenda referred to as the mobility turn and the new mobilities paradigm*».³

En ouvrant la voie à une interdisciplinarité assumée, ce tournant se prolonge dans les années qui suivent dans le sens d'une profonde réévaluation du concept. À l'aube des années 2000, un consensus semble se dessiner, sur lequel nous aurons l'occasion de revenir, établissant la capacité de la mobilité, non seulement à croiser les approches disciplinaires mais aussi à se positionner en haut de l'échelle conceptuelle et à réunir dans son objet et dans sa fonction une multitude de réalités à la fois humaines, matérielles, immatérielles, locales, globales, etc. L'éditorial du premier numéro présentant la revue *Mobilities* paru en 2006 assigne au concept de mobilité une fonction très inclusive, embrassant un large spectre de tout ce qui est mobile dans les sociétés, aux niveaux collectif ou individuel.⁴

Ces postulats se rejoignent sur l'idée que, pour éviter tout amalgame, la mobilité servirait en quelque sorte de parapluie à un ensemble de termes spécifiques qui resteraient encore à éclaircir sous l'angle de leur définition. S'ils convergent dans «ce besoin d'une recherche intégrée»⁵ mais réunie sous la même enseigne, ils ont entraîné, dans leur sillage, une vague d'historiens et de philosophes qui prètent à la mobilité le même caractère rassembleur à partir duquel une exploration plus fine des agents et des moteurs de ces phénomènes est possible. En

d'autres termes, la mobilité a, dans cette interrogation disciplinaire, dépassé ses ancrages initiaux pour aboutir, dans le contexte actuel, à un évident enrichissement et, peut-être, à un consensus tant espéré.

À cet égard, la prise en compte de nébuleuses est mieux à même de décrire les processus à l'œuvre et les interactions possibles avec d'autres configurations de ce type. Trois nébuleuses nous semblent perceptibles dans la moyenne durée. Une première est discernable dans ce qui a été appelé la sociologie de la mobilité liée à l'émergence, dans les années 1920, d'une sociologie urbaine dont les relations avec la géographie sont étroites. Une deuxième nébuleuse peut être associée à la tardive prise de conscience, dans le domaine de l'histoire, de la réalité mobile des sociétés. Une troisième nébuleuse peut s'identifier dans les réflexions philosophiques et sociologiques sur les relations entre temps et espace. Ces trois nébuleuses de réflexion, qui s'ébauchent plus ou moins parallèlement, convergent aujourd'hui vers l'admission d'une thèse de la mobilité généralisée qui, sans gommer les vives polémiques qu'elle suscite, trouve l'assentiment d'un ensemble de chercheurs d'origines diverses mais désireux d'en saisir ou d'en contester les fondements et les configurations. Précisons que notre texte n'a aucune ambition d'établir un compte rendu exhaustif du point de vue historiographique et bibliographique. Des références manquent, des problématiques sont éludées, des controverses aussi. Nous sommes conscient de ces lacunes. Nous voulons simplement souligner des tendances générales qui mériteraient d'être prolongées et affinées.

Sociologie et géographie de la mobilité urbaine

Dans leur tentative sociohistorique de dégager les grandes étapes de la recherche sociologique sur la mobilité urbaine, Caroline Gallez et Vincent Kaufmann prennent comme point de départ les travaux pionniers de Pitirim Sorokin et de l'École de Chicago, notamment liée aux recherches de Robert E. Park et Ernest Burgess.⁶ De la prise en considération de la mobilité tant horizontale que verticale pour le premier à la vision d'une mobilité génératrice de désorganisation sociale pour la seconde, la nécessité d'inscrire la mobilité en termes d'analyse des déplacements des individus au sein de l'espace social et en termes de migrations s'est d'abord fait ressentir. Cette insistance sur les dimensions sociales de la mobilité porte en germe l'idée que le mouvement n'est pas simplement synonyme d'un déplacement physique dans l'espace. Cette idée va marquer durablement les recherches. Elle devient à ce point centrale qu'elle en arrive à reléguer à l'arrière-plan la dimension spatiale qui ne constitue ni un facteur explicatif ni l'objet principal d'analyse.

Mais cette attention focalisée sur la dimension sociale n'évacue pas les préoccupations strictement techniques qui, avec la croissance automobile, animent les communautés d'ingénieurs au même moment. L'espace à proprement parler n'est pas réductible à une statique toile de fond au-devant de laquelle les acteurs se meuvent sous le coup de contraintes ou d'attentes. Aux États-Unis, l'émergence d'une «science du trafic» établit une claire distinction entre les priorités, notamment les questions liées à l'économie, la technique et l'ingénierie. Une meilleure connaissance de la politique de l'offre est en mesure de réguler les flux et de faciliter les déplacements. Car si la voiture individuelle rend la mobilité plus aisée, elle fait exploser en même temps la capacité des infrastructures à la canaliser convenablement: c'est là, sans doute, que se comprend la fortune nouvelle du terme mobilité dans l'après-guerre, qui permet de saisir des phénomènes économiques, politiques et sociaux inédits et complexes étroitement liés à l'irruption de l'usage de masse de l'automobile. Dans cette perspective, le lien entre l'automobilité, la construction d'infrastructures, le logement, le travail et le mode de vie a notamment été abordé, y compris en ce qui concerne les dimensions de genre et de «race».⁷

Faire de la crise pétrolière du milieu des années 1970 et des difficultés conjoncturelles des années suivantes une rupture n'a, à cet égard, rien de surprenant. Dès lors que l'offre est littéralement en panne de combustible, la prise en compte de la demande devient une évidence: l'intérêt porté aux choix individuels des modes de transport vient occuper le devant de la scène scientifique parce que cette approche est mieux à même de les articuler avec une offre défaillante. La renaissance du rail, notamment en Europe, établit la mobilité comme une chaîne de moyens qu'il faut adapter au plus près selon les usages des transports. La maximisation de l'utilité s'impose comme une réponse adaptée à la contrainte des coûts généralisés et aux pressions environnementales. La mise en place d'approches transversales, de même que l'intérêt pour les partitions spatio-temporelles de la mobilité animent dorénavant de nombreuses équipes de recherche, soucieuses de préciser clairement la nature des déplacements: la distinction entre les mobilités quotidiennes et résidentielles internes à un bassin de vie, d'une durée courte ou longue, s'oppose aux déplacements à l'extérieur d'un bassin de vie pour lesquels la notion de voyage est appliquée s'ils s'inscrivent dans une temporalité courte et celle de migration si la temporalité est à plus long terme. C'est une véritable socioéconomie des transports à laquelle on assiste, attentive aux déplacements des individus dans leur contexte personnel et à leurs besoins individuels, au prix d'un effort de clarification lexicale dont on vient de rappeler les grands axes et les importants principes d'étalonnage.

Aussi pertinente soit-elle dans une période troublée par une remise en cause des acquis et une prise de conscience environnementaliste, cette approche fonction-

naliste a le défaut de ses qualités. En d'autres termes, à trop s'intéresser à l'individu se mouvant dans son contexte particulier, elle en vient à négliger les effets collectifs des déplacements.

Les années 1980 et 1990 voient ainsi une plus grande prise en compte des mouvements généraux, notamment dans leur contexte urbain, soit là où les problèmes de mobilité sont les plus épineux. À coup d'enquêtes et d'observations des ménages, de statistiques sur le nombre de déplacements, les allers et retours, l'affinement des mobilités devient possible. L'analyse de la mobilité s'inscrit dès lors en lien avec des approches sociologiques de faits ou de phénomènes tels que les inégalités, la pauvreté, le chômage, les changements sociaux, les qualifications, les statuts, le genre, les représentations, etc.⁸ C'est ce qui conduit le sociologue Michel Bassand à concevoir la mobilité comme un «phénomène social total, c'est-à-dire qu'elle n'est jamais seulement un déplacement, mais toujours une action au cœur de processus sociaux de fonctionnement et de changement».⁹ L'intérêt déborde, au sens large du terme, sur d'autres franges des activités humaines – culturelles, scientifiques ou politiques –, telles que la danse, l'architecture, la physiologie, la loi, la cinétique, une étude récente se proposant d'aborder la gouvernance politique de la mobilité au sein de l'Europe.¹⁰

En situant désormais la mobilité dans une approche systémique, la recherche sociologique et géographique s'évertue à en dégager les implications sur le plan des définitions. Opposer mobilité et déplacement ou opposer mobilité et fluidité se légitime par l'élévation du premier mot à un concept englobant dès lors que les potentialités qu'il recèle en termes d'attentes, de projets personnels sont aussi liées à des déterminants spatiaux. La mobilité touche l'acteur tant dans ses dimensions sociales au sens large que dans ses positions spatiales alors que le déplacement ou le flux le restreignent dans ces dernières sans qu'il y ait des effets sur les premières. Autrement dit, le déplacement peut se concevoir sans envergure sociale et sans impacts particuliers sur la position de l'acteur dans la société, au contraire de ce qu'avancait l'École de Chicago. Pour Jacques Lévy, la question est dès lors d'envisager la mobilité comme un capital qui s'ajoute, à la suite des propositions de Pierre Bourdieu, aux autres attributs des individus dans leurs projets de vie ou leurs ambitions. Le désignant par le terme de capital spatial, il souligne sa capacité à doter l'acteur de ressources «lui permettant de tirer avantage, en fonction de sa stratégie, de l'usage de la dimension spatiale de la société».¹¹ C'est dans le même sens que Vincent Kaufmann, en complétant les propos de Lévy, argumente en reprenant de la biologie et de la médecine la notion de motilité, exprimant ainsi les potentiels de mobilité qui associent chaque individu à ses capacités à se mouvoir dans l'espace et à en utiliser, en fonction de ses choix et de ses aspirations, toutes les modalités, c'est-à-dire «la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et

en fait usage». ¹² En fusionnant ces différentes composantes, Kaufmann parvient ainsi à dégager les qualités mobilisées par l'utilisateur dans son approche d'un déplacement spatial, ce qui induit un intérêt pour les conflits d'usage.

Dans cette perspective disciplinaire, le nomadisme du concept de mobilité, tout étant sinueux, suit néanmoins un parcours somme toute facilement détectable qui aboutit à des conclusions très riches tant sur le plan du contenu que sur celui de son opérabilité. Sa déambulation n'est pas dissociable d'une agrégation de savoirs disciplinaires qui se nourrissent de réflexions «nationales», sans qu'il y ait de résistances marquées lors de ces différentes absorptions. Une étude plus approfondie des bibliographies montrerait certainement le degré de porosité des frontières.

Histoire des transports vs histoire de la mobilité

Le rôle de l'histoire, en tant que discipline, dans l'étude de la mobilité et la production des outils lexicaux et conceptuels qu'elle sollicite, reste paradoxal. Il l'est, premièrement, dans le non-usage du terme et ce jusqu'à très récemment, les historiens se contentant du mot transport pour évoquer la question. Il l'est, deuxièmement dans leur intérêt tardif, puisqu'il ne se manifeste pas avant la fin de la Seconde Guerre mondiale. Il l'est troisièmement dans les traditions nationales qui s'y expriment, les mondes anglo-saxons donnant le ton et l'agenda de la recherche. Il l'est quatrièmement dans la vision très longtemps unimodale de la question, histoire des transports rimant le plus souvent avec histoire des chemins de fer. Reprenons ces points plus en détail.

A. Transport est en effet le maître mot avec lequel les historiens ont le plus souvent abordé le domaine de recherche. À cet égard, la création, en 1953, par deux historiens anglais (Jack Simmons et Michael Robbins) de la revue *The Journal of Transport History* peut marquer le point d'origine de cet ancrage tant elle a influencé, sur près d'un demi-siècle, le champ de recherche aux niveaux théorique, conceptuel et méthodologique. Sans gommer le fait que la question des transports a déjà été traitée auparavant et plus tard hors de son cadre d'action, cette revue contribuait ainsi à offrir une plate-forme commune et spécifique à ceux qui s'intéressaient à cette question, mais dans une perspective très profilée. ¹³

B. Gijssels voit dans la création de cette revue la convergence de plusieurs facteurs, internes et externes au monde universitaire: une soif d'histoire après les affres de la Seconde Guerre mondiale qui s'exprime entre autres par la constitution de nouvelles disciplines historiques mais aussi le contexte particulier de la guerre froide qui pousse à mieux comprendre les causes de la croissance économique dans le monde capitaliste. ¹⁴ À aucun moment, on militait pour une approche plus désenclavée, liant ces intérêts à ce qui se passait ailleurs, notam-

ment chez les sociologues urbains. Une discipline neuve et autonome devait se construire pour faire entendre la voix des historiens sur ces questions. À l'abri de toute autre influence, elle devait se contenter de faire entendre leur voix au moyen de la boîte à outils en usage chez eux, mais non sans donner une interprétation sur le sens et la place des transports dans les sociétés.

C. Cette historiographie se révèle être à très forte dominante anglo-saxonne, particulièrement britannique. Ce profil national pèsera lourdement sur le traitement des thèmes: l'étude de l'offre reste prioritaire au détriment des demandes et des besoins. La crise pétrolière des années 1970 demeure, contrairement à ce que l'on observe en sociologie, sans effet notable si ce n'est un intérêt plus marqué vers d'autres modes de transport. C'est dire que l'histoire des transports, telle qu'elle se conçoit alors, s'inscrit dans une démarche donnant à l'économique et au social les premières places et laissant les dimensions technologique, culturelle ou même politique au second plan. Elle s'impose dès lors comme référence à suivre non sans déboucher sur des critiques parfois vives sur les prémisses de son émergence et les priorités thématiques. Le développement de l'historiographie française en matière d'histoire des transports associe très rapidement ses recherches, dès la fin des années 1960, aux dimensions techniques et organisationnelles qui en précisent les contours et en déterminent aussi les configurations. Que l'on pense aux importants travaux de François Caron et à ceux qui, sous son influence, ont fleuri au sein de l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France qui publie, depuis 1989, la *Revue d'histoire des chemins de fer*.¹⁵

D. Par aspect unimodal, il faut entendre l'attention portée à l'histoire des chemins de fer qui, pour des raisons liées à la disponibilité des sources, mais aussi à l'impact politique et symbolique qu'ils conquièrent dans l'imaginaire de l'industrialisation, se mue en «une sorte de paradigme de l'histoire des transports».¹⁶ Cette focalisation sur le rail assure une profondeur et une qualité d'analyse dans la construction et le financement des compagnies, la gestion des réseaux, les effets induits sur l'économie en général, les transferts de connaissances, etc. Si l'histoire des chemins de fer occupe une place prédominante dans l'histoire des transports, elle n'est pas pour autant exclusive. L'histoire maritime et des canaux avait attiré l'attention des historiens britanniques et français. À partir des années 1970, la recherche s'ouvre notamment à la traction animale (effets de la crise pétrolière) mais aussi peu à peu à l'histoire automobile, du vélo et de l'aviation.

Ces constats doivent cependant être nuancés au regard des usages d'autres sous-disciplines, notamment de la démographie historique qui, dès les années 1960, insère le concept dans ses préoccupations, ses objets de prédilection mais aussi ses catégories d'analyse: la mobilité professionnelle et sociale du travail est rapidement intégrée dans les recherches et fait pendant à celles consacrées à la

sociologie du travail. Mais la réflexion fait peu de place à la dimension spatiale et se focalise sur la dimension proprement verticale liant les statuts, les niveaux de vie, les attentes, mais aussi les migrations, qu'elles soient régionales, nationales ou internationales. Fondées en 1965, les *Annales de démographie historique* sont un bon exemple de cette inscription. Cette dernière, si elle ne faiblit pas par la suite, prend un sens encore plus ramassé dans l'aire germanophone. La mobilité y est avant tout considérée dans sa dimension migratoire. On en a pour preuve l'orientation qui est encore récemment donnée dans l'*Enzyklopädie der Neuzeit* sous la rubrique *Mobilität*, consacrée tout entière à une histoire des migrations et rédigée par les meilleurs spécialistes de la question, l'entrée *Verkehr und Transport* se chargeant de développer les autres aspects de la mobilité.¹⁷ L'article reprend notamment le débat sur l'opportunité de parler d'une *mobility transition* proposée par le géographe américain Wilbur Zelinski qui décrivait les sociétés de l'Ancien Régime comme statiques et autosuffisantes tandis que le XIX^e siècle assistait à une croissance de la mobilité qui dépassait en nombre tout ce que l'on avait pu constater auparavant.¹⁸

Le début des années 2000 s'accompagne, dans le champ historique, de vives critiques surgies pour casser ce moule d'une histoire des transports conçue sur un mode ferroviairo-modal, centrée sur des dimensions économiques et sociales et enfermée dans un univers scientifique que beaucoup jugeaient ronronnant. L'ambition de créer un nouveau champ s'est matérialisée à travers diverses initiatives qui confèrent à la mobilité une place centrale et déterminante dans les approches. La création en 2003 d'une association internationale, *Transport, Traffic and Mobility* (T2M), a délibérément résulté de cette insatisfaction.¹⁹ Elle s'est en outre conjuguée avec une ouverture du *Journal of Transport History* à des thèmes peu étudiés jusque-là: genre et transport notamment, méthodologies, histoire orale par exemple ou encore nouveaux cadres théoriques tels que la théorie de l'acteur-réseau pour n'en citer qu'un.²⁰ Cette lecture iconoclaste de l'histoire des transports qui se mue à proprement parler en une histoire de la mobilité, se traduit alors par l'introduction de notions largement utilisées dans d'autres contextes scientifiques et notamment expérimentées dans d'autres disciplines des sciences sociales. Six perspectives se dégagent de ce tournant:

1. Intermodalité-transmodalité (mobilité collective/individuelle)
2. Management, gestion des ressources humaines, sociologie des entreprises ou des organisations, associant mobilité et flexibilité dans leur redéfinition des conditions post-modernes du travail
3. Approche à prédominance interdisciplinaire (*cultural turn*)
4. Longue/moyenne/courte durée
5. Transnationalisme
6. Mobilité totale: tourisme, écriture du voyage

Parler de *mobility turn* chez les historiens n'est donc pas trop fort, car, à la lecture de ces points, si la volonté de faire table rase est patente, ils s'ancrent explicitement dans les travaux de sociologie et de géographie humaine mentionnés plus haut. Si, dans une certaine mesure, on a pu ressentir l'histoire des transports à bout de souffle, on a avant tout conçu ce désenclavement par un appel d'air provenant d'autres espaces disciplinaires.²¹ Il s'est agi en somme de combler un retard épistémologique quitte à n'utiliser la perspective historique que dans la vérification des intuitions émises dans les sciences sociales voisines. Ce faisant, l'histoire a tenu à se placer sous le parapluie bienfaisant de la mobilité considérée dans son rôle de concept fédérateur plutôt que d'ouvrir le sien. L'historiographie suisse n'a pas échappé à cet élan: l'étude du trafic routier, moderne et ancien, les questions d'urbanisme et de changement spatial en lien avec l'espace routier des XIX^e et XX^e siècles, les questions tarifaires ou encore les liens entre transports et tourisme ont fait l'objet de plusieurs études.²²

Ce ralliement progressif s'associe à un autre ordre de réflexion, plus ancien. On a vu, au début des années 1980, l'orientation systémique des recherches sur la mobilité urbaine. Or, l'histoire des chemins de fer suscite au même moment des réflexions sur les macrosystèmes (*large technical systems*), notamment sur la notion de flux, de réseaux, de coûts, de sécurité, réflexions qui s'inscrivaient d'ailleurs dans une perspective de plus longue durée comme l'a bien mis en évidence François Caron pour qui le système ferroviaire «était le résultat de l'appropriation réussie d'une technologie nouvelle par les gérants d'un système fortement structuré à la suite d'un difficile processus d'apprentissage».²³ Ces recherches succédaient aux travaux sur un autre agent mobile, l'électricité, grâce auquel Thomas Hughes avait forgé la notion de «systèmes sociotechniques qu'on appelle parfois des cyborgs et qui contiennent des composants inanimés et animés techniques et organisationnels».²⁴ Cette attention s'est aussi faite jour dans l'histoire de l'automobile, notamment aux États-Unis avec la construction d'un système autoroutier.²⁵

Avant qu'il ne devienne depuis une quinzaine d'années un fait admis ou revendiqué, et parfois même exigé ou imposé, comme dans les injonctions enchantées du discours managérial, le concept de mobilité n'a connu la consécration historique qu'«à reculons», sans curiosité de la part de ses propagateurs ni de ses utilisateurs pour les changements qui s'opéraient dans les domaines voisins. Pourtant, il ne faut certainement pas conclure à une histoire qui aurait fait du surplace. Si l'histoire des transports reste paradoxale dans un contexte scientifique large, elle n'en a pas moins ouvert des réflexions très originales qui se retrouvent d'ailleurs dans nombre d'études de sciences sociales, l'ouvrage de Tim Cresswell, déjà cité, n'étant pas l'exemple le plus insignifiant.²⁶

Philosophie/sociologie du temps: de l'accélération à la vitesse, de l'analyse à l'injonction?

Par réflexions philosophiques et sociologiques, nous entendons une vaste nébuleuse de recherches et d'essais liant les interrogations sur le temps et l'espace. Comment ne pas voir en effet dans les propos de Georg Simmel sur l'agitation des grandes villes et du sentiment d'accélération qu'elles entraînent des réflexions sur la mobilité, même si le terme n'est pas expressément utilisé? Si la ville est le lieu de l'accélération, «elle conditionne donc sur le plan psychologique, il suffit de traverser la rue ou de voir le rythme et la diversité de l'activité économique, professionnelle, sociale».²⁷ En considérant l'accélération comme un facteur déstabilisant, Simmel pointait déjà le doigt en 1903 sur un élément qui fera l'objet d'intenses réflexions par la suite. David Harvey et Reinhart Koselleck ont notamment défini l'accélération comme le fondement de la modernité dont la naissance coïncide avec l'émancipation du temps vis-à-vis de l'espace.²⁸ Plusieurs analyses contemporaines ont, elles aussi, fait de l'accélération le point central de l'histoire et de la modernité. Que l'on pense à Paul Virilio et à sa «dromologie» – la science de la vitesse croissante – et à ses effets sur la société ou, plus récemment, à Hartmut Rosa qui voit dans l'accélération universelle la fin de l'histoire se traduisant par l'immobilité totale, ou encore à Michaël Foessel, qui, dans «le paradoxe de l'accélération» montre que si tout va toujours plus vite, au bout du compte rien ne change.²⁹

Il ne s'agit pas de faire ici une anthologie des textes philosophiques sur la compression de l'espace-temps et de leur impact, supposé ou réel, sur le sens de l'histoire. Il importe de voir comment ces réflexions ont agi sur l'usage scientifique du concept de mobilité. Car si le déterminant spatial tend à disparaître sous le coup de cette accélération tendancielle, le déterminant social n'apparaît pas non plus comme essentiel dans l'analyse, les déterminants politique, idéologique, psychologique ou pathologique s'imposant comme les caractéristiques centrales. Mais la mobilité s'ancre dans le paysage philosophique comme elle l'a été chez les sociologues ou chez les historiens. En reprenant les trois dimensions considérées par Rosa pour définir le concept d'accélération sociale, on peut discerner des proximités avec les démarches sociologiques et historiques évoquées plus haut.³⁰ L'importance donnée à l'innovation technique colle avec les conclusions d'un demi-siècle d'histoire des transports qui voyait aussi dans l'augmentation de la vitesse de déplacement l'origine «de l'expérience, universellement répandue dans la modernité, de la compression de l'espace».³¹ L'accélération du changement social fait pendant aux travaux de l'École de Chicago par le fait qu'elle est perçue «comme une augmentation du rythme d'obsolescence des expériences et des attentes orientant l'action et comme un raccourcissement des périodes sus-

ceptibles d'être définies comme appartenant au présent, pour les diverses sphères des fonctions, des valeurs et des actions» alors que la troisième dimension, l'accélération du rythme de vie qui s'interprète comme «l'augmentation du nombre d'épisodes d'action ou d'expériences par unité de temps» prolonge les développements sur le capital spatial ou la motilité.

En insistant sur l'accélération de la mobilité, cette focalisation philosophique conduit en outre à mieux mettre en évidence les convergences dans les modalités d'action sans pour autant que l'on cautionne les conclusions auxquelles elle aboutit, soit l'annonce d'une «immobilité totale» ou tout au moins l'impossibilité de «maintenir l'ambition de préserver la synchronisation et l'intégration sociales». La dimension prophétique de certaines de ces analyses – qui ne sont pas sans retrouver par endroit les exigences managériales de mobilité et de flexibilité généralisées comme condition inévitable de la vie des entreprises mondialisées – doit inviter à la prudence. Elle paraît en tout cas être, elle aussi, susceptible d'obsolescence accélérée.

Ces analyses montrent pourtant comment la mobilité qui inclut, dans sa conception «englobante», l'accélération comme une de ses composantes, en vient à s'identifier à elle et à se définir par elle. Ce n'est plus de nomadisme dont il s'agit ici mais d'une véritable mutation conceptuelle.

Vers une thèse de la mobilité généralisée?

C'est dans ce contexte qu'émerge la thèse de la mobilité généralisée.³² Déjà mise en évidence dès 1996 par l'anthropologue Arjun Appadurai dans ses approches de la globalisation, mais surtout développée par John Urry, l'idée-force est de montrer que le monde contemporain est maintenant défini par la circulation et non plus par les structures et la stabilité des organisations.³³ Par circulation, il faut entendre toutes les modalités induites par les mobilités des personnes, des biens, des objets et des idées. Pour ces dernières, Dan Sperber en avait déjà exposé les modalités dans un article qui a suscité beaucoup de commentaires par les critiques qui étaient adressées au structuralisme.³⁴ La mobilité des idées s'opérerait sur le même processus qu'une pandémie. Cette base «épidémiologique» actionnerait les transferts d'idées scientifiques et philosophiques par des cheminements comparables à des virus et dont il faut retracer la progression. Cette idée prend tout son sens avec l'émergence, à l'hiver 2019–2020, du coronavirus qui affecte si durement les populations mondiales.³⁵ Enfin, la capacité des moyens électroniques a décuplé, en l'espace d'une décennie, les mouvements d'échanges d'informations et les flux virtuels qui amènent des reconfigurations très rapides des localisations économiques par des volatilités extrêmes des biens.

La création, en 2010, d'une nouvelle revue, intitulée *Transfers. Interdisciplinary Journal of Mobility Studies*, assume pleinement la volonté scientifique d'aborder les phénomènes de mobilité dans leur diversité et leur complexité. La lorgnette interdisciplinaire consacre son rôle dominant d'où toute l'étendue des formes mobiles devient explicable, ce qui rend sa position d'autant plus forte.³⁶ Mais il reste que les frontières n'ont pas favorisé les transferts entre champs disciplinaires ni entre espaces géographiques. Si les convergences sont devenues aujourd'hui palpables, elles rendent paradoxalement plus difficile la cohérence de l'ensemble.

En admettant que la mobilité devienne en effet le concept clé pour comprendre le monde, nous devons aussi reconnaître que son aspiration à intégrer l'ensemble des vocables se heurte désormais à des critiques qui insistent sur la diversité des phénomènes sociaux. En ce sens, la multipolarité des actions comme l'extrême éclatement des modalités annihilent la prétention à faire supporter par le parapluie de la mobilité l'ensemble des phénomènes qu'elle est censée expliciter.³⁷ À cet égard, il est intéressant de noter, par exemple, que le récent *Dictionnaire d'histoire culturelle de la France contemporaine* n'offre aucune entrée «Mobilité», mais aborde la question sous plusieurs angles: Automobile, Transports, Vitesse, Vélo.³⁸ Même si les références philosophiques, géographiques ou sociologiques n'y sont pas toujours incluses, ces travaux font la part belle à la relation entre l'intensité physique du déplacement et les perceptions qui en sont données du paysage, à sa variabilité et à son sens. Faisant suite à l'étude pionnière de Wolfgang Schivelbusch sur le chemin de fer, ils font entrer la mobilité dans le domaine sensoriel et affectif.³⁹ C'est dans le même esprit qu'est abordé le lien entre la vitesse et les différenciations sociales.⁴⁰ Tout se passe comme si le concept de mobilité, dans son œcuménisme, ne parvenait plus à saisir les enjeux des différentes mobilités à l'œuvre, la neutralité du terme émoissant son caractère opératoire et son accélération généralisée rendant caduque sa pertinence heuristique.

Notes

- 1 Ce texte est issu d'un programme de recherche lancé par Olivier Christin sur le nomadisme des concepts et a bénéficié de sa relecture ainsi que de celle de Marion Deschamps. Je les en remercie.
- 2 Emmanuelle Bonerandi, «De la mobilité en géographie», <http://geoconfluences.enslyon.fr/doc/transv/Mobil/MobilScient.htm#1> (22. 2. 2012).
- 3 Tim Cresswell, *On the Move. Mobility in the Modern Western World*, New York 2006, ix-x.
- 4 Kevin Hannam, Mimi Shelter, John Urry, «Editorial. Mobilities, Immobilities and Moorings», *Mobilities* 1 (2006), 1.
- 5 Vincent Kaufmann, «Mobility. Trajectory of a Concept in the Social Sciences», in Gijs Mom, Gordon Pirie, Laurent Tissot (éd.), *Mobility in History. The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility*, Neuchâtel 2009, 50.
- 6 Caroline Gallez, Vincent Kaufmann, «Aux racines de la mobilité en sciences sociales. Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine», in Mathieu Flonneau,

- Vincent Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes 2009, 41–55.
- 7 Par exemple, Kenneth T. Jackson, *Crabgrass Frontier. The Suburbanization of the United States*, Oxford 2012.
 - 8 Par exemple, Manfred Bergman, Dominique Joye, Beat Fux, «Social Change, Mobility, and Inequality in Switzerland in the 1990s», *Revue suisse de sociologie* 28/2 (2002), 267–295.
 - 9 Michel Bassand, «La mobilité spatiale, un phénomène macroscopique», in *Sociologie pluraliste et pluralisme sociologique*, Neuchâtel 1986, 26.
 - 10 Parmi quelques titres: Vincent Kaufmann, Ander Audikana, *Mobilité et libre circulation en Europe. Un regard suisse*, Lausanne 2017; David Delaney, *Race, Place and the Law*, Austin 1998; Jane Desmonds, *Meaning in Motion. New Cultural Studies of Dance*, Durham 1997.
 - 11 Jacques Lévy, «Capital spatial», in Jacques Lévy, Michel Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie*, Paris 2003, 124–126.
 - 12 Vincent Kaufmann, «La motilité. Une notion clé pour revisiter l'urbain?», in Michel Bassand, Vincent Kaufmann, Dominique Joye (dir.), *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne 2001, 87–102.
 - 13 Jack Simmons, Michael Robbins, «Forty Years on. A Message from the Founding Editors», *The Journal of Transport History* 14/2 (1993), v–vi.
 - 14 Gijs Mom, «What Kind of Transport History Did We Get? Half a Century of *JTH* and the Future of the Field», *The Journal of Transport History* 24/2 (2003), 121–122.
 - 15 François Caron, *Histoire des chemins de fer en France*, 2 tomes, Paris 1997–2005.
 - 16 Flonneau, Guigueno (voir note 6), 15.
 - 17 Jan et Leo Lucassen, «Mobilität», in *Enzyklopädie der Neuzeit*, Stuttgart 2008, 623–643.
 - 18 Wilbur Zelinski, «The Hypothesis of the Mobility Transition», *Geographical Review* 1971, 219–249.
 - 19 <https://t2m.org> (6. 8. 2020).
 - 20 Mom (voir note 14), 132–133.
 - 21 Un bon exemple est donné avec le colloque organisé en 2012 à Genève sur la coordination de la mobilité. Cf. Gérard Duc et al. (éd.), *Histoire des transports et de la mobilité. Entre concurrence modale et coordination (de 1918 à nos jours)*, Neuchâtel 2014.
 - 22 Faute de place, nous renonçons à référencer ici tous ces travaux. Ils sont mentionnés dans le numéro de *traverse* 2 (1999) consacré à «Routes et circulation routière», celui de la *Revue suisse d'histoire* 1 (2006) et de l'*Annuaire de la Société suisse d'histoire économique et sociale* de 2010 consacrés à l'histoire des transports et dans celui de *traverse* 1 (2008) consacré à «Transport et développement économique».
 - 23 Caron (voir note 15), vol. 1, 9.
 - 24 Thomas Hughes, «L'histoire comme systèmes en évolution», *Annales. Histoire, Sciences sociales* 53/4–5 (1998), 840.
 - 25 Bruce Seely, *Building the America Highway System. Engineers as Policy Makers*, Philadelphie 1987.
 - 26 Cresswell (voir note 3), notamment les pages consacrées aux sens historiques de la mobilité, 9–10.
 - 27 Georg Simmel, *Les grandes villes et la vie de l'esprit*, Paris 2007, 9–10.
 - 28 David Harvey, *The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Cambridge M. A. 1990; Reinhart Koselleck, *Zeitschichten, Studien zur Historik*, Francfort-sur-le-Main 2000.
 - 29 Paul Virilio, *Vitesse et politique. Un essai de dromologie*, Paris 1977; Hartmut Rosa, *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris 2010; Michaël Foessel, «Tout va plus vite et rien ne change. Le paradoxe de l'accélération», *Esprit* 6 (2010), 22–34.
 - 30 Rosa (voir note 29), 94–95 et pour ce qui suit.
 - 31 Ces analyses ont cependant été récemment contredites par un historien des techniques, David Edgerton, qui considère que les sociétés européennes de la seconde moitié du XX^e siècle ralentissent plus qu'elles n'accélérent. David Edgerton, *Quoi de neuf? Du rôle des techniques dans l'histoire globale*, Paris 2013, 59–60.

- 32 Gallez, Kaufmann (voir note 6), 50–53.
- 33 Arjun Appadurai, *Après le colonialisme. Les conséquences culturelles de la globalisation*, Paris 2006; John Urry, *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie?*, Paris 2005.
- 34 Dan Sperber, «The Modularity of Thought and the Epidemiology of Representations», in Lawrence Hirschfeld, Susan Gelman (éd.), *Mapping the Mind. Domain Specificity in Cognition and Culture*, New York 1994, 39–67.
- 35 Il est intéressant de noter que le démographe Jacques Houdaille se demandait en 1975 pourquoi la propagation de la fièvre jaune ne s'est jamais produite avec l'augmentation exponentielle du trafic aérien... Voir Jacques Houdaille, «Le tourisme international et la maladie», *Population* 30/1 (1975), 140–142.
- 36 Tim Cresswell, Peter Merriman (éd.), *Geographies of Mobilities. Practices, Spaces, Subjects*, Farnham 2010; ou encore, dans une perspective de longue durée, Stephen Greenblatt, «A Mobility Studies Manifesto», in Stephen Greenblatt et al., *Cultural Mobility. A Manifesto*, Cambridge 2010, 250–253.
- 37 Ola Söderström et al. (éd.), *Critical Mobilities*, Londres 2013.
- 38 *Dictionnaire d'histoire culturelle de la France contemporaine*, Paris 2010.
- 39 Wolfgang Schivelbusch, *Histoire des voyages en train*, Paris 1990.
- 40 Jean Ollivro, *L'homme à toutes vitesses. De la lenteur homogène à la rapidité différentielle*, Rennes 2000.

Zusammenfassung

Vom mobilen Charakter des Konzepts der Mobilität

Das Konzept der Mobilität hat in den Sozial- und Geisteswissenschaften eine erst jüngere Karriere. Gemäss Ngram-Viewer von Google hat es in der französisch-, englisch- und deutschsprachigen Welt in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg einen deutlichen Aufschwung. Im Kontext des wirtschaftlichen und sozialen Wiederaufbaus und der massiven Verbreitung des Automobils veränderten sich die Bedingungen der individuellen und kollektiven Mobilität grundlegend, wobei sich gleichzeitig neue staatliche Problemfelder ergaben. Dabei hat sich der Mobilitätsbegriff alles andere als eng oder klar umrissen entwickelt. In historischer Perspektive sind drei Bedeutungscluster (der Autor spricht von «nébuleuses») zu identifizieren, in denen sich zeigt, wie das Konzept der Mobilität entstand und wie es sich veränderte. Ein solcher disziplinärer Zusammenhang ergab sich in der Soziologie der 1920er-Jahre, namentlich in der eng mit der Geografie verbundenen Stadtsoziologie. Ein zweiter Bedeutungscluster entstand in der relativ späten Fokussierung der Fachgeschichte auf Phänomene der Mobilität von Gesellschaften. Und ein dritter Bedeutungscluster ergab sich in philosophischen und soziologischen Reflexionen über die Beziehungen von Raum und Zeit. Diese Bedeutungscluster konvergieren in den letzten Jahren zu einer generalisierten These der Mobilität, deren Grundlagen und Konfigurationen zurzeit disziplinär und interdisziplinär erforscht werden.

(Übersetzung: Hans-Ulrich Schiedt)

