

**La motilité, une forme de capital  
permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ?**

Prof. Vincent Kaufmann

Dr Christophe Jemelin

Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)

Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR)

**Introduction : la constance des budget-temps en question**

Depuis la fin des années 90, de nombreuses enquêtes sur la mobilité mettent en relief que le nombre moyen de déplacements réalisés par personne et par jour et le budget-temps quotidien qui leur est alloué augmente en Europe<sup>1</sup>, démentant ainsi la « conjecture de Zahavi » sur laquelle étaient fondées de nombreuses recherches et modélisations dans le domaine de la socio-économie des transports. Non seulement le nombre de kilomètres parcourus dans la vie quotidienne ne cesse de croître, mais en plus, cette croissance est soutenue par une augmentation des budgets-temps consacrés par la population aux déplacements. Quel phénomène se cache-t-il derrière cette tendance à la hausse ? Un nouvel équilibre entre ancrage et mobilité ? Une nouvelle attirance pour la mobilité ?

Notre communication propose de se saisir de ces questions, ceci en quatre temps. Nous commencerons par rappeler en quoi la mobilité accompagne l'exigence structurelle qu'est devenue la flexibilité (chap. 1), puis nous nous interrogerons sur la nécessité d'une nouvelle approche des phénomènes de mobilité (chap. 2), nouvelle approche qui sera proposée au chapitre 3, puis testée quant à ses vertus heuristiques au chapitre 4 sur la base d'une recherche par entretiens en profondeur effectuée auprès d'usagers des chemins de fer suisses.

---

<sup>1</sup> C'est en particulier le cas de l'édition 2000 du microrecensement transport suisse de 2000.

## 1. Croissance de l'importance de la mobilité dans la vie quotidienne

La mobilité est au cœur de nos existences, elle contribue à en définir la trame et de plus en plus elle en devient une dimension structurante, articulée sur des exigences de flexibilité :

- La vie quotidienne des ménages s'est complexifiée, avec d'une part la multiplication des sphères d'activités de ses membres (double activité professionnelle, loisirs et activités extra-scolaires des enfants), et, d'autre part, l'éclatement spatial des espaces de la vie quotidienne. Il en résulte une tension spatio-temporelle accrue des programmes d'activités dont la mobilité devient alors un élément central : de la manière dont on programme la mobilité et de l'ingéniosité des enchaînements retenus vont souvent dépendre la qualité de vie (Flamm 2004).
- La flexibilité est désormais une exigence du monde du travail qui implique bien souvent la mobilité. La multiplication des contrats à durée déterminée, la flexibilité du temps de travail (et le retour du travail sur appel dans certaines professions) rendent indispensable la capacité à être mobile, sous forme d'augmentation des déplacements professionnels voire de séjours à l'étranger (Ernst 2003). Cette situation est renforcée par les taux de chômage élevés : dans un tel contexte en effet, un chômeur est prêt à accepter emploi même très éloigné de son domicile.
- Nous assistons à une multiplication des manières de se déplacer dans le temps et l'espace, donc d'assurer la co-présence des êtres ou des acteurs. Il y a choix stratégiques et distinction là où il n'y avait autrefois que la contrainte de la friction spatiale (Chalas 1997). De plus, des innovations techniques et sociales ne cessent de modifier les accès, les compétences et les appropriations qui permettent d'être mobiles. Il en résulte que les individus et groupes sociaux doivent s'adapter continuellement. La multiplication des possibles introduit de la différenciation là où autrefois il n'y en avait pas. L'acteur se trouve donc de plus en plus confronté à des choix d'accès (dont il faut se doter ou non) de compétences (à acquérir ou pas) et d'appropriation (d'analyse de l'intérêt de tel ou tel moyen de communication) lorsqu'il souhaite être mobile.

Ces évolutions suggèrent que la croissance de la mobilité renvoie à des changements sociétaux lourds (la bi-activité dans les ménages, la libéralisation) à l'origine de nouvelles obligations. Or les approches actuelles de la mobilité ne permettent pas de saisir de manière satisfaisante les tenants et aboutissants de la croissance de la mobilité. Il en résulte que la connaissance de cette croissance est impressionniste et lacunaire.

Décrire, comprendre, expliquer puis réguler la mobilité nécessite de nouvelles approches transversales. En effet, l'appréhension actuelle de la mobilité bute sur plusieurs limites.

## 2. La nécessité de nouvelles approches transversales

### 2.1 La polysémie et la partition

Lorsqu'un géographe parle de mobilité, il ne parle pas de la même chose que lorsqu'un ingénieur ou un sociologue utilise cette notion, ce qui rend difficile le dialogue entre leurs savoirs respectifs. En clair, lorsqu'on évoque la mobilité, on ne sait pas exactement de quoi on parle : tout dépend de la discipline dont on est originaire. La mobilité est sociale et spatiale, physique, virtuelle ou potentielle, elle concerne les personnes, les biens et les informations.

Même en réduisant la focale à la mobilité spatiale physique des personnes, quatre acceptions différentes du terme de mobilité sont utilisées en sciences humaines pour décrire des mouvements dans l'espace géographique: il s'agit de la mobilité résidentielle (faisant référence au parcours résidentiel), des migrations (en référence aux mouvements internationaux et inter-régionaux d'émigration et d'immigration), des voyages (en référence au tourisme) et de la mobilité quotidienne (en référence aux déplacements de la vie quotidienne).

Traditionnellement, l'analyse de la mobilité procède par partition de quatre formes différenciées selon deux dimensions (figure 1) : la temporalité de laquelle elle relève (temporalité longue, temporalité courte) et l'espace dans lequel elle se déroule (espace interne ou externe au bassin de vie). Chacune de ces formes de mobilité fait l'objet d'une littérature abondante et d'un ancrage disciplinaire spécifique. Si la mobilité quotidienne a été généreusement étudiée par les géographes, l'analyse de la mobilité résidentielle a souvent été l'apanage des démographes, l'anthropologie s'est approprié le voyage, les migrations restant traditionnellement du champ relevant plutôt de la sociologie.

Figure 1 Les quatre formes principales de mobilité spatiale

	<b>Temporalité courte</b>	<b>Temporalité longue</b>
<b>Interne à un bassin de vie</b>	Mobilité quotidienne	Mobilité résidentielle
<b>Vers l'extérieur d'un bassin de vie</b>	Voyage	Migration

Chaque forme de mobilité spatiale renvoie donc à un champ de recherche spécifique traitant d'un objet spécifique. Il résulte de cette situation qu'il est malaisé de traiter d'objets de recherche transversaux échappant à ces définitions. Or ce sont par les articulations entre les différentes formes de mobilité et les arbitrages effectués par les acteurs que se révèlent pleinement les phénomènes de mobilité et leurs enjeux.

## 2.2 L'émergence de formes transversales de mobilité

Avec la diffusion des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC), la pratique de chacune de ces mobilités change au point que celles-ci se brouillent. Les distances et les vitesses croissent, tandis que les temporalités auxquelles elles renvoient se désynchronisent, pour se re-synchroniser selon de nouvelles modalités. C'est ainsi que de nouvelles formes de mobilité viennent s'intercaler entre les quatre mentionnées précédemment, en les combinant, comme l'illustrent les exemples suivants :

- La bi-résidentialité (entre mobilité quotidienne et migration inter-régionale ou mobilité résidentielle). Si le double domicile saisonnier existe depuis longtemps<sup>2</sup>, en revanche son développement à l'échelle de la semaine est récent. Il recouvre des situations très différentes. Parmi les couples de bi-actifs, il est souvent le résultat d'arbitrages familiaux lorsque les activités professionnelles des conjoints ne sont pas localisées dans la même agglomération (Lévy 2000). On trouve également des pratiques de double domicile avec les résidences secondaires habitées trois jours par semaine. La garde alternée d'enfants après un divorce est un autre exemple de double domicile en développement.
- Lorsque le lieu de travail est très éloigné du domicile, une autre pratique que le double domicile se développe actuellement: la pendularité de très longue distance associée au travail à domicile (entre la mobilité quotidienne, la mobilité résidentielle et le voyage). Elle consiste à ne se déplacer sur son lieu de travail qu'un ou deux jours par semaine et à travailler le reste du temps à son domicile. Cette pratique s'appuie largement sur les possibilités de travailler à distance procurées par la messagerie électronique et les connexions aux réseaux d'entreprise.
- Le tourisme de courte durée (entre la mobilité quotidienne et le voyage). Les mobilités de loisir entre les vacances et le week-end connaissent un développement considérable depuis une décennie. Elles prennent souvent la forme de la découverte d'une ville et de ses richesses culturelles sur le mode de la détente.

Ces nouvelles formes de mobilité ont en commun de se fonder largement sur l'usage des technologies de l'information et de la communication, et donc reposent sur les capacités des acteurs à s'approprier les systèmes techniques. Elles consistent souvent à renoncer à développer des formes de mouvement et permettent d'éviter de choisir entre des alternatives comme déménager ou pas pour prendre un nouvel emploi, être en couple ou vivre seul, etc.

La recherche relative à la mobilité spatiale s'étant structurée autour des quatre formes principales que nous avons évoquées, elle peine à identifier et encore plus à analyser ces formes émergentes. De facto, la différenciation entre mobilité quotidienne, mobilité résidentielle, voyage et migration perd de sa pertinence et nécessite d'être revue : la multiplication des possibilités de déplacements et l'accroissement des vitesses introduisent des possibilités nouvelles.

---

<sup>2</sup> Pensons par exemple aux migrations saisonnières des aristocrates anglais au début du XX<sup>e</sup> siècle sur la Côte d'Azur ou en Suisse.

### 3. La motilité : une nouvelle manière d'appréhender la mobilité

Nous venons de la voir, la mobilité spatiale n'est pas véritablement un concept en sciences sociales. Il s'agit plutôt d'une notion émiétée par les champs de recherche et les disciplines, floue car recouvrant des phénomènes de nature différente sans qu'il y ait d'articulations entre eux. Cela conduit la recherche à négliger les formes transversales de mobilité, qui sont précisément celles qui sont porteuses d'enjeux. Pour répondre à ces limites, nous proposons de développer un nouvel outil conceptuel pour saisir la mobilité spatiale qui met l'accent sur les effets d'interaction entre les différentes formes de mouvement. Celui-ci part non pas des déplacements observés, mais de l'autre composante de la mobilité : le potentiel (Kaufmann 2002).

Le potentiel de mobilité des acteurs ne correspond pas nécessairement aux potentiels de vitesse auxquels ils ont accès. Poser cet état de fait revient à s'intéresser à la manière dont les acteurs construisent leur déplacements à partir des réseaux techniques, et donc à se focaliser sur les arbitrages individuels et collectifs, les contraintes et les appropriations de ces systèmes techniques.

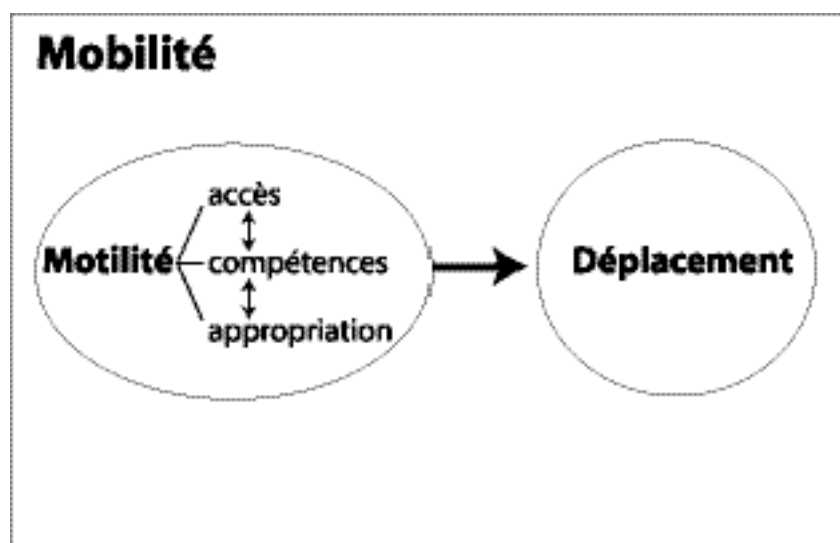
Pour décrire et analyser le potentiel de mobilité dont un acteur dispose, nous proposons la notion de motilité<sup>3</sup>. L'introduction d'un nouveau terme dans le débat scientifique peut se justifier de différents points de vue. Un nouveau terme peut tout d'abord désigner un phénomène inédit ne répondant à aucune définition antérieure. Mais il peut également s'avérer nécessaire pour décrire sous un angle nouveau un phénomène connu, on parlera alors de reconceptualisation. Une notion nouvelle peut enfin s'avérer nécessaire pour préciser un concept. Comme beaucoup de mots nouveaux en sciences sociales, la motilité relève de la reconceptualisation et de la précision.

**La motilité peut être définie comme la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets.** Ce potentiel ne se transforme pas nécessairement en déplacements, il peut très bien être construit pour rester à court terme à l'état de potentiel afin de permettre, par exemple, une ouverture maximum à des opportunités futures (figure 2).

---

<sup>3</sup> Le terme de motilité est utilisé en biologie et en médecine pour évoquer la capacité d'un animal à se mouvoir (par exemple la motilité du poisson), d'une cellule ou d'un organe (par exemple l'œil). En sociologie, il n'est pas totalement inconnu, puisque Bauman l'utilise de façon sporadique dans *Liquid Modernity* (2000) pour décrire la capacité à être mobile.

Figure 2 Conceptualisation schématique de la mobilité



En nous inspirant des travaux de Lévy (2000) et suite à des réflexions prospectives autour des formes de mobilité (Schuler *et al.* 1997, Remy 2000), nous considérons que la motilité se compose de l'ensemble des facteurs définissant la potentialité à être mobile dans l'espace, soit par exemple les capacités physiques, les aspirations à la sédentarité ou à la mobilité, les systèmes techniques de transport et de télécommunication existants et leur accessibilité, les connaissances acquises, comme le permis de conduire, l'anglais international pour voyager, etc. La motilité se compose donc de facteurs relatifs aux accessibilités (les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux compétences (que nécessite l'usage de cette offre) et à l'appropriation (l'évaluation de l'offre par rapport à ses projets).

- **L'accessibilité.** L'accessibilité renvoie à la notion de service, il s'agit de l'ensemble des conditions en termes de prix, d'horaires, etc. auxquelles une offre peut être utilisée.
- **Les compétences.** Les compétences se réfèrent aux savoir-faire des acteurs. Deux aspects sont centraux dans la dimension des compétences : les savoirs acquis et les capacités organisationnelles, comme la manière de programmer ses activités (recherche d'informations, réactivité, etc.).
- **L'appropriation.** L'appropriation est le sens donné par les acteurs aux accès et aux compétences. Elle relève donc des stratégies, perceptions et habitudes, construites notamment par l'intériorisation de normes et de valeurs.

La motilité peut ou non se transformer en déplacement, nous l'avons déjà relevé. Surtout, elle peut se transformer en déplacement de différentes manières, panachant différentes formes de mobilité. Ces formes sont imbriquées et renvoient chacune à des temporalités sociales spécifiques : le jour et la semaine pour la mobilité quotidienne, le mois et l'année pour les voyages, l'année et le cycle de vie pour la mobilité résidentielle et enfin l'histoire de vie pour la migration. Ces différentes formes ont des impacts réciproques les unes sur les autres. Avec cette approche, nous considérons la mobilité comme un seul et même phénomène susceptible de se manifester de différentes manières, ce qui reconstitue une unité où le puzzle des champs de recherche et des disciplines scientifiques avait éparpillé les pièces.

## 4. Relectures empiriques à l'aune de la motilité

### *4.1 La motilité est utilisée par de nombreux acteurs pour éviter les irréversibilités et repousser les limites spatio-temporelles*

Pour illustrer l'intérêt de l'approche décrite ci-dessus, nous proposons dans cette communication une réinterprétation de résultats issus d'une recherche précédente (Kaufmann, Jemelin et Joye 2000). Celle-ci visait à analyser les motivations à l'origine de l'utilisation des pôles d'échange urbains centraux (grandes gares) ou périphériques, et dans quelle mesure la fourniture de services annexes dans ces pôles – associés à une valorisation du temps de déplacement – permettent d'offrir un avantage concurrentiel aux transports publics par rapport aux possibilités limitées de déployer des activités lors d'un trajet automobile.

Après une première approche quantitative, 25 entretiens semi-directifs ont été réalisés, visant à mettre en évidence le rôle de la mobilité spatiale dans la programmation des activités. Effectués dans les quatre agglomérations suisses de Bâle, Berne, Genève et Lausanne, ils ont été administrés à des usagers réguliers des gares centrales de ces agglomérations. D'une durée d'environ 1 à 2 heures, ils ont été conduits par la même personne en Suisse alémanique et en Suisse romande (respectivement en dialecte suisse alémanique et en français).

Ces entretiens ont permis de mettre en relief que le jonglage entre les modes de déplacement (voiture, transport public, marche à pied dans les zones centrales...) et entre les formes de déplacements (physiques, virtuels, téléphone, textos...) est utilisé comme une ressource pour repousser les incompatibilités spatio-temporelles auxquelles sont confrontés les acteurs. Ce jonglage, souvent assez inventif, implique une accessibilité étendue aux réseaux de transports et de télécommunication, des compétences organisationnelles et une appropriation des temps et des lieux de transport. Il nécessite une excellente connaissance des « règles du jeu » des systèmes de transport, en particulier du transport public : quelles sont les fréquences de passage des transports urbains, les cadences pour le réseau interurbain, quelles sont les heures d'exploitation, quels modes supplémentaires sont à disposition – par exemple auto-partage ou bus à la demande, quels systèmes d'information par texto permettent de réorganiser son horaire, ou d'obtenir des informations en temps réel sur les retards, etc.

Dans les couples bi-actifs par exemple, pratiquer la pendularité de longue distance en travaillant dans le train et certains jours à domicile relié à internet devient courant. Différentes logiques de comportements ont ainsi pu être mises en évidence, chacune comportant une part d'arbitrage dans laquelle l'acteur cherche à optimiser sa mobilité par rapport à ses différents projets, en particulier professionnels et familiaux. Malgré cela, les solutions de déplacements adoptées restent généralement considérées par les intéressés comme sous-optimales, mais sont acceptées parce qu'elles préservent un champ des possibles ouvert. Cette apparente contradiction résulte du fait que, dans des arbitrages, la mobilité est secondaire par rapport à la volonté de réalisation d'activités ou l'ancrage résidentiel. En fait, dans de nombreux cas, les acteurs évitent de choisir entre des alternatives et cherchent à combiner les termes alternatifs au moyen de la motilité. La motilité leur sert donc à éviter des irréversibilités.

## **4.2 La motilité est une ressource qui a pour fonction de largement rester à l'état de potentiel.**

D'autres études réalisées (Kaufmann et Guidez 1998, Kaufmann, Jemelin et Guidez 2001) montrent que d'une manière générale, les acteurs cherchent à se doter de la mobilité la plus étendue possible en se dotant de compétences et d'accès aux systèmes techniques les plus nombreux. Surtout, elles ont mis en évidence que – du point de vue des acteurs – la motilité n'a pas nécessairement pour objectif de se transformer en déplacement. De nombreux individus se dotent d'accès et de compétences non pas pour être mobiles, mais au titre d'assurance contre des risques de toutes sortes, de sécurité pour ne pas être pris au dépourvu dans des situations très variées allant de la vie quotidienne à la carrière professionnelle.

Les recherches précitées ont par exemple montré que l'appropriation de certains potentiels de vitesse est pensée pour rester à l'état de latence : pour de nombreuses personnes interrogées, avoir accès à un réseau permet d'élargir le spectre de la mobilité potentielle, même si cet accès ne se transforme pas en usage. Nous avons en particulier rencontré ce type de comportement à propos des transports publics ; un bon accès à leur réseau est recherché « au cas où ». Dans diverses agglomérations étudiées (Paris, Lyon, Strasbourg, Aix-en-Provence), ceux-ci sont ainsi majoritairement qualifiés spontanément de « pratiques » même par les personnes qui ne les utilisent pas.

## **Conclusions**

La notion de motilité fait apparaître la mobilité sous un jour nouveau : à travers les résultats présentés, elle répond à une double logique de d'intégration et de désengagement au sens de Hirschmann qui en font une forme de capital. Si, d'un côté, la mobilité devient indispensable pour concilier des sphères d'activités et des projets plus nombreux et spatialement plus fragmentés, nous avons également constaté par corollaire un refus des acteurs à s'engager dans des voies irréversibles. En effet, nombreux sont ceux qui jouent avec les accessibilités procurées par les systèmes techniques pour ne pas avoir à choisir, développant pour cela des compétences d'organisation et des appropriations nouvelles des systèmes de transports et de communication, appropriations qui détournent ces systèmes techniques des fonctions pour lesquelles ils ont été réalisés (un des exemples typiques de ce genre de processus est la pendularité de longue distance). Le développement de nouvelles formes de télécommunication, telle la mise en place progressive de systèmes WiFi à bord des trains<sup>4</sup> permettant de rester connecté à internet durant tout le trajet, aura probablement un effet accélérateur sur ces pratiques.

---

<sup>4</sup> déjà disponibles en Angleterre sur les trains du Great Northern East Railway ou au Canada sur certaines relations, en phase de test sur le réseau suisse des Chemins de Fer Fédéraux.



Réguler le couple participation/désengagement que met en évidence la motilité est un enjeu central pour le développement territorial. Les équipements, infrastructures et aides au développement local et régional censées assurer un développement harmonieux et équitable du territoire se heurtent actuellement à des comportements qui ne sont pas véritablement intégrés à l'aménagement du territoire. Là où les plans d'aménagement territoriaux cherchent à créer des équilibres, les acteurs fortement dotés socialement produisent des déséquilibres en mettant les infrastructures, les équipements et les aides publiques au développement local au service de leurs projets individuels.

## Bibliographie

BAUMAN Z., 2000. *Liquid modernity*. Cambridge: Polity Press.

BODEN D. and MOLOTCH H., 1994. "The compulsion of proximity." In R. Friedland and D. Boden, Eds., *Now here: Space, time and modernity*, Berkeley: University of California.

BRULHARDT M.-C. and BASSAND M., 1981. La mobilité spatiale en tant que système. *Revue Suisse d'Économie Politique et de Statistique*, n° 3, 81, pp. 505-519.

CASTELLS M., 1996. *The rise of the network society: The information age*. Blackwell: Oxford.

CHALAS Y., 1997. Les figures de la ville émergente, in DUBOIS-TAINE G. et CHALAS Y., (éds), *La ville émergente*. La Tour d'Aigues: Éditions de l'Aube.

ERNST M., 2003. *La flexibilité du temps de travail : entre autonomie et contraintes. Une étude de cas en Suisse*. Thèse de doctorat. Université de Lausanne, Faculté des sciences sociales et politiques : Lausanne.

FLAMM M., 2004. *Comprendre le choix modal – les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport*. Thèse n° 2897, EPFL : Lausanne.

LEVY J., 2000. Les nouveaux espaces de la mobilité, in BONNET M. et DESJEUX D. (éds), *Les territoires de la mobilité*. Paris: PUF.

KAUFMANN V., 2002. *Re-thinking mobility*. Burlington : Ashgate.

KAUFMANN V. et GUIDEZ J.-M., 1998. *Les citoyens face à l'automobilité*. Lyon: CERTU.

KAUFMANN V., JEMELIN C. et GUIDEZ J.-M., 2001. *Automobile et modes de vie urbains: quel degré de liberté ?* Paris: La Documentation Française.

KAUFMANN V., JEMELIN C. et JOYE D., 2000. *Entre rupture et activités : vivre les lieux du transport, rapport final du projet A4 (PNR41)*. Berne: OFCIM.

MONTULET B., 1998. *Les enjeux spatio-temporels du social – mobilité*. Paris : L'Harmattan.

REMY J., 2000. Métropolisation et diffusion de l'urbain: les ambiguïtés de la mobilité, in BONNET M. et DESJEUX D. (éds), *Les territoires de la mobilité*. Paris: PUF.

ROCH M., 1998. La spatialisation du social à l'épreuve de la mobilité: L'exemple de l'espace péri-urbain. *Espaces et Sociétés*, n° 94.

SCHULER M., LEPORI B., KAUFMANN V. and JOYE D., 1997. *Eine Integrative Sicht der Mobilität: Im Hinblick auf ein neues Paradigma der Mobilitätsforschung*. Bern: Schweizerischer Wissenschaftsrat.