

---

Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet, Élodie Dupuit (dir.), *Motilité et mobilité : mode d'emploi*

Marc-Antoine Morier

---



**Édition électronique**

URL : <http://journals.openedition.org/lectures/20759>

ISSN : 2116-5289

**Éditeur**

Centre Max Weber

**Référence électronique**

Marc-Antoine Morier, « Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet, Élodie Dupuit (dir.), *Motilité et mobilité : mode d'emploi* », *Lectures* [En ligne], Les comptes rendus, 2016, mis en ligne le 10 mai 2016, consulté le 03 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/lectures/20759>

---

Ce document a été généré automatiquement le 3 mai 2019.

© Lectures - Toute reproduction interdite sans autorisation explicite de la rédaction / Any replication is submitted to the authorization of the editors

---

# Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet, Élodie Dupuit (dir.), *Motilité et mobilité : mode d'emploi*

Marc-Antoine Morier

---

- 1 Dans le sillage du *mobility turn*<sup>1</sup> opéré par les sciences sociales dans la seconde moitié des années 1990, le sociologue Vincent Kaufmann a introduit dans les années 2000<sup>2</sup> le concept de motilité, qui désigne la propension d'un individu ou d'un groupe d'individu à se déplacer. Cette approche de la mobilité doit son originalité au fait de s'intéresser à la *virtualité* d'un déplacement, plutôt qu'au déplacement lui-même. La motilité renvoie donc à un potentiel ; celui qui, par exemple, rend un individu capable de changer de mode de transport à la dernière minute, en cas d'imprévu. Plus généralement, les « capacités physiques, le revenu, les aspirations à la sédentarité ou à la mobilité, les conditions sociales d'accès aux systèmes techniques de transport et de télécommunication existants, les connaissances acquises, comme la formation, le permis de conduire, l'anglais international pour voyager, etc. » (p. 13) rendent un acteur potentiellement mobile selon les situations. Ensemble de ressources facilitant les déplacements, la motilité permet *in fine* de se « défaire des contraintes spatiales et sociales de l'environnement immédiat » (p. 78).
- 2 Constatant l'insuffisance des théories classiques de la ville du fait des nouvelles formes de mobilités urbaines, l'ouvrage propose de nouvelles pistes de recherches. Ainsi, la motilité permet-elle d'explorer les limites du concept de mobilité ? Quels sont les apports heuristiques et pratiques de ce concept ? Quel est l'état actuel de la recherche sur la motilité et comment l'utiliser ? Telles sont les principales questions abordées dans cet ouvrage collectif réunissant dix-sept chercheurs. L'introduction de l'ouvrage dresse un état des lieux des recherches qui ont tenté de développer une approche dynamique de la ville en intégrant ces nouvelles situations dans leur élaboration. Ces prolégomènes établis, l'ouvrage articule situations concrètes et questionnements théoriques. Passons en revue trois chapitres.

- 3 La première partie, « Motilité et droit à la mobilité », met le concept de motilité à l'épreuve de trois études de cas. Yann Dubois et Emmanuel Ravalet présentent par exemple les résultats du second volet de l'enquête *JobMob* portant sur les grandes mobilités pour raison professionnelle<sup>3</sup>. Selon les chercheurs, l'étude de ce type de mobilité se justifie non seulement en raison du nombre important d'individus concerné par ces mobilités<sup>4</sup>, mais aussi parce que le lieu de vie et le lieu de travail s'éloignent à mesure que le marché de l'emploi s'internationalise. En rappelant que les moyens de transport et les manières de se déplacer varient d'un pays à l'autre, les auteurs cherchent à comprendre dans quelle mesure le contexte influence le potentiel d'un individu à se mouvoir. Dans cette perspective, Y. Dubois et E. Ravalet ont questionné 1 735 individus répartis en Allemagne, en France, en Espagne et en Suisse. Couplant ces différents contextes nationaux avec trois variables - les accès, les compétences et les dispositions<sup>5</sup> - les auteurs distinguent six profils. Si les individus « très » et « peu » motiles correspondent aux couplages « attendus » entre dispositions, compétences et accès (les « très motiles » cumulent par exemple les dispositions, les compétences et les accès), d'autres profils se révèlent problématiques. Ainsi, des individus disposant de bonnes compétences et de bons accès se disent pourtant « réticents à bouger » (26 % de l'échantillon). Ceux-ci résident principalement en Suisse (31,3 %). À l'inverse, les personnes se déclarant « prêt[e]s à bouger » (13,6 %) possèdent des compétences linguistiques faibles et un accès aux outils personnels et aux infrastructures situé nettement en dessous de la moyenne. Ils habitent majoritairement en Espagne (28,9 %). Autrement dit, les dispositions à se mouvoir de ces deux groupes ne correspondent ni à leurs compétences ni à leur accès. En quoi le contexte national et résidentiel explique ces découplages ? Selon les auteurs, la volonté de bouger des Espagnols correspond au fort taux de chômage qui caractérise leur pays (en moyenne, plus de 10 % de la population est sans-emploi en 2011). L'internationalisation du marché de l'emploi requérant des individus une plus grande mobilité, les Espagnols semblent finalement contraints au départ. Les auteurs précisent que les « prêt à bouger » sont aussi les moins attachés à leur logement : ils sont trois fois plus nombreux à être hébergés par des proches que les autres groupes. De leur côté, les Suisses sont non seulement plus attachés à leur logement mais, surtout, ils disposent de compétences et d'accès suffisamment élevés pour se soustraire à l'obligation d'être mobile.
- 4 La deuxième partie de l'ouvrage, intitulée « Motilité et aménagement des territoires », s'intéresse au rôle que la motilité joue dans les déplacements quotidiens. Rédigé par Vincent Kaufmann, Sébastien Munafò et Stéphanie Vincent-Geslin, le chapitre 5 est par exemple consacré au rôle des dispositions des individus dans leur choix modal. Comparant les résultats de deux vagues d'enquêtes quantitatives menées à Berne, à Genève et à Lausanne, en 1993 puis en 2011, leur travail mesure l'efficacité des politiques publiques qui ont cherché à provoquer des transferts d'usage de l'automobile vers les transports en commun. Principal résultat de leur enquête : la part des « automobilistes exclusifs » et des « automobilistes contraints » a globalement décliné dans les trois agglomérations, alors que celle des « comparateurs multimodaux »<sup>6</sup> a fortement augmenté. Autrement dit, les individus possédant une voiture sont de moins en moins réticents à s'en défaire dès lors qu'ils jugent un autre moyen de transport plus efficace. Selon les auteurs, le renversement des valeurs associées aux moyens de transports explique notamment ces nouveaux usages : si la voiture était considérée dans les années 1970 comme un progrès par rapport au transport collectif, la montée des préoccupations

environnementales au cours de ces vingt dernières années inverse désormais cette représentation. La comparaison entre les trois villes nuance cependant ce constat. Les dispositions qui déterminent l'usage de l'automobile et/ou des transports en commun sont en effet plus ou moins modulables selon les leviers utilisés. Autrement dit, l'offre de transport et la réduction de l'étalement urbain ont des capacités différenciées à modifier les usages. À Genève par exemple, la hausse de la fréquentation des transports publics est en partie due aux automobilistes « contraints » de les utiliser en raison des restrictions de stationnements en centre-ville. Ils le sont d'autant plus que la politique de transport urbain n'a pas compensé la réduction de l'accès des voitures au centre-ville de Genève par une amélioration de l'offre de transport public. Dans cette perspective, le transfert d'usage de l'automobile vers les transports en commun achoppe non seulement sur les représentations et les habitudes des usagers mais aussi sur l'adéquation entre un mode de transport et le territoire qu'il traverse.

- 5 L'ouvrage s'achève par une dernière partie théorique intitulée « Motilité et critique sociale ». Dans le chapitre 9, Vincent Kauffman et Ander Audikana se demandent si la mobilité peut être considérée comme un capital à part entière, en sus des différentes formes de capitaux déclinés par Pierre Bourdieu. Une des idées fortes de ce chapitre est de poser l'idée selon laquelle la mise en mouvement généralisée des biens et des personnes a consacré la mobilité comme ressource indispensable : dans des espaces traversés de vitesses et de flux, où tout « circule » à des vitesses parfois exponentielles<sup>7</sup>, la capacité d'un individu à se mouvoir déterminerait aussi sa position dans l'espace social. Ainsi conceptualisée, la motilité offre une nouvelle façon d'analyser les processus contemporains d'accumulation de capital total et, *in fine*, de mieux comprendre les dynamiques d'insertion ou d'exclusion sociale (p. 186).
- 6 Pour conclure, l'ouvrage offre une entrée originale sur la mobilité parce qu'il rappelle avec force que, quelque soit le mode de transport, la mobilité des individus est conditionnée par des capacités et des ressources qui sont socialement distribuées dans le temps et l'espace. On est loin d'une approche seulement balistique des déplacements individuels ou collectifs. D'un point de vue méthodologique, les auteurs présentent leurs démarches conceptuelles avec une rigueur exemplaire, en rappelant par exemple les biais et limites à prendre en compte dans leur analyse. Une batterie d'outils est également mobilisée - statistique, récit de vie, questionnaire - permettant des typologies fines et intéressantes. Une critique cependant : la partie consacrée aux déplacements quotidiens aurait pu s'intéresser aux nouveaux régimes de possession de la voiture, qui voit l'usage et la co-propriété préférés à la propriété individuelle et exclusive. Le cas des mobilités douces et des mobilités numériques auraient également mérité d'être traitées plus amplement. L'ouvrage n'en demeure pas moins stimulant pour tous ceux qui s'interrogent sur les ressorts et formes de mobilités contemporaines, les leviers mobilisables pour les améliorer et les logiques politiques à l'œuvre.

---

## NOTES

1. Le « tournant de la mobilité » est un ensemble de travaux en sciences sociales partageant l'idée que la mobilité est sous-jacente à toutes pratiques sociales. Une brève analyse de ce tournant par le sociologue John Urry est disponible [ici](#).
2. Kaufmann Vincent, *Rethinking mobility*, Farnham, Ashgate, 2002 ; Kaufmann Vincent, *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2008.
3. Des voyages professionnels fréquents, ou le fait de travailler loin de son domicile relèvent de ce type de mobilité. Peu étudiés, ces déplacements concernent pourtant un nombre élevé d'individus.
4. Selon une étude de l'Office fédéral de la Statistique citée par les auteurs, en 2010, 10% de la population active suisse parcourt plus de cent kilomètres pour faire l'aller-retour quotidien entre leur lieu de vie et leur lieu de travail (p. 81)
5. Les accès « personnels » et « contextuels » renvoient non seulement au fait de posséder un ordinateur portable, Internet ou une voiture, mais aussi au fait d'être proche d'une autoroute, d'une ligne de train ou d'un aéroport. Les compétences considérées sont les langues parlées, la maîtrise de l'anglais, la capacité à lire une carte et à se repérer dans l'espace, ainsi que la capacité à considérer un déménagement comme une opportunité. Les dispositions à la mobilité renvoient aux voyages fréquents, à la bi-résidentialité, à la pendularité de longue durée, à la migration inter-régionale et internationale.
6. Pour rendre intelligible la variété des profils des automobilistes et des usagers des transports collectifs, les auteurs les ont regroupés autour de six noyaux durs : les automobilistes « exclusifs » sont ceux n'utilisent jamais les transports en commun ; les automobilistes « contraints » se reportent sur les transports collectifs uniquement par défaut ; les « prédisposés à l'usage des modes alternatifs » préfèrent les transports en commun à la voiture chaque fois que cela leur est possible ; les « comparateurs multimodaux » choisissent un moyen de transport selon son efficacité ; les « écologistes civiques » utilisent les transports conformément à leurs convictions environnementales ; les « ancrés dans la proximité » enfin, organisent leur activité de façon à ne pas utiliser de moyens motorisés pour se déplacer.
7. Ces analyses ne sont pas sans rappeler celles d'Hartmut Rosa dans *Accélération. Une critique sociale du temps*, La Découverte, coll. « Théorie critique », 2010. Le compte-rendu de Liens Socio est disponible [ici](#).

---

## AUTEUR

**MARC-ANTOINE MORIER**

Diplômé de l'EHESS, Paris.