

2022

De la mobilité à la motilité: vers une interdisciplinarité dans l'étude de la mobilité quotidienne

Mokhlis Derkaoui alaoui

Faculté des Lettres et des Sciences Humaines, Agadir, Maroc

Abdellah Moussalih

Ecole Nationale d'Architecture, Tétouan

Follow this and additional works at: <https://digitalcommons.aaru.edu.jo/dirassat>



Part of the [Geography Commons](#)

Recommended Citation

Derkaoui alaoui, Mokhlis and Moussalih, Abdellah (2022) "De la mobilité à la motilité: vers une interdisciplinarité dans l'étude de la mobilité quotidienne," *Dirassat*: Vol. 24, Article 8.

Available at: <https://digitalcommons.aaru.edu.jo/dirassat/vol24/iss1/8>

This Article is brought to you for free and open access by Arab Journals Platform. It has been accepted for inclusion in *Dirassat* by an authorized editor. The journal is hosted on [Digital Commons](#), an Elsevier platform. For more information, please contact rakan@aarj.edu.jo, marah@aarj.edu.jo, u.murad@aarj.edu.jo.



De la mobilité à la motilité: vers une interdisciplinarité dans l'étude de la mobilité quotidienne

Derkaoui Alaoui Mokhlis*,

Abdellah Moussalih**

* Enseignant-chercheur, GRD-ESO,
Faculté des lettres et des sciences humaines, Agadir

Email: m.derkaouialaoui@uiz.ac.ma

**Enseignant-chercheur,
Ecole Nationale d'Architecture, Tétouan



Abstract

When we talk about mobility, we are talking about both a change of place, position and a change of state of the actor, hence two dimensions of mobility: one spatial and the other social, we also note that this diversity of meanings depends on the disciplinary position from which the “mobility-change” question is approached, hence the importance of an interdisciplinary and integrating approach to this phenomenon, in order to be able to apprehend these various dimensions.

In this article, we will first follow the historical development of research on mobility, then we will analyze the relationship between these two dimensions, spatial and social, and its implications for the understanding of mobility in the various disciplinary fields of social sciences. Finally, we will discuss the importance of an interdisciplinary approach in the study of this phenomenon, especially between sociology and geography. This approach proposes to contextualize the concept of motility, under the lights of the systemic mind. Particular attention will be devoted to daily mobility, which refers to the movements of daily life.

Keywords: Daily mobility, motility, interdisciplinarity, sociological approach, geographical approach

Introduction

Dans le monde contemporain, les flux de déplacements des personnes, des biens et des informations ne cessent d'augmenter, et ce grâce au développement des capacités des systèmes de transport et de communications. Cet élargissement a permis à certains de concilier ce qui était socialement et spatialement inconciliable. La mobilité est devenue aujourd'hui au cœur des changements spatio-temporels et sociaux que connaît l'humanité.

Depuis des décennies, la recherche en sciences sociales s'est saisie de l'importance de la mobilité et de son rôle, on assiste à une grande abondance de travaux scientifiques, au point d'avoir le sentiment que le monde entier est en mouvement⁸⁷. Pourtant, la signification du concept mobilité suscite des controverses et alimente des débats théoriques, et malgré les renouvellements conceptuels et méthodologiques, un certain nombre d'imprécisions et de points aveugles ne semblent-ils pas encore élucidés⁸⁸.

Quelle définition de la mobilité adopter dans ce travail ? Si le terme mobilité a un usage courant, il est d'autant plus très polysémique. « *Lorsqu'un géographe utilise le terme de mobilité, c'est pour évoquer le franchissement de l'espace, il ne parle donc pas de la même chose qu'un ingénieur en circulation ou un sociologue qui utilisent cette notion en référence, respectivement, aux flux de transport et au changement social* »⁸⁹.

On constate, d'un côté, que lorsque on parle de la mobilité, on évoque à la fois un changement de lieu, de position et un changement d'état de l'acteur, d'où deux dimensions de la mobilité : une spatiale et l'autre sociale, de l'autre côté, on remarque que cette diversité d'acceptions dépend de la position disciplinaire à partir de laquelle on aborde la question « mobilité-changement ».

⁸⁷ Scheller et Urry 2006, in : Maksim H., Potentiels de mobilité et inégalités sociales : la matérialisation des politiques publiques dans quatre agglomérations en Suisse et en France, Thèse de doctorat à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, Lausanne, 2011, p32

⁸⁸ Gallez C, Kaufmann V, Aux racines de la mobilité en sciences sociales. : Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine. In : Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno, De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité?, Presses Universitaires de Rennes, 2009, pp.41-55.

⁸⁹ Kaufmann V, Retour sur la ville, motilité et transformations urbaines, PPUR, EPFL, Lausanne, 2014, p41

En effet, Vincent-Geslin et al. Considèrent que la mobilité est « *un phénomène socio-spatial à deux faces : le changement social et le franchissement de l'espace* »⁹⁰, d'où l'importance d'une approche interdisciplinaire et intégratrice de ce phénomène, afin de pouvoir appréhender ces diverses dimensions.

En suivant le développement historique de la recherche sur la mobilité, j'analyserai la relation entre ces deux faces, spatiale et sociale et ses implications sur la compréhension de la mobilité dans les divers champs disciplinaires des sciences sociales. Je discuterai ensuite l'importance d'une approche interdisciplinaire dans l'étude de ce phénomène, surtout entre la sociologie et la géographie. Cette approche propose de contextualiser le concept de motilité, sous les lumières de l'esprit systémique.

1. La mobilité dans les sciences sociales

Le terme mobilité entre véritablement dans les sciences sociales dans les années 1920, avec les travaux du chercheur russo-américain Pitrim Sorokin et ceux de l'Ecole de Chicago⁹¹. Si dans la conception de Sorokin, la mobilité est entendue dans le sens de mobilité sociale, les sociologues de l'Ecole de Chicago, qui ont étudié en même temps le phénomène urbain et le phénomène migratoire, situent l'analyse des mobilités dans un cadre plus dynamique et spatial.

En effet, en 1927, Sorokin publie un ouvrage intitulé « *social mobility* », dans lequel il pose les bases d'analyse de ce qui deviendra un des domaines classiques de recherche en sociologie. Ce travail de Sorokin « *représente le premier véritable effort proprement sociologique pour parvenir à la fois à une conception théorique globale de la mobilité sociale et à une connaissance empirique des causes, des dimensions et des conséquences de ce phénomène dans les différents types de société* ». ⁹² Pour Sorokin, la mobilité sociale est l'ensemble « *des mouvements individuels ou collectifs de passage d'une position sociale à une autre, horizontalement ou verticalement et, dans ce dernier cas, de façon ascendante ou descendante* »⁹³

⁹⁰ Vincent-Geslin S, Kaufmann V et Ravalet E, Réversibilités spatiales, réversibilités sociales?, in : *SociologieS* [En ligne], Dossiers, Penser l'espace en sociologie, mis en ligne le 16 juin 2016, consulté le 07 décembre 2016. URL : <http://sociologies.revues.org/5473>

⁹¹ Kaufmann 2014, Ibid, p42

⁹² Charles-Henry CUIIN, SOROKIN ET LE « SOCIAL MOBILITY » DE 1927 : Naissance et mise en œuvre d'une problématique sociologique, *L'année sociologique* (1940-1948), Troisième série, Vol.38, PUF, 1988, pp. 275-308. p278

⁹³ Ibid.

Selon Galez et Kaufmann, la mobilité dans la conception de Sorokin, suppose que certains éléments (individus, groupes d'individus, institutions) sont situés dans le temps et dans l'espace⁹⁴, mais le déplacement dans l'espace géographique n'a pour lui de signification qu'à travers le changement de statut dans l'espace social qu'il révèle ou implique⁹⁵.

En mettant l'accent sur les interactions entre l'espace urbain et les relations sociales, les sociologues de l'École de Chicago ont d'abord défini la notion de mobilité. Ils voulaient surmonter le fossé entre la compréhension de la mobilité en tant que changement dans l'espace social d'une part, et d'autre part en tant que changement dans l'espace géographique. Selon Burgess, le déplacement en soi, n'est une preuve ni de changement ni de croissance⁹⁶. Ainsi, il distingue le déplacement de la mobilité en considérant que : « *le déplacement significatif pour la croissance implique qu'il y ait modification du déplacement en réponse à un nouveau stimulus ou à une nouvelle situation. Une telle modification des déplacements est appelée mobilité* »⁹⁷. Burgess considère que la mobilité a des effets perturbateurs qui conduit à un effondrement du contrôle social et à la confusion, pour l'individu mais aussi pour la ville. Dans ce cas la mobilité est peut-être le meilleur indicateur pour comprendre l'état du métabolisme de la ville.

Cette distinction entre le déplacement et la mobilité est présente aussi chez R.E.Park pour qui « *la mobilité d'un individu ou d'une population ne se mesurent pas seulement par le déplacement, mais aussi par le nombre et la diversité des stimulations auxquelles ils doivent répondre. La mobilité ne dépend pas seulement des transports, mais aussi de la communication* »⁹⁸. Park pose une hypothèse ambivalente de la mobilité, selon laquelle, l'individu est déstabilisé par la mobilité qui fragilise ses liens et ses appartenances suite aux nouvelles possibilités offertes « de passer d'un milieu moral à un autre », mais la mobilité est aussi une source d'enrichissement et de diversification des expériences individuelles.⁹⁹

Dans son article sur le voisinage, R.D. McKenzie se concentre sur la mobilité spatiale de la population et en distingue trois : « *le changement de résidence d'une agglomération à une autre, le changement de résidence d'un quartier à un autre à l'intérieur d'une même*

⁹⁴ Gallez et Kaufmann 2009, Ibid. p2

⁹⁵ Ibid.

⁹⁶ Joseph I et Grafmeyer Y, l'École de Chicago, naissance de l'écologie urbaine, Ed.Champs essais, Flammarion, 2004, p143

⁹⁷ Ibid

⁹⁸ Joseph I et Grafmeyer Y, Ibid, p224

⁹⁹ Fol S, la mobilité des pauvres, pratiques d'habitants et politiques publiques, Ed.Berlin, 2009, p30

agglomération et la mobilité sans changement de résidence »¹⁰⁰. Dans tous les cas, la mobilité spatiale a des conséquences sociales dont l'instabilité de la vie locale et le désordre sur le plan moral. En considérant la mobilité quotidienne –sans la nommer ainsi- comme étant « *la capacité d'un individu à utiliser, grâce aux moyens modernes de communication, l'environnement social offert par l'agglomération dans son ensemble* »¹⁰¹, McKenzie attire l'attention sur ses effets de désintégration, de l'accroissement du temps de loisir et la destruction des liens de voisinage.

Dans un autre sens, la mobilité sociale a des conséquences sur les mobilités spatiales. En commentant la conception originale de Burges dans laquelle la mobilité est le « poulx de l'agglomération », Park affirme que « *la mobilité mesure le changement social et la désorganisation sociale, parce qu'un changement social entraîne toujours un changement de position dans l'espace* »¹⁰². La mobilité reflète alors une traduction socio-spatiale des changements urbains.

De cette façon, les sociologues de l'Ecole de Chicago placent la réflexion sur la mobilité géographique dans le contexte du mode de vie urbain. Les différentes formes de mobilité spatiale sont pensées comme des facteurs de désorganisation sociale et donc des vecteurs de changement.

Après le développement de l'industrie automobile, qui débute aux Etats-Unis dans les années 1910-1920, et après la seconde guerre mondiale en Europe, la motorisation individuelle connaîtra un énorme essor, ce qui a créé le besoin de réguler les flux routiers. La science des trafics est ainsi née et devenue indispensable dans le control des déplacements. Les ingénieurs des trafics vont développer des outils et des modèles de simulation des flux automobiles, et qui sont à l'origine des méthodes construites actuellement au sein de l'économie du transport.

Dès les années 1950, les études sur la mobilité sont partitionnées entre une recherche sociologique qui définit la mobilité comme changement de statut, de rôle ou de position, comme les parcours professionnels et la question de la reproduction sociale, bien loin des travaux sur la ville et l'urbain, et une science des trafics qui considère la mobilité comme des flux de déplacements dans l'espace urbain, mettant au second plan la notion de mobilité comme changement au profit d'une définition des mouvements plus strictement spatiale.

¹⁰⁰ Joseph I et Grafmeyer Y, Ibid.

¹⁰¹ Ibid, p233

¹⁰² Ibid, p206

L'automobilité a fait l'objet central dans la science des trafics, alors qu'il a été négligé par les sociologues de Chicago. Dans un article publié en 2003 sur « L'automobile comme objet de recherche, Chicago, 1915-1940 »¹⁰³, Pierre Lannoy explique les logiques intellectuelles et sociales qui ont amené les chercheurs de l'École de Chicago à marginaliser cet objet de recherche au point de ne donner aucun écho à la seule thèse qui fut soutenue sur le sujet en 1928 par un de leurs étudiants John H. Mueller, qui ne sera jamais publiée et très rarement citée.

Selon Lannoy :« *les sociologues délèguèrent à Miller McClintock-fondateur académique de la science des trafics- et à ses successeurs la tâche de la recherche sur l'automobile* »¹⁰⁴. En adoptant l'enquête de terrain et un raisonnement implicitement écologique, McClintock s'imposa aux yeux des sociologues de Chicago comme le propriétaire légitime de ce territoire de recherche, que constituait le phénomène automobile, pourtant proprement urbain, bien que dans le même temps il participât activement au processus de désocialisation et de technicisation de la science du trafic, donc à sa dissociation de la sociologie urbaine¹⁰⁵.

Une des raisons essentielles de cette séparation des savoirs sur la mobilité, entre la sociologie et la science des trafics est la perspective temporelle : les outils de modélisation et de simulation en science du trafic et en économie du transport sont pertinents à court-terme, à l'inverse des approches sociologiques qui privilégient les temporalités longues au détriment de la dimension spatiale¹⁰⁶.

La dimension spatiale de la mobilité va engendrer une autre partition de la mobilité géographique en quatre formes, soit la mobilité quotidienne, les voyages, la mobilité résidentielle et les migrations, formes que l'on peut différencier selon la temporalité dont elles relèvent (longue ou courte) et l'espace dans lequel elles se déroulent (interne ou externe au bassin de vie).

¹⁰³ Pierre Lannoy, « L'automobile comme objet de recherche, Chicago, 1915-1940 », *Revue française de sociologie* 2003/3 (Vol. 44), p. 497-529.

¹⁰⁴ Ibid, p521

¹⁰⁵ Ibid

¹⁰⁶ Gallez et Kaufmann, Ibid, p 4

Tableau 1 : Les quatre formes principales de mobilité spatiale

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

Source : Kaufmann, Ibid, p.5

Autour de ces quatre formes de mobilité spatiale se produit une littérature abondante en sciences sociales, des concepts se développent et des avancées scientifiques considérables ont eu lieu au point que chacune de ces formes constitue l'objet d'un domaine de recherche spécifique.

2. La mobilité de la vie quotidienne : du transport/déplacement à la mobilité

La mobilité quotidienne se réfère aux déplacements de la vie quotidienne, elle relève d'une temporalité courte et se déroule à l'intérieur d'un bassin de vie. Par cela elle se distingue des « voyages », qui sont des mobilités spatiales relevant également d'une temporalité courte, mais qui se dirigent vers l'extérieur du bassin de vie des personnes. La mobilité quotidienne en quelque sorte est « de nature régulière comme la mobilité pendulaire entre le domicile et un établissement d'enseignement, entre le domicile et le lieu de travail »¹⁰⁷.

En utilisant largement aujourd'hui le terme de mobilité, il s'agirait alors d'un glissement dans l'orientation des études et des préoccupations des aménageurs du territoire : du transport aux flux de déplacement et du déplacement à la mobilité. Ce glissement est visible à travers la chronologie de l'usage de ces trois termes dans la littérature relative à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire. Il ne s'agit pas d'une seule évolution de terminologie répondant aux besoins de langage de chaque époque, mais plutôt d'un changement de concept et d'approches¹⁰⁸.

Dans les années 1950-1960, avec la démocratisation de la voiture particulière et de grands investissements en infrastructures routières et en transport en commun, on opère de la notion de « transport », les approches dominantes sont ceux de la géographie économique et

¹⁰⁷ Dictionnaire de géographie, sous la direction de Gabriel Wackermann, ellipses, Paris, 2005

¹⁰⁸ Kamila TABAKA, vers une nouvelle socio-géographie de la mobilité quotidienne étude des mobilités quotidiennes des habitants de la région urbaine de Grenoble, thèse de doctorat en géographie, université Joseph Fourier ,Grenoble, 2009, p20

de l'économie du transport, elles sont essentiellement descriptives, se contentant de dresser un inventaire des dotations d'un territoire en infrastructures mobiles (véhicules, engins...) ou fixes (voies, gares, port, terminaux...). L'espace est intégré en considérant par exemple des densités de voies de chemin de fer, de routes, de véhicules.¹⁰⁹

A la fin des années 1950 naît une école américaine en géographie du transport qui privilégie la quantification et la modélisation du système de transport, qui est étudié dans sa dimension spatiale qu'est le réseau de transport¹¹⁰. Les années 1960 voient l'introduction des modèles de type gravitaire dans la planification des réseaux de transport. Les modèles gravitaires reposent sur l'analogie existant entre l'interaction physique de la théorie newtonienne de la gravité et l'interaction spatiale en géographie, ils sont basés sur l'estimation puis la répartition de la demande de transport dans un territoire donné¹¹¹.

A partir des années 1970, la géographie des transports met l'accent sur les interrelations entre le système de transport et son environnement composé du milieu physique, du milieu socioéconomique, de la structure politico-administrative et du niveau technologique d'un territoire. Progressivement, et en s'appuyant à la fois sur les concepts et les méthodes d'investigation de l'économie, de la géographie et de la sociologie, des approches plus transversales vont se mettre en place et un nouveau champ d'analyse se constitue, désigné couramment sous le terme de socio-économie des transports, de puissants outils d'observation et d'analyse de la mobilité quotidienne vont être développés.

C'est ainsi que naissent les enquêtes ménages déplacements (EMD), enquêtes réalisées dans les grandes agglomérations, portant sur les déplacements des résidents selon le mode, le motif, l'heure, la portée géographique, ainsi que la motorisation du ménage et diverses données sociodémographiques et économiques des ménages et leurs déplacements. Au sens de l'EMD, « *un déplacement est un aller simple effectué sur la voie publique, permettant de se rendre d'un lieu à un autre, et caractérisé par un motif et un ou plusieurs modes de transport* »¹¹². La notion des « déplacements » prend, donc, le relais.

¹⁰⁹ Antoine BAILLY et al, Les concepts de la géographie humaine, Armand Colin, 5^{ème} édition, 2001, p176.

¹¹⁰ Le réseau de transport est défini par ses composantes, c.-à-d. des lieux, et par les liaisons les joignant pour un mode de transport donné.

¹¹¹ Bailly et al, Ibid, p177

¹¹² CERTU, quelle est la mobilité quotidienne des personnes dans les agglomérations ? Approche de la question et propositions d'indicateurs, 2004, p.14

Sur la base de ses ressources, des indicateurs décrivant la mobilité de la vie quotidienne ont été développés, puis des modélisations de la question du choix individuel d'un mode de transport, appelée question du *choix modal*, ont constitué un domaine d'investigation privilégié. Les premiers modèles désagrégés de choix modal sont mis au point aux Etats-Unis, et s'appuie sur les fondements théoriques de la micro-économie des choix discrets. Si la maximisation de l'utilité sous contrainte de cout généralisé reste le principe de base de la formalisation, les paramètres de la fonction individuelle d'utilité, les caractéristiques sociodémographiques, le revenu et la localisation résidentielle font l'objet d'une exploration approfondie¹¹³.

Au cours de la même période, l'approche Espace-Temps-Activités a été fondé par T.Hägerstand. Elle vise à mettre en évidence la relation entre le programme d'activités des individus et les contraintes liées à l'espace et au temps. La *Time geography* est une réponse aux critiques destinées à l'approche classique qui ne prends pas en compte l'enchaînement des activités dans l'espace et le temps au cours d'un même déplacement, ni la complexité du processus de décision face aux contraintes liés au mode de transport, au programme d'activités et les obligations personnelles¹¹⁴.

Au niveau méthodologique, T.Hägerstand et son équipe projettent le programme d'activités dans un graphique spatio-temporel à trois dimensions où l'espace est représenté dans les deux dimensions du plan et le temps de la journée est défini par un axe vertical. L'objectif de cette équipe était de déterminer les possibilités de parcours en fonction des contraintes spatiales et temporelles¹¹⁵. Cependant la théorie de Hägerstand a été critiquée, d'un côté car le programme d'activités est difficile à utiliser, de par sa lourdeur, lorsqu'on étudie des groupes d'individus, d'un autre côté, cette approche s'intéresse à des individus détachés de leur cadre social et du contexte estompant ainsi les relations entre pratiques, certes individuelles, mais d'essence sociale, et systèmes spatiaux.¹¹⁶

¹¹³ Kaufmann V, 2014, Ibid, p45

¹¹⁴ Thevenin Thomas, Quand l'information géographique se met au service des transports publics urbains, une approche spatio-temporelle appliquée à l'agglomération bisontine, thèse de doctorat en géographie, université de Franche-Comté, 2002, p108-109.

¹¹⁵ IBid

¹¹⁶ Guy Di Méo, Géographies tranquilles du quotidien. Une analyse de la contribution des sciences sociales et de la géographie à l'étude des pratiques spatiales, Cahiers de géographie du Québec, Volume 43, Numéro 118, 1999, p. 75–93, in : Hadiara Yaye Saidou, Se déplacer à Niamey, mobilité et dynamique urbaine, thèse en géographie, en cotutelle entre l'université de Grenoble, France et l'université Abdou Moumouni, Niger, 2014, p37

Sans aucun doute, la prise en compte de la dimension monétaire et l'introduction du temps dans les analyses de la mobilité quotidienne constituent une avancée intéressante dans la compréhension des comportements individuels de déplacement, et ce en les situant dans le contexte urbain.

Parmi les nombreux chercheurs qui ont repris les concepts et les méthodes de la *Time geography* pour construire leur propre modèle, on trouve M.G.McNaly qui avance l'idée que un des principes de l'*Activity Based Approach* (ABA) est que le programme d'activités et les déplacements sont influencées par les caractéristiques du ménage, sa position social et les relations entre les personnes d'un même ménage. Cette idée constitue le début d'une autre méthode d'étudier la mobilité quotidienne, qui prend en considération sa dimension sociale.

A partir de la dernière décennie du XXème siècle et jusqu'à aujourd'hui, les deux termes précédents (transport, déplacement) laissent la place au terme « mobilité »¹¹⁷, largement employé à la fois au niveau des études académiques ou dans le domaine de l'expertise et de la planification.

En effet, cette évolution de termes exprime un changement sémantique profond. L'attention n'est plus centrée uniquement sur la dimension « matérielle » de la mobilité, qui est celle des infrastructures de transport et la gestion des flux de déplacements, mais aussi, elle inclut une dimension « immatérielle », qui est celle des conditions sociales, des habitudes et des logiques d'action. Pour Lévy et Lussault¹¹⁸, la mobilité « ne se limite pas au déplacement physique effectif et ses techniques (qu'on appellera transport), mais embrasse les idéologies et les techniques du mouvement en cours dans une société. Elle rassemble donc à la fois : un ensemble de valeurs sociales et un dispositif technologique et son arsenal de techniques et d'acteurs ».

Dans la même lignée d'idées, Tabaka ¹¹⁹ utilisent une métaphore empruntée au domaine de l'informatique : le transport et ses infrastructures ne constituent que le « hardware », base sur laquelle peuvent être déployées des pratiques individuelles dont la logique dépend des besoins, des potentialités et des caractéristiques des habitants, alors que les stratégies d'usage qui sont faites de cette infrastructure, constituent le « software », les « logiciel », que mettent en place les acteurs et qui leur est spécifique.

¹¹⁷ Debizet 2004, in : Tabaka, 2009, Ibid

¹¹⁸ Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, sous la direction de Lévy J et Lussault M, Ed.Berlin, 2003, pp622-623.

¹¹⁹ Tabaka, Ibid

La mobilité n'est donc pas réductible à la seule dimension technico-spatiale et au déplacement effectif, mais intègre toutes les conditions de possibilités des acteurs et la virtualité du déplacement, car « nous sommes impliqués dans le mouvement même lorsque nous sommes arrêtés »¹²⁰.

3. Les déterminants de la mobilité quotidienne

Compte tenu du développement historique du terme mobilité, deux dimensions concernant les déterminants influant sur les comportements de mobilité sont ressorties : d'une part de nature externe, c'est-à-dire liés à l'espace et à l'offre de transport et, d'autre part de nature « interne », liés à la dimension individuelle et social.

Ces deux dimensions sont structurées et présentées dans le modèle conceptuel de Geurs et al.¹²¹. Le modèle distingue trois composants : l'offre de transport, l'utilisation du sol et les personnes (Fig 1) :

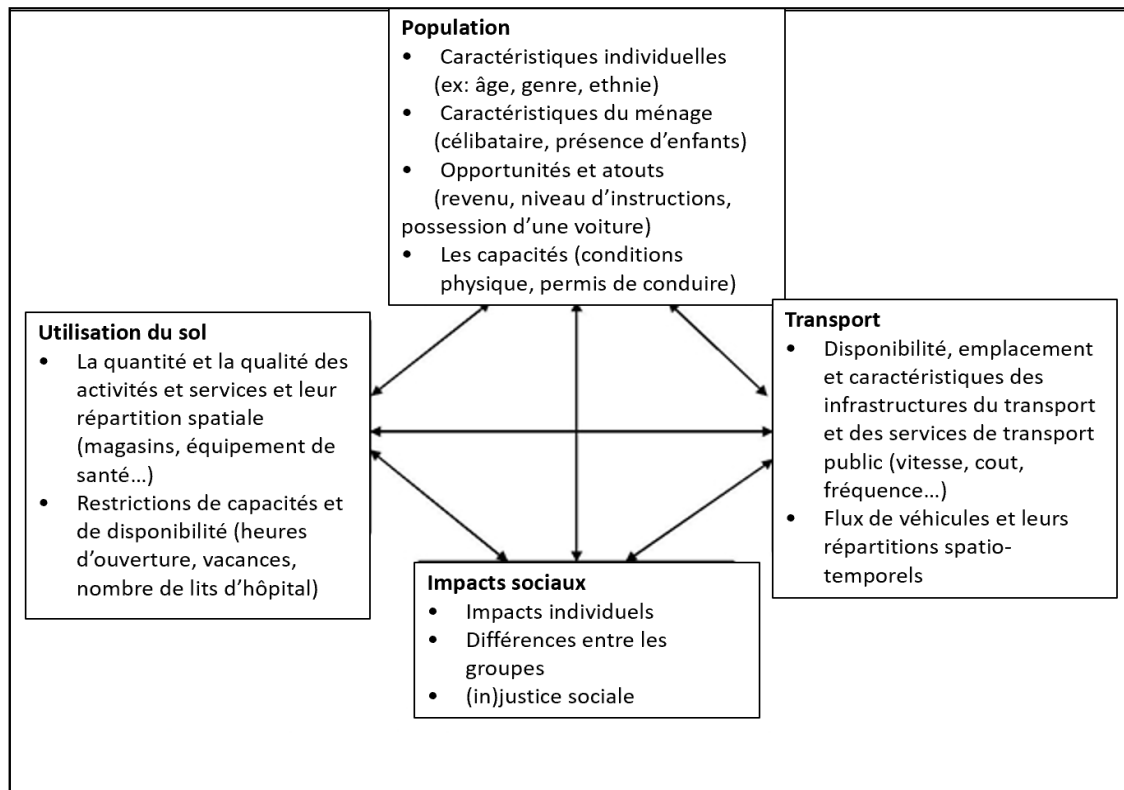
L'offre de transport est déterminée par l'emplacement et les caractéristiques de l'infrastructure du transport (y compris les limitations de vitesse, le nombre de voies, les coûts de déplacement, le niveau de confort et de sécurité), les caractéristiques techniques des véhicules (par exemple, automobile/bus, l'économie du carburant, capacité de transport), et la disponibilité et la qualité des services de transport (par exemple, les horaires des transports publics et leur distribution dans l'espace et le temps).

L'utilisation du sol inclut la quantité, la qualité et la répartition spatiale des activités et des équipements (par exemple, les lieux de travail, les commerces, les équipements publics et les espaces de loisirs) ainsi que les restrictions relatives à la capacité et à la disponibilité (lits d'hôpital disponibles, horaire d'ouverture des magasins et des administrations).

Les personnes : les individus et les caractéristiques du ménage (par exemple, âge, sexe, appartenance ethnique et nombre de personnes économiquement actives dans un ménage), différentes possibilités et capacités (par exemple, revenu, niveau d'éducation, condition physique, motorisation, permis de conduire), ainsi que les différents besoins, attitudes, préférences et différentes «cultures de déplacements» (par exemple, un mode de vie axé sur la voiture ou vers le transport public et les modes doux).

¹²⁰ Lévy, 2004, in : Gallez et al, Ibid, p8

¹²¹ Geurs K.T, Boon W et Van Wee B, Social Impacts of Transport: Literature Review and the State of the Practice of Transport Appraisal in the Netherlands and the United Kingdom, Transport Reviews, Vol. 29, No. 1, 69–90, Janvier 2009, p73

Fig 1 : Modèle conceptuel des facteurs affectant l'impact social des transports

Source : Geurs et al.Ibid, p74 (traduit)

Les trois catégories de déterminants (l'offre de transport, l'utilisation du sol et les personnes) sont mutuellement dépendant, ils peuvent interagir et se renforcer l'une sur l'autre. Par exemple, les revenus élevés des individus peuvent entraîner une augmentation de la motorisation individuelle, et le développement des infrastructures de transport va produire l'augmentation des vitesses, des distances et du nombre de déplacements. De même que, la création de nouvelles zones d'activités va engendrer l'apparition de nouveaux flux de déplacements, l'augmentation des taux de motorisation et l'augmentation de la vitesse de déplacement influent ensuite sur l'évolution de l'utilisation des sols sous forme d'étalement urbain.

Dans le modèle conceptuel de Geurs et al., on trouve notamment que l'environnement social peut également interagir avec les différentes catégories de déterminants. Il est qualifié par Geurs comme étant l'ensemble des « impacts sociaux de transport » causés par une multiplicité de facteurs. Par exemple, un système de transport en défaillance, empêche une bonne accessibilité vers des services ou des activités différentes, tels que les emplois, l'enseignement et les soins de santé, ce qui, à son tour, pourrait renforcer l'injustice sociale.

En effet, plusieurs études ont mis l'accent sur cette interrelation entre les déplacements et l'environnement social. McDonald (2007)¹²², par exemple, montre que les facteurs sociaux, en particulier la cohésion des quartiers, influent sur la décision de se rendre à l'école en marchant, dans le comté d'Alameda, en Californie, en particulier lorsque les enfants font face à des déplacements de moins de 1,6 km. Les parents sont plus susceptibles de laisser marcher leurs enfants, quand ils vivent dans des quartiers où ils font confiance à leurs voisins.

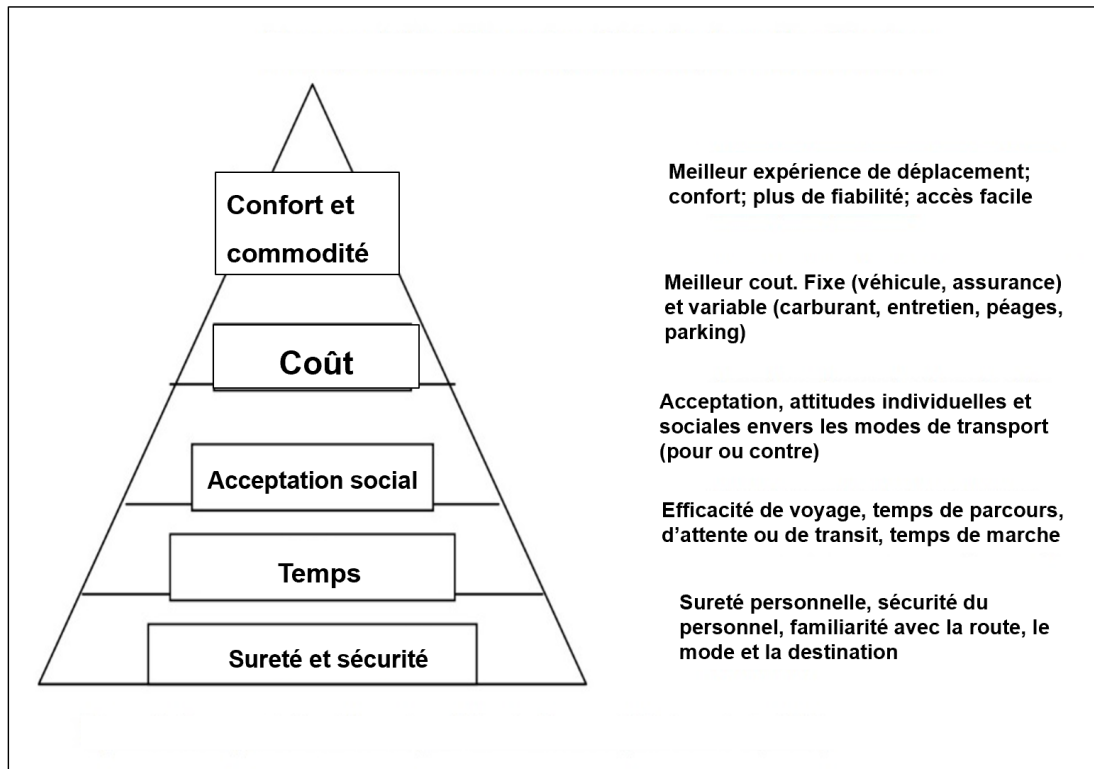
Ainsi, McDonald critique le fait de mettre l'accent uniquement sur l'environnement physique et bâti, car pour lui, un grand nombre de recherches en sociologie ont montré que les processus sociaux sont spatialement intégrés et affectent le comportement individuel. Il propose donc « *d'élargir la définition de l'environnement pour inclure les facteurs sociaux ainsi que les environnements naturels et construits* »¹²³.

Concernant l'explication du comportement de déplacement selon des priorités individuelles, Winters et al. (2001)¹²⁴ suggèrent une hiérarchie des besoins de transport, inspirée de la hiérarchie des besoins humains selon Maslow, souvent représentés sous la forme d'une pyramide. Selon Maslow, les besoins fondamentaux tels que les besoins physiologiques et la sécurité sont à la base de la pyramide, sous les besoins d'amour, d'estime et le besoin d'accomplissement en haut. De la même façon, Winters et al. placent la sécurité du déplacement à la base de la pyramide, suivie par le temps, l'acceptation des modes, et le coût du déplacement, au sommet de la pyramide, on trouve le confort et la commodité des moyens de transport (Fig2).

¹²² McDonald, N. C. (Janvier 2007), "*Travel and the social environment: evidence from Alameda County, California*", Transportation Research Part D: Transport and Environment, Volume 12, Issue 1, pp. 53–63.

¹²³ Ibid, p 61

¹²⁴ Winters, PL; Cleland, F; Mierzejewski, E; Tucker, L. (2001). Assessing Level of Service Equally Across Modes. A report for the Florida Department of Transportation and NCTR. Contract BC353RPWO#15. 1-53. in : Perone, J. S., et al. (2005), "*Assessing hierarchy of needs in levels of service*", NCTR 527-08; FDOT BD 549-1, Transportation Research Board (TRB), Center for Urban Transportation, Research University of South Florida, p7

Fig 2 : Pyramide des besoins de transport

Source : Winters et al., 2001, in : Perone, J. S., et al. 2005, p7 (traduit)

La théorie de Maslow a été largement critiquée et de nombreuses études ont montré ses limites (M. Whada et L. Bridwell 1976¹²⁵, Max-Neef 1992¹²⁶), satisfaire un besoin inférieur avant le besoin supérieur n'est pas systématique. Un individu peut vouloir avoir un grand besoin d'accomplissement avant le besoin d'amour. Cette hiérarchisation peut varier d'un individu à un autre, en fonction de son mode de vie, sa culture et de ses motivations. De la même manière, le modèle de Winters sur la hiérarchisation des besoins de transport peut facilement être réfuté, un individu peut opter pour le confort quel que soit le prix à payer, un autre choisira de se déplacer en voiture, pour se distinguer socialement, même si ça demande beaucoup plus de temps dans un contexte de réseaux routier congestionné.

Il est primordial, aujourd'hui, de prendre en considération tous les facteurs liés au transport (spatiaux, sociaux et individuels) dans l'appréhension de la mobilité. Si les déterminants liés au transport et à l'espace sont, en général, plus ou moins faciles à quantifier, les facteurs liés aux individus et à leur environnement social sont beaucoup plus complexes.

¹²⁵ Michel Foudriat, sociologie des organisations : la pratique du raisonnement, Pearson Education, Paris, 2007, p132

¹²⁶ Manfred Max-Neef et Paul Ekins, Real Life Economics: Understanding Wealth Creation, Routledge, 1992.

Ces différents déterminants interagissent les uns avec les autres, et varient dans le temps et selon les espaces et les sociétés, d'où l'importance d'une approche interdisciplinaire dans l'étude de la mobilité quotidienne.

4. Vers une interdisciplinarité focalisée dans l'étude de la mobilité quotidienne

Notons d'abord que les débats sur les déterminants de la mobilité en général sont déjà enracinée au XXe siècle, lorsque les membres de l'École de Chicago, en particulier Park et McKenzie, ont voulu surmonter le fossé entre la compréhension de la mobilité en tant que changement dans un contexte social d'une part et, d'autre part, en tant que changement dans l'espace géographique. Ils ont étudié en même temps le « phénomène urbain » et le « phénomène migratoire ». Les déplacements quotidiens ou la mobilité résidentielle ne sont plus réduits à des mouvements physiques simples entre deux points géographiques, mais mis en relation avec les changements sociaux et personnels.

Face à l'émiettement des champs disciplinaires étudiant les différentes formes de mobilité spatiale, les sociologues urbains Bassand et Bruhlard (1980¹²⁷) soulignent clairement que même si beaucoup de recherches sont faites sur le thème de la mobilité spatiale ou géographique, il existe un manque d'approches intégrées et interdisciplinaires qui cherchent à conceptualiser la mobilité spatiale comme un « phénomène social total », qui doit être compris et exploré dans le contexte d'un système entier de mobilité.

Pour Bassand et Bruhlard, la mobilité spatiale recouvre tout déplacement de population dans l'espace physique, elle « englobe notamment les migrations internationales et interrégionales, l'exode rural, les mouvements pendulaires, les multiples déplacements d'affaires, de loisir, de consommation, la mobilité résidentielle, le tourisme. »¹²⁸

Cependant, et suite au bilan scientifique que les deux auteurs ont dressé dans leur œuvre « *mobilité spatiale* » (1980), et se basant sur les principes de la théorie générale des systèmes (totalité, rétroaction, diachronie), ils avancent l'idée que « *les divers flux de mobilité ne sont pas isolés les uns des autres, mais entretiennent entre eux des rapports de causalité, de complémentarité, de subsidiarité, de substitution, d'incompatibilité, etc. Ces divers mouvements sont articulés synchroniquement et diachroniquement, au point que la*

¹²⁷ Michel Bassand et Marie-Claude Brulhardt, *mobilité spatiale*, Ed. Georgi, Saint Saphorin, 1980.

¹²⁸ Bassand Michel, Brulhardt Marie-Claude. *La mobilité spatiale : un processus social fondamental.* In : *Espace, populations, sociétés*, 1983-1. Objectifs et champs d'étude. pp. 49-54. 1983, p49

modification de l'un d'entre eux entraîne des changements dans les autres. Ces divers flux forment eux-mêmes un système".¹²⁹

Ce constat est le résultat de plusieurs exemples observés dans l'espace d'étude de Bassand et Bruhlard qu'est la Suisse, voici quelques exemples ¹³⁰:

- l'exode rural national ne suffisant plus aux besoins croissants des secteurs secondaires et tertiaires fait appel à l'immigration étrangère.

- l'immigration étrangère dans les centres villes est accompagnée d'une émigration résidentielle des autochtones.[^]

- la mobilité résidentielle, pour satisfaire des aspirations nouvelles en matière d'habitat, augmente souvent la durée et la distance des mouvements pendulaires.

- Dans certaines conditions, les mouvements pendulaires sont suivis à plus ou moins long terme de déménagement, dans d'autres conditions au contraire ils remplacent une migration définitive.

Ces différentes formes de mobilité spatiale interagissent dans des combinaisons multiples avec les autres types de mobilité qui animent une société : mobilité sociale et professionnelle, mobilité dans le cycle de vie, mobilité d'objets, de signes et de symboles.

L'intérêt de l'approche systémique vient du fait qu'elle met l'accent sur les interactions entre les différentes formes de mobilité, au moment où les études et enquêtes dominantes devenaient problématique en visant des formes spécifiques de déplacements. Bassand et Bruhlard avancent, pour la première fois, une nouvelle conception sociologique large de la mobilité, comme étant un système qui intègre les dimensions sociale et spatiale, la mobilité est alors définie par « *l'ensemble des déplacements impliquant un changement d'état de l'acteur ou du système considéré* » ¹³¹. Ils proposent cinq principes méthodologiques spécifiques pour appréhender la mobilité ¹³²:

1. La nécessité d'une approche interdisciplinaire : il est impossible de comprendre et d'expliquer la mobilité spatiale si les contributions de la géographie, e la

¹²⁹ Article paru dans : Schweiz. Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik Heft 3/1981, sous le titre: la mobilité spatiale en tant que système, reproduit dans: Jaccoud Christophe et Kaufmann Vincent: Michel Bassand, un sociologue de l'espace et son monde, PPUR, EPFL, Lausanne, 2010, pp179-195.

¹³⁰ Jaccoud Christophe et Kaufmann Vincent, Ibid., p181

¹³¹ Ibid. p12

¹³² Bassand Michel, Brulhardt Marie-Claude, Ibid, pp. 49-54

démographie, de l'économie, de la science politique, de la psychosociologie et de la sociologie ne sont pas prises en compte.

2. La reconnaissance de deux niveaux irréductibles de la mobilité spatiale : le macro-social qui englobe les structures, les institutions et les organisations, et le micro-social qui concerne les acteurs qui communiquent, décident, s'influencent et se déplacent. Ces deux niveaux interagissent et s'influencent mutuellement.
3. La considération non seulement des flux de la mobilité, mais aussi ses déterminants et ses conséquences dans les multiples domaines de la réalité sociale.
4. La prise en compte de la mobilité spatiale en tant que système qu'il faut prendre en considération dans sa globalité, c'est-à-dire comme une catégorie de phénomènes qui engagent la totalité de la société et de ses institutions, mais aussi ses composantes invisibles et cachés.
5. L'importance de la prise en considération du contexte dans l'analyse de la mobilité, le contexte est composé de deux facteurs particulièrement importants : l'organisation de l'espace et le système des transports et des communications.

Les travaux de Bassand et Brulhardt n'ont eu que peu de postérité, et il a fallu attendre jusqu'à les années 1990 et 2000 pour que naissent un nouveau courant en sociologie qui fassent de la mobilité une notion clé de la compréhension du changement social, les recherches théoriques développés dans ce courant (Luc Boltanski, John Urry, Zygmunt Bauman, Tim Cresswell, Manuel Castells, Ulrich Beck, etc.) sont regroupés sous le vocable de « tournant de mobilité » ou « mobility turns », certains chercheurs le considèrent comme étant un nouveau paradigme dans l'étude de la mobilité (Schuller et al 1997¹³³, Faist 2013¹³⁴, Szymanowski 2016¹³⁵).

Cette idée de tournant de la mobilité, remet en cause les analyses basées sur des concepts fixes, statiques et des « structures sociales » principalement a-spatiales. Ce tournant prétend être post-disciplinaire dans le sens qu'il déborde du cadre de

¹³³ Schuller M., Lepori B., Kaufmann V. et Joye D., Des mobilités à la mobilité, vers un paradigme *intégrateur*, (Eine Integrative Sicht des Mobilität. Im Hinblick auf ein neues Paradigma des Mobilitätsforschung), Berne, Schweizerischer Wissenschaftsrat. Conseil de la Science, Berne, 1997.

¹³⁴ Thomas Faist, The mobility turn: a new paradigm for the social sciences?, *Ethnic and Racial studies*, Vol.36, N.11. 2013, pp1637-1646.

¹³⁵ Szymanowski R., The Mobility Turn in the Social Science, in: Agata Stanisz, Waldemar Kuligowski (eds.), *Cultures of Motorway. Localities through Mobility as an Anthropological Issue*, Wielichowo: TIPI, 2016, pp.183-193.

différentes disciplines en sciences sociales pour s'intéresser aux multiples formes de la vie économique, sociale et politique et étudier comment elle s'organise dans le temps et à travers de nombreux espaces complexes.¹³⁶

J.Urry considère que dans les différentes formes de mobilité se dit l'ensemble des rapports sociaux et que ces formes sont le principe organisateur du monde social, au point qu'il propose d'abandonner la notion de société comme objet de la sociologie et la remplacer par celle de la mobilité. L'importance de cette proposition est de faire vraiment entrer l'espace en sociologie. Selon Urry, la société est d'abord un territoire mal défini et mal pensé.¹³⁷

L'idée de tournant de mobilité a été critiquée, selon R.Szymanowski¹³⁸, les différentes formes de mobilité ne sont qu'un simple résultats spatio-temporelle des changements économiques et sociaux que connaît le monde d'aujourd'hui, et donc ce qu'il faut analyser se sont ces changements et non la mobilité en elle-même. Par conséquent, il n'y a aucune justification épistémologique pour créer un nouveau domaine de recherche indépendant et post disciplinaire uniquement pour étudier la mobilité.

Elargir la notion de mobilité et la rendre très englobante, en concernant les personnes, les capitaux, les objets et les idées, risque de diluer l'objet de recherche, et le rendre ainsi sans intérêt.

5. De la mobilité à la motilité : vers une nouvelle approche dans l'étude de la mobilité quotidienne

Afin de dépasser les critiques du courant de la « mobility turn », le sociologue suisse Vincent Kaufmann avance un nouveau concept : la motilité. Importé du champ de la biologie, ce concept peut nous aider à mieux appréhender la mobilité spatiale en général, et la mobilité quotidienne en particulier. Selon Kaufmann, la motilité est « l'ensemble des caractéristiques

¹³⁶ John Urry, Qu'est-ce que le « tournant de la mobilité? », Forum Vies Mobiles - Préparer la transition mobilitaire.10/12/2012, (Consulté le 17 Octobre 2018),

URL: <http://fr.forumviesmobiles.org/video/2012/12/10/quest-ce-que-tournant-mobilite-453>

¹³⁷ Vincent Kaufmann, Analyser les sociétés à partir de la motilité, in : motilité et mobilité, mode d'emploi, Dir.Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet et Elodie Dupuit, Ed. Alphil-Presses universitaires suisses, Neuchatel, 2015, pp7-20.

¹³⁸ Szymanowski R. (2016), The Mobility Turn in the Social Science, in: Agata Stanisz, Waldemar Kuligowski (eds.), Cultures of Motorway. Localities through Mobility as an Anthropological Issue, Wielichowo: TIPI, 2016, pp.183-193., <http://hdl.handle.net/10593/14887>

propres à un acteur qui permettent d'être mobile c'est-à-dire, les capacités physiques, le revenu, les conditions sociales d'accès aux systèmes de transport et de communication, les aspirations à la sédentarité ou à la mobilité, les connaissances acquises, comme le permis de conduire, etc.»¹³⁹, elle est un capital, et grâce à ce capital, on arrive à différencier la dimension spatiale de la dimension sociale de la mobilité.

Cette conception distingue trois dimensions d'analyse¹⁴⁰ :

1. Le champ des possibles. Chaque contexte offre un champ des possibles spécifique en matière de mobilité : les réseaux disponibles, leurs performances et leurs conditions d'accès (réseaux routiers, ferroviaires, transport public, etc.); l'espace et ses configurations territoriales (centralités fonctionnelles, répartition spatiale des activités, etc.)

2. Les aptitudes à se mouvoir. Chaque personne ou chaque acteur collectif se caractérise par des aptitudes à se mouvoir dans l'espace géographique, économique et social. C'est la manière dont une personne ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de déplacements et en fait usage. La motilité relève de l'intentionnalité et des projets.

3. Les déplacements. Ils renvoient au franchissement de l'espace. Ces déplacements sont soit orienté et se déroulent entre une origine et une ou plusieurs destinations, soit apparentés à une pérégrination sans véritable origine ou destination.

Ces dimensions font de la motilité une ressource de l'insertion sociale, Robert Park considérait que l'homme est doué de locomotion, donc s'il y a une défaillance ou un problème au niveau de ces trois niveaux (accès au champ du possible, compétences, et projets), la motilité va produire de l'inégalité sociale. Par exemple : un chômeur qui trouve un travail à une heure et demie de chez lui, doit trouver une solution de mobilité pour prendre ce travail ou bien y renoncer ; une femme qui travaille tôt le matin ou rentre un peu tard à la maison doit se débrouiller pour ne pas être agressée ou harcelée ; une famille qui cherche un logement plus grand et moins cher, mais plus loin du centre-ville (logique des prix fonciers) doit penser à la mobilité quotidienne de tous les membres de la famille.

Dans toutes ces situations, la motilité est la ressource essentielle à laquelle il faut avoir recours pour trouver une solution. La motilité est devenue un capital, donc nous sommes face à une dimension de la stratification sociale, à trois niveaux qui se sont ceux de la motilité : l'accès aux réseaux, les compétences, le fait d'avoir des projets de déplacements et les réaliser.

¹³⁹ Vincent Kaufmann, Les paradoxes de la mobilité : Bouger, s'enraciner, PPUR, Suisse. 2008, p30-31

¹⁴⁰ Ibid

Ces trois dimensions font système, mais pas de façon mécaniste ; toutefois plusieurs travaux de recherches (Witter, 2012¹⁴¹; Kaufmann et al., 2010¹⁴²; Doherty, 2014¹⁴³; Dubois et Ravalet, 2015¹⁴⁴) ont permis la différenciation entre plusieurs formes de motilité selon les contextes dans lesquels vivent les personnes, et selon les types de mobilité considérés (locale, résidentielle, grande mobilité). En ce sens, il sera très important de prendre en considération la dépendance de la motilité avec les possibilités offertes par un contexte donné. C.-à-d. que la motilité d'une personne ou d'un acteur dépend de sa localisation, des artefacts qui s'y trouvent et de l'hospitalité des territoires.

En effet, et en se basant sur deux études empiriques menées en sociologie de l'éducation Catherine Doherty¹⁴⁵, sociologue australienne, souligne que les études menés jusqu'à présent sur la motilité ont eu tendance à mettre l'accent sur l'agent et ont laissé peu de côté la question de la structure et du contexte. Elle propose donc le concept de « viscosité » afin de prendre en considération le contexte dans l'appréhension de la motilité en parallèle de l'agent.

En se basant sur les résultats de l'enquête JobMob¹⁴⁶, Yann Dubois et Emmanuel Ravalet¹⁴⁷ montrent que la motilité est dépendante des espaces de vie. L'environnement urbain, les opportunités présentes sur les territoires, les normes et les manières de faire, les besoins de mobilité des individus diffèrent d'une ville à l'autre, d'un pays à l'autre. Donc, le

¹⁴¹ Witter R. (2012) Public urban transport, mobility competences and social exclusion. The case of Santiago de Chile, Thèse EPFL, Lausanne.

¹⁴² Viry, G., Widmer, E. D., & Kaufmann, V, Does it matter for us that my partner or I commute? Spatial mobility for job reasons and the quality of conjugal relationships in France, Germany, and Switzerland. *Zeitschrift für Familienforschung*, 22(2), 149-170. 2010.

<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-354931>

¹⁴³ Doherty Catherine, agentive motility meets structural viscosity: australian families relocating in Educational Markets”, *Mobilities*, 2014, p.1-18

¹⁴⁴ Yann Dubois et Emmanuel Ravalet : la motilité à travers les espaces. Réflexions basées sur un potentiel de grande mobilité, in : motilité et mobilité, mode d'emploi, Dir.Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet et Elodie Dupuit, Ed. Alphil-Presses universitaires suisses, Neuchatel, 2015, pp77-101.

¹⁴⁵ Doherty Catherine, 2014, Ibid

¹⁴⁶ JobMob est la première grande enquête quantitative européenne portant sur la « grande mobilité » liée au travail. Elle vise à comprendre les pratiques de mobilité, non seulement du point de vue des dispositions et ressources sociales spécifiques requises par les personnes mobiles (sexe, âge, formation, salaire, etc.), mais aussi du point de vue de l'enchaînement des expériences de mobilité. Elle a été réalisée en deux phases : Une première enquête (JobMob 1), menée de 2006 à 2010, puis une seconde de fin 2010 à début 2014, par Yann Dubois, Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet, Stéphanie Vincent-Geslin et Gil Viry, du laboratoire de sociologie urbaine (LASUR) de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne.

¹⁴⁷ Yann Dubois et Emmanuel Ravalet, 2015, Ibid

contexte spatial et économique exerce non seulement une influence sur l'accessibilité des personnes aux infrastructures de transport, mais aussi sur leurs compétences et leurs projets de mobilité. Ainsi, si l'acteur est situé dans l'espace, la motilité l'est aussi et évolue avec le contexte.

Il est aujourd'hui évident de prendre en considération les artefacts matériels de l'espace pour comprendre son hospitalité et sa capacité d'accueil, voire son accessibilité, ainsi que la définition des projets des acteurs plus ou moins mobiles. En effet, les configurations urbaines, leur prix, leur esthétique, leur histoire, la mémoire des lieux, les types d'activités présentes, et leur ambiance déterminent l'hospitalité d'un territoire. Et aussi, les projets de mobilité et de déplacements sont définis par les possibilités d'accès procurées par le système de transport et par la répartition et la nature des aménités urbaines.

Conclusion

En suivant le développement historique de la recherche sur la mobilité, on a analysé la relation entre ces deux faces, spatiale et sociale et ses implications sur la compréhension de la mobilité dans les divers champs disciplinaires des sciences sociales. Ensuite, on a discuté l'importance d'une approche interdisciplinaire dans l'étude de ce phénomène, surtout entre la sociologie et la géographie. Cette approche propose de contextualiser le concept de motilité, sous les lumières de l'esprit systémique.

En effet, depuis son apparition depuis une vingtaine d'années, le concept motilité a soulevé des grands débats scientifiques, et a subi des confrontations théoriques et une expérimentation empirique dans différents domaines des sciences sociales (sociologie, géographie, économie, urbanisme). Après de nombreuses critiques, une progression dans la définition de la motilité est nécessaire. Une des idées les plus cruciales à prendre en considération est la dimension spatiale, Kaufmann se demande s'il ne faut pas élargir le concept de motilité à la dimension contextuelle et, plutôt qu'une aptitude propre à un acteur, en faire un potentiel intégrant les cadres matériels de l'action ?¹⁴⁸

¹⁴⁸ Kaufmann (2015), Ibid, p15.

Bibliographie

- Antoine BAILLY et al 2001, « *les concepts de la géographie humaine* », Armand Colin, 5^{ème} édition
- Bassand Michel, Brulhardt Marie-Claude. “*La mobilité spatiale : un processus social fondamental*”. In: *Espace, populations, sociétés*, 1983-1. Objectifs et champs d'étude. pp. 49-54.
- CERTU 2004, « *quelle est la mobilité quotidienne des personnes dans les agglomérations ? Approche de la question et propositions d'indicateurs* »
- Charles-Henry CUIN, SOROKIN ET LE « SOCIAL MOBILITY » DE 1927 : Naissance et mise en œuvre d'une problématique sociologique, *L'année sociologique* (1940-1948), Troisième série, Vol.38, 1988, PUF, pp. 275-308.
- Dictionnaire de géographie, sous la direction de Gabriel Wackermann, ellipses, Paris, 2005
- Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, sous la direction de Lévy J et Lussault M, Ed.Berlin, 2003
- Doherty Catherine, agentive motility meets structural viscosity: australian families relocating in Educational Markets”, *Mobilities*, 2014, p.1-18
- Fol S 2009, la mobilité des pauvres, pratiques d'habitants et politiques publiques, Ed.Berlin,
- Gallez C, Kaufmann V 2009. Aux racines de la mobilité en sciences sociales. : Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine. Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno. De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité?, Presses Universitaires de Rennes, pp.41-55, , Histoire.
- Geurs K.T, Boon W et Van Wee B (Janvier 2009), “ *Social Impacts of Transport: Literature Review and the State of the Practice of Transport Appraisal in the Netherlands and the United Kingdom*”, *Transport Reviews*, Vol. 29, No. 1, 69–90.
- Guy Di Méo 1999, Géographies tranquilles du quotidien. Une analyse de la contribution des sciences sociales et de la géographie à l'étude des pratiques spatiales, *Cahiers de géographie du Québec*, Volume 43, Numéro 118, 1999, p. 75–93,

- Hadiara Yaye Saidou 2014, *Se déplacer à Niamey, mobilité et dynamique urbaine*, thèse en géographie, en cotutelle entre l'université de Grenoble, France et l'université Abdou Moumouni, Niger.
- Jaccoud Christophe et Kaufmann Vincent 2010: « *Michel Bassand, un sociologue de l'espace et son monde* », PPUR, EPFL, Lausanne. pp179-195.
- John Urry (2012, 10 Décembre), « Qu'est-ce que le « tournant de la mobilité » ? », Forum Vies Mobiles - Préparer la transition mobilitaire, URL: <http://fr.forumviesmobiles.org/video/2012/12/10/quest-ce-que-tournant-mobilite-453>
- Joseph I et Grafmeyer Y 2004, *l'Ecole de Chicago, naissance de l'écologie urbaine*, Ed.Champs essais, Flammarion
- Kamila TABAKA 2009, « *vers une nouvelle socio-géographie de la mobilité quotidienne étude des mobilités quotidiennes des habitants de la région urbaine de Grenoble* », thèse de doctorat en géographie, université Joseph Fourier – Grenoble.
- Kaufmann V 2014, *Retour sur la ville, motilité et transformations urbaines*, PPUR, EPFL, Lausanne.
- Maksim H., 2011, *Potentiels de mobilité et inégalités sociales : la matérialisation des politiques publiques dans quatre agglomérations en Suisse et en France*, Thèse, Lausanne, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne.
- Manfred Max-Neel et Paul Ekins (1992), « *Real Life Economics: Understanding Wealth Creation* », Routledge.
- McDonald, N. C. (Janvier 2007), « *Travel and the social environment: evidence from Alameda County, California* », Transportation Research Part D: Transport and Environment, Volume 12, Issue 1, pp. 53–63.
- Michel Bassand et Marie-Claude Brulhardt 1980, « *mobilité spatiale* », Ed. Georgi, Saint Saphorin.
- Michel Foudriat 2007, « *sociologie des organisations : la pratique du raisonnement* », Pearson Education, Paris.

- Perone, J. S., et al. 2005) “*Assessing hierarchy of needs in levels of service*”, NCTR 527-08; FDOT BD 549-1, Transportation Research Board (TRB), Center for Urban Transportation, Research University of South Florida.
- Pierre Lannoy, « L'automobile comme objet de recherche, Chicago, 1915-1940 », *Revue française de sociologie* 2003/3 (Vol. 44), p. 497-529.
- Schuler M., Lepori B., Kaufmann V. et Joye D. 1997, « *Des mobilités à la mobilité, vers un paradigme intégrateur* » (Eine Integrative Sicht des Mobilität. Im Hinblick auf ein neues Paradigma des Mobilitätsforschung), Berne, Schweizerischer Wissenschaftsrat. Conseil de la Science, Berne.
- Szymanowski R. (2016), *The Mobility Turn in the Social Science*, in: Agata Stanisz, Waldemar Kuligowski (eds.), *Cultures of Motorway. Localities through Mobility as an Anthropological Issue*, Wielichowo: TIPI, pp.183-193., <http://hdl.handle.net/10593/14887>
- Thomas Faist 2013, “*The mobility turn: a new paradigm for the social sciences?*”, *Ethnic and Racial studies*, Vol.36, N.11. pp1637-1646.
- Thomas Thevenin 2002, « *Quand l'information géographique se met au service des transports publics urbains, une approche spatio-temporelle appliquée à l'agglomération bisontine* », thèse de doctorat en géographie, université de Franche-Comté.
- Vincent Kaufmann 2008 : *Les paradoxes de la mobilité : Bouger, s'enraciner*, PPUR, Suisse.p30-31
- Vincent Kaufmann, *Analyser les sociétés à partir de la motilité*, in : *motilité et mobilité, mode d'emploi*, Dir.Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet et Elodie Dupuit, Ed. Alphil-Presses universitaires suisses, Neuchatel, 2015, pp7-20.
- Vincent-Geslin S, Kaufmann V et Ravalet E, « Réversibilités spatiales, réversibilités sociales ? », *SociologieS* [En ligne], Dossiers, Penser l'espace en sociologie, mis en ligne le 16 juin 2016. URL : <http://sociologies.revues.org/5473>
- Viry, G., Widmer, E. D., & Kaufmann, V. 2010. Does it matter for us that my partner or I commute? Spatial mobility for job reasons and the quality of conjugal relationships in France, Germany, and Switzerland. *Zeitschrift für Familienforschung*, 22(2), 149-170. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-354931>

- Winters, PL; Cleland, F; Mierzejewski, E; Tucker, L. 2001. Assessing Level of Service Equally Across Modes. A report for the Florida Department of Transportation and NCTR. Contract BC353RPWO#15. 1-53.
- Witter R. 2012 Public urban transport, mobility competences and social exclusion. The case of Santiago de Chile, Thèse EPFL, Lausanne.
- Yann Duboit et Emmanuel Ravalet : la motilité à travers les espaces. Réflexions basées sur un potentiel de grande mobilité, in : motilité et mobilité, mode d'emploi, Dir.Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet et Elodie Dupuit, Ed. Alphil-Presses universitaires suisses, Neuchatel, 2015, pp77-101.