

Quelles racines pour la mobilité ?

Pierre Lannoy

Recensé : Vincent-Geslin, S. et Kaufmann, V. (dir.). 2012. *Mobilité sans racines. Plus loin, plus vite... plus mobiles ?*, Paris : Descartes & C^{ie}.

Avec Mobilité sans racines, Stéphanie Vincent et Vincent Kaufmann analysent les efforts entrepris pour concilier engagement professionnel et vie sociale. Ils mettent en évidence des formes inédites de « mobilité réversible », qui permettent à une part croissante des fractions supérieures des classes moyennes de travailler loin de chez soi sans déménager.

Avec ce nouvel opus, Vincent Kaufmann et ses collaborateurs du LaSur (Laboratoire de sociologie urbaine) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne poursuivent l'exploration des phénomènes contemporains de mobilité entamée il y a une quinzaine d'années. Associés à des chercheurs français, ils traitent ici d'un objet social nouveau, à savoir les « mobilités réversibles », renvoyant aux comportements de certains acteurs sociaux qui, tout en parcourant de grandes distances géographiques pour aller travailler¹ témoignent d'un fort attachement à leur lieu de résidence. Ces individus, qui constituent environ 10 % de la population active des principaux pays européens, sont majoritairement porteurs de titres universitaires et sont employés principalement dans le secteur tertiaire, soit dans les services, soit dans les activités liées à l'économie dite de la connaissance (finances, éducation, administration, etc.) ; ils proviennent donc, avant tout, de la fraction supérieure des classes moyennes. L'exigence de déplacement, liée à l'engagement professionnel, est gérée par ces personnes grâce à la vitesse offerte par des moyens de transport performants et également par le recours aux technologies de communication à distance, qui rendent possible le maintien dans l'espace résidentiel valorisé.

Selon les auteurs, on peut distinguer trois formes prises par les mobilités réversibles : la pendularité quotidienne de longue distance, la multirésidentialité (une résidence principale à laquelle s'ajoutent un ou plusieurs pied-à-terre professionnels) ou encore l'*overnighting* (plus de soixante nuits par an passées hors domicile). Ces trois formes ont comme point commun de permettre aux individus de concilier leur engagement professionnel et leur attachement résidentiel, sans devoir sacrifier l'un ou l'autre, rendant en quelque sorte « réversibles » les effets de la mobilité (à l'obligation de se déplacer répond le retour régulier à domicile), au contraire de solutions plus radicales comme la mobilité résidentielle. Pour le dire autrement, la mobilité qui vient contredire le désir de sédentarité est en même temps ce qui permet de répondre à ce désir.

Ensuite, les chercheurs montrent que, contrairement à une idée reçue, ces mobilités réversibles ne sont pas nécessairement vécues d'une manière positive par tous les individus, contrairement à ce que laissent penser les nombreuses injonctions institutionnelles et culturelles à la mobilité². Si certains s'y montrent attachés, d'autres les vivent comme une nécessité, voire comme une

¹ Les auteurs ne donnent pas une définition unifiée de la « grande distance » : dans deux des enquêtes exploitées, le critère de sélection des individus est un temps de trajet domicile-travail quotidien de deux heures minimum ; dans une autre, sont considérées également les personnes qui passent plus de 60 nuits par an hors de leur foyer pour raisons professionnelles.

contrainte. Le livre propose alors une typologie distinguant six profils de personnes engagées dans les mobilités réversibles, selon la durée biographique et la perception symbolique de cet engagement. Différentes hypothèses sont testées, notamment sur l'influence respective du sexe, de l'âge, de la composition du ménage, du revenu, etc. L'image que ces individus estiment refléter auprès de leur entourage social est également analysée. Par exemple, on trouve le type « pratique négative de courte durée » qui regroupe des individus récemment engagés dans ces pratiques intenses de mobilité (moins de quatre ans) et qui les perçoivent, ainsi que leur entourage, de manière négative. Les femmes y sont surreprésentées ; ce constat s'expliquerait en partie par la permanence de la division sexuée des tâches domestiques, qui, pour elles, rend plus contraignant l'éloignement du domicile, mais également par leur accès généralement plus mauvais aux infrastructures de transport (comparativement aux hommes), aux situations de familles recomposées et à la pénibilité de trajets pendulaires plus longs – bref, à leur « motilité » ou capital de mobilité plus faible (p. 117). À l'autre bout du continuum, on trouve le type « pratique positive de longue durée » désignant des individus qui considèrent la mobilité non seulement comme une opportunité positive pour leur carrière, mais également comme un véritable mode de vie. Leur perception de la mobilité est très positive, souvent plus fortement que leur entourage. Il s'agit majoritairement d'hommes, engagés depuis huit ans en moyenne dans ce mode de vie. Tout ceci permet de rendre compte de manière fine de la diversité des pratiques et des situations constitutives de ce phénomène nouveau.

Une complémentarité entre ancrage et mobilité

Quel est le bilan de notre lecture de cet ouvrage ? Il peut s'énoncer sous la forme de deux enseignements et de trois regrets. La synthèse des recherches qui est proposée met en lumière deux constats sociologiques importants, qui lui confèrent son intérêt. Le premier concerne les rapports entre mobilité et ancrage. Les termes de cette paire conceptuelle sont généralement pensés comme antinomiques, l'investissement individuel ou social dans l'une ou l'autre de ces formes de rapport au territoire étant classiquement décrit comme exclusif – comme dans l'opposition entre logiques des flux et logiques des lieux avancée par Manuel Castells (1998) –, certains travaux injectant même une interprétation évolutionniste en prédisant la substitution définitive du nomadisme généralisé à un attachement territorial désormais culturellement suranné³. Or, dans le cas des mobilités réversibles, l'opposition de ces logiques fait place à une convergence : organiser sa mobilité, plutôt que la refuser (en renonçant à un poste qui l'exige, ou en déménageant), est une manière de préserver et d'alimenter son ancrage territorial, par l'annulation des distances spatiales et sociales qu'engendre, précisément, ce dernier.

Le déplacement longue distance apparaît donc pour ce groupe social comme une manière de conjuguer la mobilité, à la fois sociale (ne pas renoncer à un certain statut social, notamment celui de membre d'un ménage « normal »), professionnelle (s'assurer une carrière professionnelle régulière) et culturelle (éviter les épreuves liées à une migration proprement dite). Pour les personnes en situation de mobilité réversible, les déplacements annulent paradoxalement les effets potentiellement nocifs de la mobilité sur l'ancrage, puisqu'ils permettent de répondre à l'injonction de mobilité tout en ne renonçant pas à satisfaire le désir de sédentarité, lié aux caractéristiques matérielles et sensibles du lieu de vie, aux liens sociaux qui y sont entretenus, ainsi qu'à ses traits culturels, tout autant qu'à une certaine répulsion pour le(s) lieu(x) où s'exerce l'emploi (p. 52-58), dilemme qui apparaît comme la logique pivotale de leurs comportements.

² Sur le sujet de ces injonctions, on lira notamment Gaudemar (1997), Sloterdijk (2000), Senett (2000) ou Boltanski et Chiapello (1999).

³ Pour une illustration particulièrement explicite de ce point de vue, voir le livre de Jacques Attali, *L'Homme nomade* (2003).

La prééminence de l'ancrage sur l'emploi

Le deuxième enseignement de cet essai, plus général, porte sur la transformation contemporaine de la hiérarchie des valeurs régulant la vie des ménages de profil moyen et de cadres. Dans la mesure où les mobilités réversibles seraient effectivement indicatrices de cette évolution au travers de laquelle « le projet de vie dépasse les projets professionnels », qui deviennent ainsi subordonnés à des choix portant notamment sur le lieu d'habitat (p. 52-58), cela signifierait que nous serions en présence d'une sorte d'aboutissement historique d'une des dimensions idéales-typiques du capitalisme, telles que Max Weber les avait dégagées précocement, à savoir la séparation de la sphère professionnelle et de la sphère domestique. Aboutissement ici – ou même retournement – car, pour les « mobiles réversibles », c'est bien le projet de vie qui vient régler l'ensemble des décisions, y compris celles concernant le projet professionnel, qui devient en quelque sorte second par rapport au projet socio-affectif. Alors que, dans le contexte moderne (celui qui s'étend de la révolution industrielle à la fin des Trente Glorieuses), toutes les dimensions de la vie sociale de l'individu semblaient subordonnées à sa situation de travailleur, l'enquête montre ici un groupe social qui se caractérise par sa capacité à inverser la hiérarchie des logiques en présence, ou du moins à les équilibrer : l'activité professionnelle est, en quelque sorte, sommée d'être compatible avec le projet d'épanouissement social et personnel qui, en aucun cas, ne se réduit, pour ces individus, à celle-ci. Le fait que ce groupe des mobiles réversibles soit composé en grande majorité d'individus exerçant des professions d'encadrement de la société n'est pas anodin : il s'agit de factions supérieures de la classe moyenne, laquelle se caractérise notamment par un réseau social localisé (contrairement aux élites cosmopolites) et par un investissement fort dans le temps libre (hors travail) comme espace-temps de la consommation matérielle et de l'expression culturelle – sur ce point, les auteurs renvoient à l'étude de Vincent Kaufmann (2008). Assurer cet « ancrage », tout en se donnant les moyens de faire valoir son capital professionnel, témoigne ainsi d'une logique sociale qui dépasse largement les individus, même si elle se vit, individuellement, comme une situation de préservation et d'expression de l'individualité socio-biographique (ma vie, ma famille, ma maison).

Riche de ces constats, l'ouvrage pêche, néanmoins, par certains aspects. Tout d'abord, si l'attention portée aux phénomènes de mobilité met en lumière les rapports entre l'espace professionnel et l'espace domestique, elle laisse dans l'ombre tout ce qui se rapporte, d'une manière ou d'une autre, à l'espace public, entendu au sens large du terme comme espace des préoccupations, des mobilisations et des dissensions collectives. Hormis la mention des conséquences environnementales énormes des mobilités réversibles, et celle, rapide, des difficiles leviers politiques face au développement du phénomène, l'univers des personnes étudiées se réduit dans l'ouvrage au domicile et au lieu de travail ; tout le reste est absent, ou n'apparaît que sous la forme de facteurs généraux et intangibles, telle la transformation des marchés de l'emploi. En tant que lecteur, on en vient à se demander si cette absence de l'espace public est un reflet de la vision du monde propre à la population étudiée, ou si elle est générée par le type de questionnements et de méthodes mis en œuvre par les auteurs. Quid des valeurs, des engagements ou des problèmes portés par ces individus ? Existe-t-il des spécificités sur ces points tant à l'intérieur de cette population que par rapport aux autres groupes sociaux ? Les espaces où « s'ancrent » les personnes mobiles réversibles s'apparenteraient-ils à des « non-lieux communs » (Debry 2012) où régneraient l'individualisme familial et le cocooning sécuritaire ? Autant de questions qui invitent à dépasser le seul cadre des mobilités pour tenter de cerner d'autres aspects de la vie sociale contemporaine.

On peut ensuite regretter, au niveau théorique, le manque de dialogue avec un certain nombre de travaux antérieurs qui ont tenté d'apporter des interprétations conceptuelles de constats relativement convergents. On songe ici notamment aux études de Jean Remy, et principalement aux notions de centration et d'automobilité qu'il a forgées pour rendre compte du rôle culturellement central de l'attachement à l'espace de résidence comme lieu d'investissement socio-affectif et sa mise en compatibilité avec une mobilité spatiale idéalement peu contrainte (Remy 1992). Par ailleurs, une discussion théorique pourrait s'engager entre la sociologie d'obédience wébérienne des auteurs et

celle fondamentalement marxienne développée par Jean Ollivro dans son texte sur « Les classes mobiles » (2005), qui place au centre de son interprétation la question de la vitesse – et des choix et contraintes de localisation, et de mobilité – dans la définition de la structure sociale contemporaine, montrant qu’il y aurait derrière les choix de vie des stratégies de classes aux ressources inégales. Cela obligerait les auteurs à préciser leur modèle sous-jacent du fonctionnement social au sein duquel les phénomènes observés se développent. Enfin, les travaux pionniers de Harold Proshansky (1983) et d’autres psychologues environnementaux sur la « *place identity* » et ses rapports avec la mobilité, ou encore ceux du sociologue Marc Bolan (1997) sur l’investissement dans le quartier des personnes en situation de mobilité, pourraient également être mis en perspective avec les constats et les interprétations ici avancées, notamment sur la question des engagements politiques et culturels dans la vie locale, un des points aveugles de l’ouvrage. Il s’agirait alors de discuter la question du caractère socialement, culturellement, voire anthropologiquement marqué de l’attachement au lieu de vie. Le lecteur en sortirait sans doute plus instruit et moins persuadé de l’isolement conceptuel qui caractériserait le travail des auteurs.

Troisième et dernier regret, peut-être le plus anecdotique mais le plus visible : le titre de l’ouvrage est selon nous inopportun, n’indiquant ni son objet (les mobilités réversibles) ni ses constats, et suggérant même une « mobilité sans racines » qui semble aux antipodes des phénomènes étudiés – à moins de compter sur la perception par le lecteur de la résonance phonique d’un titre dans lequel la « mobilité s’enracine »... Étrange choix éditorial, qui fait courir à cet ouvrage le risque de ne pas attirer l’attention de géographes ou de sociologues « classiques », qui seraient pourtant potentiellement intéressés par cet essai dépassant largement l’aire spécialisée à laquelle son titre la confine.

Bibliographie

- Attali, J. 2003. *L’Homme nomade*, Paris : Fayard.
- Bolan, M. 1997. « The Mobility Experience and Neighborhood Attachment », *Demography*, vol. 34, n° 2, p. 225-37.
- Boltanski, L. et Chiapello, È. 1999. *Le Nouvel Esprit du capitalisme*, Paris : Gallimard.
- Castells, M. 1998. *La Société en réseaux. L’ère de l’information*, Paris : Fayard.
- Debry, J.-L. 2012. *Le Cauchemar pavillonnaire*, Montreuil : L’Échappée.
- Gaudemar, J.-P. de. 1979. *La Mobilisation générale*, Paris : Champ Urbain.
- Kaufmann, V. 2008. *Les Paradoxes de la mobilité*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Ollivro, J. 2005. *L’Information géographique*, vol. 60, n° 3, p. 28-44.
- Remy, J. 1992. *La Ville, vers une nouvelle définition ?*, Paris : L’Harmattan.
- Sennett, R. 2000 [1998]. *Le Travail sans qualités. Les conséquences humaines de la flexibilité*, Paris : Albin Michel.
- Sloterdijk, P. 2000 [1989]. *La Mobilisation infinie*, Paris : Seuil.

Pierre Lannoy est chargé de cours en sociologie à l’université libre de Bruxelles. Il étudie notamment l’attachement à l’automobile. La liste de ses publications est disponible sur le site : <http://homepages.ulb.ac.be/~pilannoy/welcome.html>.

Pour citer cet article :

Pierre Lannoy, « Quelles racines pour la mobilité ? », *Métropolitiques*, 30 novembre 2012. URL : <http://www.metropolitiques.eu/Quelles-racines-pour-la-mobilite.html>.