



Pour citer cette notice :

Thierry Ramadier, 2026, "Mobilités quotidiennes". MobiDic, Dictionnaire critique des Mobilités.

Accès :

<https://doi.org/10.60582/geomob30>

Mobilités quotidiennes

Thierry Ramadier

Directeur de recherche en psychologie environnementale
Centre National de Recherche Scientifique

Les mobilités quotidiennes sont centrales dans l'analyse des pratiques spatiales des individus et des groupes sociaux. C'est aussi une notion qui pose des regards très différents sur l'espace géographique, ses usages et ses représentations selon les modèles théoriques auxquels elle se réfère. Ainsi, le terme de mobilité est récent et continue à côtoyer les précédents. Avant cela, c'est celui de déplacement qui a succédé à celui de flux, une évolution qui s'est faite au gré des manières de penser les mouvements géographiques humains à l'échelle de la journée ou de la semaine. Actuellement, nombre de chercheur·e·s s'accordent, souvent implicitement, à l'envisager comme l'occupation passagère de lieux de destination qui, ensemble, définissent l'espace de vie d'une personne. Enfin, si les mobilités quotidiennes sont dotées de significations sociales positives (liberté, insertion sociale, etc.), la recherche révèle des injonctions sociales et des stigmatisations auprès de celles et ceux qui peuvent difficilement les mettre en œuvre.

Définir les mobilités quotidiennes

En termes de pratiques géographiques, la définition générique de « mobilité quotidienne » repose sur un consensus qui se rapproche du sens commun et de l'imprécision qui l'accompagne, à savoir un ensemble de pratiques spatiales ordinaires ou habituelles, raison pour laquelle elle est plus formellement définie par Kaufmann (2000) comme étant à la fois circonscrite à l'espace des pérégrinations (interne au bassin de vie de la personne) et inscrite dans des temporalités courtes (présence récurrente ou éphémère/passagère sur le lieu de destination). En conséquence, les mobilités quotidiennes seraient une catégorie exclusive construite par rapport aux mobilités résidentielles, aux voyages et aux migrations. Pourtant la frontière entre l'usage des termes « migration » et « mobilité » reste floue, ce que véhicule notamment l'expression « exode rural » depuis plusieurs décennies. D'un côté, il n'est pas rare qu'à l'échelle nationale ou régionale

les mobilités résidentielles dont parlent les géographes et les sociologues soient appelées migrations (Bonvalet et Lelièvre, 1991) ou migrations intercommunales (Boudjaaba, 2012) en démographie. Ces deux références ont également la particularité d'utiliser les deux termes dans le même texte. D'un autre côté, à l'échelle internationale, les termes utilisés dépendent des populations qui sont concernées par les pratiques spatiales : la mobilité est internationale pour celles et ceux qui se déplacent dans les cadres légaux et professionnels de la mondialisation, et elle devient migration internationale quand elle est clandestine, illégale, sans objectif professionnel précis, etc. (Borja et Ramadier, 2014 ; Pellerin, 2001).

Si la notion de mobilité n'est finalement pas si simple à définir et à stabiliser, son qualificatif de quotidien l'est encore moins, que ce soit pour les personnes interrogées comme pour le ou la chercheur·e. Parle-t-on de déplacements géographiques qui reposent sur une forte fréquence, comme les navettes domicile-travail ? De déplacements qui s'inscrivent dans un « bassin de vie » que ni l'enquêteur·trice ni l'enquêté·e ne peut finalement circonscrire ? Ou de pratiques spatiales qui servent à la réalisation des tâches constitutives du quotidien ? Est-ce qu'aller trois fois par an dans une maison secondaire fait partie des mobilités quotidiennes quand bien même cette maison occupe et préoccupe au-delà des quelques visites annuelles ? Est-ce qu'un travail en intérim de très courte durée et proche du domicile fait partie des mobilités quotidiennes ? Afin de pallier les quelques difficultés rencontrées pour circonscrire les mobilités quotidiennes, Kaufmann (2005) propose d'inscrire la réversibilité du trajet dans la journée pour la conceptualiser. Cela permet notamment d'inclure les déplacements professionnels qui sortent manifestement du « bassin de vie » (les mobilités quotidiennes longue distance). Cette proposition ne renouvelle qu'à la marge l'étude des mobilités, afin de les distinguer des voyages, car c'est à nouveau une approche, certes spatiotemporelle plutôt que simplement spatiale, centrée sur les dimensions fonctionnelles des infrastructures de transport et les compétences de l'individu à les utiliser qui étaye l'analyse des mobilités. En conséquence, il n'en reste pas moins une incertitude sur ce que le quotidien signifie ici : est-ce le simple retour dans la journée, la fréquence du lieu fréquenté, la fréquence de la catégorie de déplacement (la réversibilité produit une catégorie de déplacements pour lesquels la grande distance géographique est récurrente tout en reposant sur des destinations très variées), ou une pratique qui rend compte de la vie de tous les jours, d'un style de vie géographique socialement situé ?

Mobilités quotidiennes ou mobilités du quotidien ?

Dans bien des cas, c'est la vie de tous les jours plutôt que la fréquence qui facilite un accord entre enquêteur·trice et enquêté·e pour s'entretenir ensemble sur cet objet. On va, par exemple, demander où et comment les personnes se déplacent pour effectuer une tâche administrative ou amener les enfants chez le médecin. Quand bien même l'enquêté·e ne s'occupe pas

de ces activités de la vie quotidienne, la question ne lui semble pas incongrue. Malgré cela, ce sont paradoxalement les tâches les plus ancrées dans la vie quotidienne de la personne interrogée qui sont les plus difficiles à recueillir (poster une lettre, aller à la boulangerie, promener le chien, etc.). Plus les mobilités dites du quotidien sont perçues comme routinières et plus les chances de rencontrer des difficultés pour les relever, voire de refuser l'entretien seront importantes. Car, percevant qu'ils n'ont rien d'exceptionnel à dire, les enquêté·e·s ne comprennent pas les raisons d'être enquêté et tentent d'éviter de dévoiler l'intériorisation de la faible valeur sociale de leurs pratiques, à l'instar de leur manière de percevoir leur quotidien. Ce rapport à la mobilité quotidienne est socialement distribué et se rencontre plus fréquemment auprès des classes sociales les moins dotées en capital. Dès lors, étudier les mobilités quotidiennes en acte c'est aussi trouver des méthodes pour dépasser les clivages sociaux qui invisibilisent de part et d'autre les pratiques spatiales jugées insignifiantes, non légitimes, stigmatisantes, etc.

Flux, déplacement, mobilité

Le mouvement est un langage dont la grammaire est l'espace. Plus qu'un système de pratiques qui « qui organise la vie quotidienne » (Rémy et Voyé, 1992), les mobilités quotidiennes sont aussi une des manières d'éprouver et de s'approprier très concrètement l'espace géographique et ses significations. Là encore il est tout aussi important de saisir le regard du ou de la chercheur·e que celui des enquêté·e·s.

Du côté du ou de la chercheur·e, la notion de mobilité quotidienne est récente. Ce qu'on nomme mobilités quotidiennes a d'abord été étudié comme un *flux* par les ingénieurs du trafic, puis comme un *déplacement* qui dérive de l'activité à laquelle il est subordonné, enfin comme une manière socialement construite de se déplacer (Borja et al., 2014). Ce sont les évolutions des enjeux de ces mouvements géographiques de personnes qui ont incité les chercheur·e·s à changer de terminologie. Le *flux* repose sur la recherche de mouvements à faciliter, en l'abordant sous l'angle technique des outils et des infrastructures à introduire pour gérer la masse des déplacements quotidiens et leurs caractéristiques géographiques. Le *déplacement* repose sur une analyse à l'échelle individuelle du mouvement, afin cette fois de le comprendre à partir des caractéristiques de celui qui se déplace, mais surtout à partir de ce qui motive sa pratique spatiale (Jones, 1979). La *mobilité*, enfin, se donne comme perspective l'étude du degré de facilité avec laquelle les personnes se meuvent. Contrairement au flux, une notion où toutes les personnes qui se déplacent sont interchangeable, la mobilité est une notion qui se donne pour ambition de cerner et de comprendre les différences entre les individus et/ou les groupes sociaux tout en intégrant les deux approches précédentes, à savoir les dimensions techniques et cognitives ou motivationnelles. La notion de mobilité

quotidienne a surtout cherché à transplanter les enjeux du déplacement individuel vers les logiques sociales de leur mise en œuvre (Bourdin, 2005).

Quand la mobilité quotidienne se conjugue au singulier et n'est plus l'objet à analyser, mais un analyseur du rapport à l'espace, elle permet de s'attarder sur les significations ou les prises de position qui sont associées à l'organisation spatiale des déplacements dans leur ensemble. La mobilité devient la structure socio-spatiale des déplacements. Par exemple, en montrant que les déplacements des Savoyards ne sont pas les mêmes en haute saison de ski que dans les périodes moins touristiques, Petit (2002) montre ainsi l'importance, pour les résidents, de se distinguer des touristes et de leurs pérégrinations locales (les flux touristiques locaux) le temps de leur présence. Autrement dit, les mobilités ne sont pas seulement dépendantes des configurations matérielles de l'espace, elles participent à la construction de configurations socio-spatiales. Nombre de travaux ont dorénavant abordé les mobilités quotidiennes non pas pour elles-mêmes, mais pour ce qu'elles révèlent du rapport à l'espace des individus et des rapports socio-spatiaux en lien avec les significations des lieux (Creswell, 2006). Depuis la proposition de saisir les mobilités quotidiennes sans les séparer des mobilités résidentielles (Lévy et Dureau, 2002), il est possible d'envisager les premières comme étant structurées par l'histoire (ou trajectoire) géographique de la personne, elle-même difficilement dissociable de la socialisation aux mobilités (Authier et al., 2022), et de son rôle dans les ségrégations socio-spatiales (Wenglenski et Korsu, 2013). Dès lors, la mobilité quotidienne reposerait en partie sur un principe de remplacement, c'est-à-dire sur le franchissement des frontières fonctionnelles de l'espace géographique tout en minimisant le franchissement de frontières sociales et cognitives (Ramadier, 2021).

Mobilités quotidiennes : un reflet des positions sociales ?

En recentrant l'analyse sur le regard sociologique des mobilités quotidiennes, on pourrait dire avec Cologan (1985, p. 125), que la mobilité quotidienne est « l'expression d'un mode d'insertion sociale dans l'espace géographique, le déplacement étant sa mise en œuvre, et le transport son outil ». L'analyse de ces logiques sociales a alors mis en évidence des injonctions à la mobilité (Bacqué et Fol, 2007), dont certaines peuvent être contradictoires (Orange, 2010), ainsi que la production de stigmates construits sur l'absence d'accès aux modes de déplacement les plus normatifs du groupe social (Cocquard, 2019), ou encore l'activation de stigmates sur le lieu de destination alors qu'ils restaient muets sur le lieu de départ du déplacement (Oppensheim, 2016). En d'autres termes, la mobilité quotidienne n'est plus envisagée uniquement comme une ressource générant liberté, autonomie et insertion sociale. Elle est au contraire révélatrice de la manière dont la personne est insérée dans la société, de la position qu'elle occupe dans l'espace social.

Bibliographie

- Authier J.-Y., Belton-Chevallier L. et Cacciari, J., 2022, « Pour une étude des socialisations aux et par les mobilités dans l'espace », *Espaces et sociétés*, n° 184-185, p. 9-16.
- Bacqué M.-H. et Fol S., 2007, « L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction », *Revue suisse de sociologie*, vol. 33, n° 1, p. 89-104.
- Bonvalet C. et Lelièvre E., 1991, « Mobilité en France et à Paris. Le filtre parisien », *Population*, vol. 46, n° 5, p. 1161-1183.
- Borja S., Courty G. et Ramadier T., 2014, « Trois mobilités en une seule ? Esquisses d'une construction artistique, intellectuelle et politique d'une notion », *EspaceTemp.net*, en ligne : www.espacestemp.net/articles/trois-mobilites-en-une-seule
- Borja S. et Ramadier T., 2014, « Parler de mobilité a-t-il des effets sur les significations de la migration ? », dans Mohammedi S.-M. (coord.), *Abdelmalek Sayad, Migrations et mondialisation*, Oran, Editions CRASC, p. 71-94.
- Boudjaaba F., 2012, « Mesurer la mobilité sans registre de population en France au XIXe siècle : l'apport des registres de succession à l'étude des migrations des ruraux », *Cahiers québécois de démographie*, vol. 41, n° 1, p. 9-35.
- Bourdin A., 2005, « Les mobilités et le programme de la sociologie », *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 118, p. 5-21.
- Cocquard B., 2019, *Ceux qui restent. Faire sa vie dans les campagnes en déclin*, Paris, La Découverte.
- Cologan H., 1985, « Mobilité et représentation urbaines », dans Guerin J.P. et Gumuchian H. (eds.), *Les représentations en actes : actes du colloque de Lescheraines*, Institut de géographie alpine, Université scientifique et médicale de Grenoble, p. 125-128.
- Creswell T., 2006, *On the move, Mobility in the moderne western world*, New York, Tailor & Francis.
- Jones P., 1979, « New Approaches to Understanding Travel Behavior : the Human Activity Approach », dans Henscher D. et Stopher P. (dirs.), *Behavioral Travel Modelling*, London, Croom Helm, p. 55-80.
- Kaufmann V., 2005, « Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides », *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 118, p. 119-135.
- Kaufmann V., 2000, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines : la question du report modal*, Presses polytechniques et universitaires romanes.
- Lévy J.-P. et Dureau F., 2002, « Introduction générale », dans Lévy J.-P. et Dureau F. (eds.), *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions*, Paris, L'Harmattan.
- Oppenchaim N., 2016, *Adolescents de cité. L'épreuve de la mobilité*, Tours, Presses universitaires François-Rabelais.
- Orange S., 2010, « L'invitation au voyage ? Les sections de techniciens supérieurs face à l'impératif de mobilité », *Regards Sociologiques*, n° 40, p. 77-87.

- Pellerin H., 2001, « De la migration à la mobilité : changement de paradigme dans la gestion migratoire. Le cas du Canada », *Revue Européenne des Migration Internationales*, vol. 27, n° 2, p. 57-75.
- Petit J., 2002, « Politique des déplacements et développement touristique ; contraintes et innovations dans les vallées touristiques alpines », *Revue de géographie alpine*, n° 90, p. 48-65.
- Ramadier T., 2021, « Remplacement géographique », *Dictionnaire du Forum Vies Mobiles*, en ligne: <https://forumviesmobiles.org/dictionnaire/13627/remplacement-geographique>
- Remy J. et Voyé L., 1992, *La ville : vers une nouvelle définition ?*, Paris, L'Harmattan.
- Wenglenski S. et Korsu E., 2013, « Des déplacements quotidiens au service de la ségrégation résidentielle ? », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 63, p. 119-140.