DICTIONNAIRE

Histoire de la notion de mobilité

Par **Vincent Kaufmann** (Sociologue) 18 Mars 2021

Définir la mobilité est d'autant plus important que ce terme est 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 à la transformation de soi. Cette diversité d'acceptions, loin d'être une richesse, est un obstacle à la connaissance. En clair, lorsqu'on évoque la mobilité, on ne sait pas exactement de quoi on parle : tout dépend de la discipline dont on est originaire. Cet état de fait est le résultat de l'histoire de la notion de mobilité, que nous allons maintenant développer. Depuis une vingtaine d'années, plusieurs auteurs ont proposé des définitions englobantes de la mobilité, afin de permettre de dépasser les carcans disciplinaires.

Les premières définitions de la mobilité

Le terme de mobilité apparaît dans les dictionnaires de langues allemande, anglaise et française au XVIIIe siècle pour évoquer l'agilité mentale et donc la capacité à se modifier. Le Dictionnaire de l'Académie française la définit alors ainsi : « Facilité à changer, à se modifier. Mobilité des traits, de la physionomie. Mobilité de la lumière, des reflets. Mobilité de caractère, d'esprit, d'imagination, facilité à passer promptement d'une disposition à une autre, d'un objet à un autre. Mobilité des sentiments, de l'humeur. La mobilité des opinions. »

L'entrée de la mobilité dans les sciences sociales

Le vocable « mobilité » entre dans la terminologie des sciences sociales dans les années 1920, avec les travaux de Sorokin et ceux de l'École de Chicago. La mobilité est alors définie en termes de changement et de franchissement de l'espace. En 1927, le chercheur russe émigré aux États-Unis Pitirim Sorokin publie un ouvrage intitulé Social Mobility dans lequel il jette les bases de ce qui deviendra un des domaines d'investigations les plus classiques de la sociologie. Il définit la mobilité comme changement de profession, et identifie deux types de mouvements : (1) la mobilité verticale, qui implique un changement de positionnement dans l'échelle socioprofessionnelle, ce mouvement pouvant être ascendant ou descendant (par exemple l'ouvrier qui devient son propre patron) ; (2) la mobilité horizontale, qui désigne un changement de statut ou de catégorie n'impliquant aucune évolution de la position relative dans l'échelle sociale (par exemple un changement d'emploi à niveau de qualification et de rémunération identiques).

Dans la conception de Sorokin, la mobilité peut impliquer l'espace, 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 implique.

Les travaux de l'École de Chicago, dans les années 1920-1930, situent l'analyse des mobilités dans un cadre d'analyse dynamique. Si les interactions entre la ville, sa morphologie et les relations sociales sont au cœur des travaux de l'École de Chicago, l'attention des chercheurs se porte avant tout sur le système social, son fonctionnement, son organisation et ses transformations. La mobilité géographique, qu'elle soit résidentielle ou quotidienne, est considérée comme partie intégrante du mode de vie urbain. L'École de Chicago étudie ainsi l'expérimentation subjective de la ville à travers des « types » ou des « figures » sociales ou professionnelles, comme l'étranger, le juif ou le hobo, qui renvoient tous à l'individu « doué de locomotion ». Or, « la ville tend à ressembler à une mosaïque de mondes sociaux entre lesquels le passage se fait brutalement [1] », et la

particularité des individus les plus mobiles est qu'ils traversent ces frontières sociales. Les mobilités de certains individus semblent en effet plus dérangeantes socialement parlant que d'autres.

L'originalité de cette approche tient au fait que les mobilités sont pensées comme des facteurs de désorganisation ou de rupture d'équilibre, donc des vecteurs de changement. Selon Robert Park : « La mobilité mesure le changement social et la désorganisation sociale, parce qu'un changement social entraîne toujours un changement de position dans l'espace et que tout changement social, même celui que nous décrivons comme progrès, entraîne une désorganisation sociale [2]. »

La science des trafics

Parallèlement à ces travaux se développe aux États-Unis la « science des trafics ». Celle-ci va fonder une nouvelle tradition d'analyse des mobilités urbaines, entièrement dévolue aux déplacements dans l'espace géographique, et qui va très vite s'autonomiser des conceptions de la mobilité développées dans une perspective sociologique par les chercheurs de Chicago ou par Sorokin. Pierre Lannoy (2003) montre que cette partition du champ d'analyse de la mobilité fait suite à un partage des périmètres de recherche entre l'École de Chicago et la science des trafics. Cette partition se construit en particulier autour de l'automobile, qui fait l'objet d'un investissement central par la science du trafic, et que les sociologues de l'École de Chicago n'investiront pas comme objet de recherche [3].

L'émergence de la science du trafic est concomitante de l'essor de la motorisation individuelle, qui débute dans les années 1910-1920 aux États-Unis, et après la seconde guerre mondiale en Europe. Elle est rendue indispensable par la croissance des flux routiers et la nécessité de les réguler ; elle va être à l'origine des outils et modèles de simulation des flux que connaît actuellement l'économie des transports.

Mobilité sociale, science des transports et mobilité géographique : trois disciplines qui s'ignorent

À l'aube de la seconde guerre mondiale, le domaine de la mobilité est donc déjà partitionné entre une recherche sociologique qui définit la mobilité d'abord comme changement social et une science des trafics qui la considère comme un flux de déplacements dans l'espace. Dès les années 1950, les analyses de la mobilité sociale se focalisent sur les parcours professionnels et la transmission intergénérationnelle des catégories professionnelles. Cette dernière thématique cristallise des questions essentielles relatives à la construction des inégalités sociales, telles que la reproduction sociale et les possibilités d'ascensions ou de descentes dans l'échelle des professions. Elle va mobiliser la sociologie au point d'en devenir un des domaines de recherche les plus dynamiques qui va totalement s'autonomiser par rapport aux travaux sur la ville et l'urbain. Dans ce mouvement, la sociologie va emporter avec elle la définition de la mobilité comme changement de statut (sur le plan hiérarchique), de rôle (sur le plan de la nature des activités) ou de position (sur le plan socio-professionnel), qu'elle sera la seule à garder jusqu'à maintenant.

Le développement du domaine de la « science des trafics » va se faire de manière assez similaire aux approches sociologiques de la mobilité sociale : une autonomisation totale et une focalisation progressive sur des modélisations issues des théories de la dynamique des fluides, une définition pointue de la mobilité, qui renvoie ici au franchissement de l'espace, ou plus particulièrement à l'écoulement de particules, des individus, des voitures, des motos, etc. dans l'espace de circulation qu'est devenue la rue.

La science des trafics va connaître des développements très importants dès les années 1950 et devenir l'économie de transports. Comme le relève Jean-Pierre Orfeuil, la modélisation économétrique de la demande de transport et les prévisions de trafics vont en particulier dominer progressivement l'analyse de la demande de transport et ses applications en ingénierie:

« Les ingénieurs du trafic développent la notion de flux avec l'idée de penser le mouvement pour le faciliter. Donc ici, "déplacement" est vraiment synonyme de "transport", surtout centré sur les modes mécanisés. D'ailleurs, les grandes enquêtes sur les flux de déplacement qui vont se mettre en place seront essentiellement centrées sur ces modes. On ne va pas parler de déplacements à pied par exemple. L'idée, c'est d'optimiser les déplacements par la technique. Le déplacement est perçu ici comme un besoin, même si maintenant avec du recul, des travaux comme ceux de Guillaume Courty sur le code de la route ou de Pierre Lannoy montrent que cette optimisation technique est aussi une construction politique. C'est l'invention du déplacement rationnel. C'est l'idée de fluidité du trafic qui est au centre des préoccupations [4]. »

Entre ces deux domaines se développent dès l'après-guerre les approches géographiques de la mobilité. Celles-ci vont s'organiser autour des quatre formes principales de mobilité spatiale présentes dans les sociétés de l'époque, soit la mobilité quotidienne, les voyages, la mobilité résidentielle et les migrations, formes principales que l'on peut différencier selon la temporalité dont elles relèvent (temporalité longue, temporalité courte) et l'espace dans lequel elles se déroulent (espace interne ou externe au bassin de vie) (voir tableau ci-dessous). Chacune de ces quatre formes fait l'objet d'une littérature abondante et développe ses propres concepts, arènes et revues, bref se construit comme domaine de recherche. Une fois encore, l'étude de la mobilité se morcelle. C'est notamment ce qu'ont relevé Françoise Dureau, Pierre Lannoy, Thierry Ramadier et Jean-Pierre Orfeuil dans une table-ronde organisée par le groupe « Mobilités spatiales et fluidité sociale » (MSFS) sur le sujet [5]. Par son histoire, la recherche sur la mobilité s'est trouvée compartimentée par disciplines (géographie, sociologie, urbanisme, démographie…), chacune appliquant sa propre grille de lecture et aucune ne traitant l'ensemble des formes de mobilité.

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

La conceptualisation de la mobilité reste cependant commune aux quatre domaines : il s'agit d'un déplacement entre une origine et une destination. Implicitement, cette approche combine une définition de la mobilité comme franchissement de l'espace et une autre définition comme changement. De fait, elle postule un couplage de ces deux ordres de phénomènes.

La partition de l'analyse de la mobilité spatiale en quatre domaines a produit des avancées scientifiques non négligeables, même si elle n'a pas permis de traiter toutes leurs articulations, du fait même de l'autonomisation des domaines de recherches qu'elle a produite [6]. On notera comme exemple d'outil transdisciplinaire tiré des recherches sur la mobilité la « conjecture de Zahavi », qui met au jour un mécanisme de régulation de la mobilité quotidienne qui a inspiré de nombreuses recherches. La « conjecture de Zahavi » postule que, dans la vie quotidienne, la mobilité est une fonction de la vitesse de transport à l'horizon d'un budget-temps d'une heure environ en moyenne (Zahavi et Talvitie 1980), et que cette durée moyenne est stable dans le temps et dans l'espace. Si la « conjecture de Zahavi » n'est stricto sensu jamais vraiment vérifiée si on la prend au pied de la lettre, elle met cependant en évidence un mécanisme de relation entre durée, franchissement de

l'espace et vitesse de déplacement tout à fait stimulant, ce qui lui a valu de nombreux usages dans différentes disciplines, et notamment en urbanisme et aménagement du territoire [7].

La naissance d'une approche intégratrice

Fondamentalement, traiter de la question des déplacements et de la mobilité revient à s'interroger sur pourquoi bouge-t-on ? On se déplace pour déployer des activités (se détendre, faire ses courses, travailler, visiter des proches…) et le passage d'une activité à l'autre nous fait changer de rôle, d'état, voire de statut. On se déplace pour emménager avec un partenaire, on se déplace aussi à la suite d'un divorce. On se déplace, enfin, pour se déplacer, comme lorsqu'on se promène. Mais au-delà de ces motifs, quand se déplace-t-on pour être mobile socialement ? Et à l'inverse quand sommes-nous mobiles socialement en nous déplaçant ?

L'ensemble de la discussion qui précède l'illustre : approcher la mobilité implique de disposer d'une approche complète du phénomène, qui intègre ses manifestations sociales et spatiales et qui permet de faire tenir ensemble les pièces du puzzle. Dans cette entreprise, les travaux de Michel Bassand sont essentiels et ont fait œuvre de pionniers. Dans l'ouvrage intitulé « Mobilité spatiale », Michel Bassand et Marie-Claude Brulhardt (1980) jettent les bases d'une telle approche. Ils considèrent la mobilité comme un phénomène social total au sens de Marcel Mauss et la définissent comme l'ensemble des déplacements impliquant un changement d'état de l'acteur ou du système considéré. Avec cette définition, la mobilité présente une double qualité spatiale et sociale, ce qui en restitue la richesse par rapport à des approches uniquement spatiales du phénomène. Elle permet par exemple de comprendre l'émergence du périurbain comme un phénomène lié au développement des infrastructures routières et à la démocratisation de l'automobile qui permettent d'habiter loin de la ville sans que cela génère des temps de déplacements excessifs, conformément à la conjecture de Zahavi [8].

Depuis le début des années 2000, de nombreuses réflexions portant sur la mobilité ont été développées sous la bannière du « mobility turn ». Elles visent à déployer une définition intégrative du phénomène, de façon à disposer d'un véritable concept. Ces réflexions concernent l'appréhension théorique du phénomène (Cresswell 2006 ; Urry 2007), la manière dont les mobilités sont vécues (Merriman 2012), le rôle que les mobilités jouent dans la constitution de l'individu contemporain (Kellerman 2006), la manière dont elles ont évolué au cours du temps, etc. Ces travaux insistent sur le fait que franchir l'espace géophysique est généralement un moyen d'atteindre un but, et généralement pas le but en soi, et que par conséquent, il est essentiel de s'intéresser à la nature de ce but pour comprendre les ressorts et les motivations de la mobilité. C'est ainsi que naît le paradigme des mobilités, qui est une façon d'analyser les sociétés en étant attentifs au rôle joué par les déplacements dans l'organisation des relations sociales. Une telle approche permet de légitimer les questionnements portant sur les dispositifs pratiques, discursifs, technologiques, politiques et organisationnels mis en œuvre par les sociétés pour gérer la distance, ainsi que les méthodes nécessaires à l'étude de ces dispositifs [9].

L'approche intégratrice de la notion de mobilité issue des travaux de Michel Bassand, puis du paradigme des mobilités, permet de considérer la mobilité dans une approche résolument interdisciplinaire, voire post-disciplinaire [10]. Elle présente en particulier l'avantage de permettre d'aborder la mobilité à la fois comme (1) un phénomène socio-spatial, (2) un indicateur analytique et (3) une norme sociale. Ces trois modalités de la notion de mobilité sont spécifiques et complémentaires :

La mobilité comme phénomène socio-spatial.

La première modalité est le constat qu'être mobile renvoie à une double faculté : celle de se déplacer, de changer de lieu, mais aussi celle de se transformer, de s'adapter à une situation nouvelle, de changer de statut, de position, de compétences, etc. Ces deux dimensions sont fortement intriquées (Mincke et Kaufmann 2017).

La mobilité comme indicateur analytique.

La deuxième modalité est que la mobilité peut être considérée comme un indicateur analytique de la réalité sociale. En ce sens, mesurer la mobilité peut par exemple permettre de comprendre une dynamique de relations familiales en mesurant le rythme des rencontres familiales et les déplacements qu'elles impliquent pour ses différents membres (qui se déplace le moins, le plus, etc.). Elle peut également, autre exemple, permettre de mesurer les pressions rythmiques auxquelles sont soumises les femmes actives en charges d'enfants en bas âge en matière de conciliation entre la vie de famille, la vie sociale et la vie professionnelle (Kaufmann 2011).

La mobilité comme norme sociale.
Dans les développements qui précèdent, la mobilité a été entendue comme un bien premier (Gallez 2015), au sens de l'article 13 de la déclaration universelle des droits de l'homme relatif à la liberté de déplacement. Dans les sociétés occidentales contemporaines, la mobilité est aussi devenue une norme sociale dominante, qui se construit notamment à partir d'un imaginaire qui associe les déplacements rapides et lointains, et plus généralement les mobilités réversibles, à un processus de démocratisation de la mobilité. Grâce aux déplacements rapides et lointains, l'individu serait libre d'établir les contacts souhaités sans entraves spatiales ou temporelles.

Dans le sillage de l'approche intégratrice de la mobilité est venu récemment se greffer un champ d'analyse portant sur la transition écologique. Celui-ci repart de la « conjecture de Zahavi » et considère qu'il est nécessaire de casser une logique de système dans laquelle les transports permettent d'aller toujours plus vite et plus loin, en intensifiant les programmes d'activités (pour un temps et un coût donnés), car elle entraîne une augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Pour y remédier, des concepts de chrono-aménagement se développement comme la « ville au quart d'heure » (à pied) de Carlos Moreno (Moreno 2020).

Trois définitions intégratrices de la mobilité

L'auteur de cet article [11] considère la mobilité comme étant un phénomène socio-spatial à deux faces intriquées : la transformation de soi et le franchissement de l'espace. La vie quotidienne fournit un bon exemple de cette conception de la mobilité. La succession des activités dans le temps et l'espace associe des déplacements dans l'espace géographique à des changements de rôles impliquant à chaque fois une transformation de soi. Les attitudes, les manières de parler, les rapports de pouvoir, le caractère plus ou moins intime, ou au contraire public voire institutionnel, des échanges donnent à voir successivement des facettes très différentes d'une personne.

Cette conception de la mobilité allie l'intention et l'action, et ses manifestations sont imbriquées selon des temporalités spécifiques : la minute, l'heure, le jour et la semaine pour la succession des activités et des rôles ; la semaine, le mois et l'année pour les voyages ; l'année et le parcours de vie pour les déménagements et la mobilité professionnelle ; et l'identité pour les migrations. Les différentes formes de mobilité ont des impacts réciproques les unes sur les autres [12].

Certains auteurs s'inscrivant dans le courant de pensée du « mobility turn » vont plus loin dans l'élargissement de la notion de mobilité. C'est en particulier le cas de John Urry [13], qui considère la mobilité comme un phénomène social et spatial, mais y intègre les objets, la communication et les idées. John Urry considère que dans les différentes formes de mobilité se disent l'ensemble des rapports sociaux et qu'elles sont le principe organisateur du monde social, au point d'abandonner la notion de société comme objet de la sociologie pour lui substituer celle de mobilité. Un des grands mérites de cette proposition est de faire vraiment entrer l'espace en sociologie. Car en fin de compte, la critique de la société chez Urry consiste d'abord à dire qu'en sociologie, la société est un territoire mal défini et mal pensé.

Tim Cresswell [14] s'inscrit également dans le courant du « mobility turn ». Il considère la mobilité dans un contexte général de pouvoir et de domination, mais essentiellement spatiale. La mobilité concerne l'ensemble des mouvements dans l'espace, cela va de lever la main à migrer, en passant par danser ou prendre un bus. L'ensemble des mouvements effectués par les êtres humains dans l'espace sont considérés comme de la mobilité. Tous sont considérés comme des constructions sociales et c'est uniquement à ce titre qu'ils sont considérés comme sociaux. Tim Cresswell saisit la mobilité à travers trois dimensions : les faits observables (la mobilité comme déplacement observable), les représentations (la mobilité comme idée et idéologie) et les expériences (la mobilité comme manière d'être au monde). Cette conception présente l'avantage de définir la mobilité de façon très claire comme l'ensemble des mouvements du corps humain, ce qu'ils représentent et la manière dont ils sont vécus, mais elle est très vaste et surtout se cantonne à une vision de la mobilité comme franchissement ou mouvement dans l'espace sans prêter attention à la mobilité comme transformation de soi.

Bibliographie

M. Bassand, M.-C. Brulhardt, Mobilité Spatiale (St-Saphorin, Georgi, 1980).

A. Bieber, « Temps de déplacement et structures urbaines », in : Duhem D. & al. (eds.), Villes et transports. Actes du séminaire Tome 2 (Paris, Plan Urbain, 1995), p. 277-281.

T. Cresswell, On the move. Mobility in the Modern Western World (London, Routledge, 2006).

E. De Boer, Transport Sociology – Social Aspects of Transport Planning (London, Pergamon Press, 1981).

W. Dietrich, Mobilité et renouvellement local de l'emploi, Thèse EPFL no 831 (EPFL, Lausanne, 1990).

B. Duhem & al. (eds.), Villes et transports. Actes du séminaire Tome 2 (Paris, Plan Urbain, 1995).

G. Dupuy, Urbanisme et technique. Chronique d'un mariage de raison (Paris, Centre de recherche d'urbanisme, 1978).

C. Gallez, La mobilité quotidienne en politique. Des manières de voir et d'agir. Thèse d'habilitation à diriger des recherches en aménagement de l'espace et urbanisme (Paris, Université Paris-Est, 2015).

C. Gallez & V. Kaufmann, « Histoire et sociologie face à la mobilité», in : M. Flonneau & V. Guigueno (eds.) Histoire de la mobilité (Rennes, PUR, 2009).

Y. Grafmeyer & I. Joseph, L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine (Paris, Aubier, 1984).

V. Kaufmann, Re-thinking Mobility (Aldershot, Ashgate, 2002).

V. Kaufmann, Les paradoxes de la mobilité (Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2008).

A. Kellerman, Personal Mobilities (Londres, Taylor & Francis, 2006).

P. Lannoy, « L'automobile comme objet de recherche. Chicago, 1915-1940 », Revue Française de Sociologie, 44-3 (2003), p. 497-529.

R. D. McKenzie, « Spatial distance and community organization pattern », Social forces 1927, 5, 4, p. 623-627.

P. Merriman, Mobility, Space and Culture. (Londres et New York, Routledge, 2012).

Ch. Mincke & V. Kaufmann, « Mobilités changeantes, mobilités intriquées » (EspacesTemps.net, 2017) (en ligne).

B. Montulet, Les enjeux spatio-temporels du social – mobilités (Paris, L'harmattan, 1998).

C. Moreno, Droit de cité. De la "ville-monde" à la "ville du quart d'heure" (Paris, L'observatoire, 2020).

J.-M. Offner, « La socio-économie des transports: histoire critique », in : Duhem B. & al. (eds.), Villes et transports. Actes du séminaire Tome 2 (Paris, Plan Urbain, 1995), p. 239-246.

J.-P. Orfeuil, Je suis l'automobile (La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 1994).

N. F. Schneider, R. Limmer & K. Ruckdeschel, Mobil, flexible, gebunden – Familie und Beruf in der mobilen Gesellschaft (Frankfurt am Main, Campus, 2002).

S. Stouffer, « Intervening opportunities: a theory relating mobility and distance », American Sociological Review, Vol 5, (1940), p. 845-867.

J. Urry, Sociology beyond Societies. Mobilities for the twenty-First Century (Routledge, London, 2000).

J. Urry, Mobilities (London, Polity, 2007).

Y. Zahavi & A. Talvitie, "Regularities in Travel Time and Money Expenditure" Transportation Research Record, Vol. 750 (1980), p. 13-19.

Notes

1 Louis Wirth (1938), « Le phénomène urbain comme mode de vie ». In : Grafmeyer Y. et Joseph I. (1984), L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine, Paris, Aubier.

2 Robert E. Park (1926), « La communauté urbaine : un modèle spatial et un ordre moral » (1926). In : Grafmeyer Y. et Joseph I. (1984), L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine, Paris, Aubier.

3 À ce sujet, voir notamment la vidéo de Caroline Gallez sur « La ville automobile », https://fr.forumviesmobiles.org/video/2019/09/17/ville-automobile-13036

4 Jean-Pierre Orfeuil dans le cadre de la table ronde « Mobilités spatiales, méthodologies de collecte, d'analyse et de traitement » :
https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2020/05/28/dialogue-sur-mobilite-entre-f-dureau-p-lannoy-j-p-orfeuil-et-t-ramadier-1-geneses-dun-champ-13317

5 La table ronde organisée par MSFS est entièrement retranscrite sur le site du Forum Vies Mobiles en deux parties :
https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2020/05/28/dialogue-sur-mobilite-entre-f-dureau-p-lannoy-j-p-orfeuil-et-t-ramadier-1-geneses-dun-champ-13317
et
https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2020/05/28/dialogue-sur-mobilite-entre-f-dureau-p-lannoy-j-p-orfeuil-et-t-ramadier-2-perspective-13318

6 Pour des approfondissements relatifs à cet aspect, nous invitons le lecteur à se référer au Dialogue sur la mobilité (1re partie), figurant sur le site du Forum Vies Mobiles.
https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2020/05/28/dialogue-sur-mobilite-entre-f-dureau-p-lannoy-j-p-orfeuil-et-t-ramadier-1-geneses-dun-champ-13317

7 Voir à ce propos :
https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2020/05/28/dialogue-sur-mobilite-entre-f-dureau-p-lannoy-j-p-orfeuil-et-t-ramadier-2-perspective-13318

8 Voir à ce propos les travaux de Marc Wiel, ainsi que la recension par Yann Dubois de son ouvrage La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée :
https://fr.forumviesmobiles.org/publication/2012/12/11/revue-critique-484

9 Pour approfondir les questions relatives au paradigme des mobilités, nous renvoyons à l'article de Javier Caletrío sur le site du Forum Vies Mobiles.
https://fr.forumviesmobiles.org/reperes/paradigme-des-mobilites-3289

10 Pour approfondir les réflexions sur l'interdisciplinarité des travaux de recherches relatifs à la mobilité, nous renvoyons au Dialogue sur la mobilité (2e partie), figurant sur le site du Forum Vies Mobiles,
https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2020/05/28/dialogue-sur-mobilite-entre-f-dureau-p-lannoy-j-p-orfeuil-et-t-ramadier-2-perspective-13318
, ainsi qu'à l'article de Dominique Joye :
https://fr.forumviesmobiles.org/2020/06/19/etre-ancre-pour-etre-agile-appel-linterdisciplinarite-dans-recherche-sur-mobilite-13347

⑪ Voir la vidéo de Vincent Kaufmann, « Mobilité, motilité : qu'est-ce qui conditionne notre capacité à nous déplacer ? » : https://fr.forumviesmobiles.org/video/2016/06/07/mobilite-motilite-quest-ce-qui-conditionne-notre-capacite-nous-deplacer-3259

⑫ Dans cette optique, les formes de mobilité renvoyant aux temporalités les plus longues (le parcours de vie) ont un impact systématique sur les formes de mobilité relevant de temporalités plus courtes. Après un déménagement, l'arrivée d'un enfant ou un changement d'emploi, on a nécessairement une mobilité quotidienne différente, car les activités et les rôles sociaux à tenir au cours d'une journée changent ; une migration internationale a de son côté non seulement pour conséquence de modifier la mobilité quotidienne, mais peut aussi de générer des voyages (revoir des amis, de la famille restée sur place), voire des mobilités résidentielles spécifiques (on emménage d'abord dans un meublé, puis on achète un appartement).

⑬ Voir la vidéo de John Urry, « Qu'est-ce que le tournant de la mobilité ? » : https://fr.forumviesmobiles.org/video/2012/12/10/quest-ce-que-tournant-mobilite-453

⑭ Voir la vidéo de Tim Cresswell, « La mobilité entre mouvement, signification et pratiques » : https://fr.forumviesmobiles.org/video/2013/09/13/mobilite-entre-mouvement-signification-et-pratiques-1163

Thématiques associées :

THÉORIES

Concepts

Histoire

Sociologue

Sociologue suisse, Vincent Kaufmann est l'un des pionniers de la recherche sur la mobilité et l'inventeur du concept de motilité. Il est directeur du laboratoire de Sociologie Urbaine de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (LaSUR-EPFL) et professeur de sociologie et d'analyse des mobilités. Il est le directeur scientifique du Forum Vies Mobiles.

Du même auteur -

Pour en finir avec la vitesse
Publication par Tom Dubois, Christophe Gay, Vincent

Mobilité, motilité : qu'est-ce qui conditionne notre capacité à nous déplacer ?
Vidéo par Vincent Kaufmann

Comprendre les vraies logiques de choix d'un mode de transport
Vidéo par Vincent Kaufmann

Kaufmann,
Sylvie
Landrième

Pour citer cette publication :

Vincent Kaufmann (18 Mars 2021), « Histoire de la notion de mobilité »,
Préparer la transition mobilitaire
. Consulté le 17 Mai 2024, URL:
https://forumviesmobiles.org/dictionnaire/13605/histoire-de-la-notion-de-mobilite

---

Les Dictionnaire
du Forum Vies Mobiles sont mis à disposition selon les termes de la
licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 3.0 France
.
Les autorisations au-delà du champ de cette licence peuvent être obtenues en nous contactant via ce formulaire de contact.

Autres publications

Les mobilités quotidiennes bouleversées par la crise sanitaire : témoignages de la situation vécue par les habitants de Bogotá et Lima

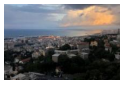
Jérémy Robert, Vincent Gouëset , Florent Demoraes, Jimena Ñiquén, Hernando Sáenz, Omar Pereyra, Daniela Rodríguez

Replacement géographique

Thierry Ramadier

Se mouvoir, s'arrêter, s'afficher dans l'espace public : les stratégies de mobilité des Algéroises

Madani Safar Zitoun, Khadidja Boussaïd, Samia Bentoudert, Maroua Kennouche



Les mobilités urbaines à Alger : un état des lieux de la recherche sociologique

Madani Safar Zitoun

[1] http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/fr/

[2] http://forumviesmobiles.org

[3] http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/fr/

[4] http://fr.fvm.localhost/modal_forms/nojs/contact