

# Parler de mobilité a-t-il des effets sur les significations de la migration ?\*

Simon BORJA <sup>(1)</sup> et Thierry RAMADIER <sup>(2)</sup>

« Considérons maintenant la mobilité géographique de la force de travail. On rencontre ici toutes sortes de courants complexes et antagonistes, qui nous conduisent néanmoins à un résultat similaire. Du point de vue du développement d'ensemble du procès capitaliste, la libre mobilité géographique de la force de travail, ainsi que son adaptation aux variations de la circulation du capital, apparaissent comme des conditions nécessaires. »

David Harvey, *Géographie de la domination*, p.92

Le terme de « mobilité » est maintenant sur toutes les lèvres et dans tous les textes. Comme nous l'avons déjà déplié ailleurs<sup>1</sup>, les discours qui la portent rempliraient « [...] une fonction idéologique, celle notamment de faire accepter la mobilité comme grandeur, de naturaliser les règles d'un monde connexionniste, où le capital social – les liens tissés avec autrui, leur nombre, leur forme – et l'aptitude à passer d'un espace à l'autre sont des atouts de plus en plus déterminants dans la concurrence entre les hommes »<sup>2</sup>.

Si le terme a supplanté celui de « déplacement » ou de « transport » quand il s'agit d'analyser les pérégrinations des personnes dans l'espace géographique, nous essaierons d'esquisser les grandes lignes des ressorts de cette évolution terminologique dans la pratique scientifique pour mieux comprendre son usage et ses effets sur les personnes comme dans l'action

---

\* La mise en avant d'un travail "pluridisciplinaires" tout en valorisant toujours davantage les modes de reconnaissance nominatifs (par rang ou par nom unique) nous incite à préciser que l'ordre alphabétique des auteurs indique, simplement, un travail où ces personnes ont contribué à cet article à part égale, et "au même titre", dans un souci de mettre la recherche collective au fondement des activités scientifiques.

<sup>(1)</sup> Université de Strasbourg, 67081, Strasbourg, France

<sup>(2)</sup> Université de Strasbourg, 67081, Strasbourg, France

<sup>1</sup> Borja, Simon ; Courty, Guillaume et Ramadier, Thierry (2012), « "La" mobilité : histoires et usages académiques d'une idéologie », colloque international *Cosmobilities, groupe MSFS « Les imaginaires de la mobilité »*, EPFL, Lausanne, Suisse, 30 octobre 2012 (texte à paraître).

<sup>2</sup> Laurent, Jeanpierre (2005), « La place de l'exterritorialité », in Alizart Mark, Kihm Christophe (dir.), *Fresh Theory I*, Paris, Léo Scheer, p.337

publique où ce terme semble se juxtaposer à celui de migration. En effet, l'accumulation dans le temps et la diversité disciplinaire des recherches en sciences sociales sur les phénomènes et les processus migratoires font que le terme consacré semble bien moins supplanté par celui de « mobilité » que ne l'est la recherche sur les transports (modes, motifs, flux, distance, durée, fréquence des déplacements). En revanche, l'usage du terme « mobilité » dans les problématiques migratoires n'est certainement pas anodin. Il participe probablement à une évolution de l'acception de la notion de migration. C'est en tout cas l'hypothèse sur laquelle nous travaillons et dont nous livrons ici les premières pistes d'analyse. Mais comprendre les effets de la « formule » de « mobilité » sur la « migration » suppose de comprendre simultanément comment et pourquoi le terme de « mobilité » supprime progressivement celui de déplacement, notamment dans la recherche. Pour préciser un peu plus nos hypothèses de travail, c'est parce que « la mobilité » est, au regard « du déplacement », progressivement doté d'un « supplément d'âme », à savoir d'un « potentiel de déplacement » incarné par la personne, que ce dernier terme apparaît de plus en plus comme désuet ou trop restrictif aux yeux des chercheurs, ou insuffisamment assimilables à une pratique spatiale volontariste, voire opérationnelle, pour les agents politiques ou économiques. En revanche, le terme de migration est depuis toujours associé aux caractéristiques sociales, économiques ou personnelles de celui qui se déplace dans l'espace géographique, dans le champ politique et économique comme dans le champ scientifiques. Ainsi, si la « mobilité » ne permettrait pas un soi-disant renouveau sur ce point, elle permettrait néanmoins de re-classer les déplacements géographiques des hommes et des femmes en générant des nouvelles manières d'envisager la question migratoire amenant à gérer alors des « bonnes » ou des « mauvaises » pratiques de déplacements géographiques.

La difficulté d'une telle analyse repose tout d'abord sur le fait que ce soit un processus en cours. Nous pensons que, dans le champ des sciences sociales, le terme de mobilité est utilisé de manière significative dès le milieu des années 90<sup>3</sup>, pour ensuite apparaître plus systématiquement à partir du début des années 2000. A titre d'exemple, nous avons pointé l'ensemble des articles et notes de recherche de la Revue Européenne des Migrations Internationales dont le titre comporte le terme mobilité. Il s'avère que seulement 17 textes, depuis le premier numéro paru en 1985,

---

<sup>3</sup> Borja, Simon ; Courty, Guillaume et Ramadier, Thierry (2012) « "La" mobilité : histoires et usages académiques d'une idéologie », colloque international Cosmobilities, groupe MSFS « Les imaginaires de la mobilité », EPFL, Lausanne, Suisse, 30 octobre 2012 (texte à paraître).

ont cette caractéristique. Et il s'avère que cet ensemble d'articles a été publié exclusivement pendant cette dernière décennie (entre 2002 et 2012), confirmant ainsi que le phénomène est très récent. La tendance est la même pour la revue « Hommes et Migrations » dont le premier numéro date de 1965 (6 articles se réfèrent au terme « mobilité » dans leur titre et aucun n'est publié avant 2001<sup>4</sup>). Si maintenant on s'intéresse aux occurrences des termes « mobilité » et « migration » sur internet, on s'aperçoit que le dernier compte encore le plus d'occurrence (145 000 000 contre 44 200 000 dans une recherche du 3 mai 2013 avec le moteur google). Cependant, quand on réduit la recherche aux termes « mobilité internationale » et « migration internationale », on constate cette fois que la première expression est beaucoup plus fréquente (1 090 000 occurrences) que la seconde (77 500 occurrences). Si l'on comptabilise maintenant, toujours avec le même moteur de recherche, sur le même ordinateur et le même jour, l'expression « immigration internationale » les occurrences sont moins importantes (29 200 occurrences). Mais il est surtout intéressant de constater que cette dernière expression est beaucoup plus fréquente que celle d'« émigration internationale » (4960 occurrences), ce qui semble montrer que la question de la migration est encore loin d'être abordée, comme le préconisait A. Sayad, simultanément à partir des problématiques d'émigration et d'immigration.

Ces deux rapides indications quantitatives aisément disponibles ne nous permettent toutefois pas de cerner les raisons qui poussent à user préférentiellement du terme de mobilité, ni même à comprendre ses effets sur la signification de la notion de migration, d'immigration, d'émigration. En revanche, elles nous permettent d'attribuer à terme de « mobilité » le statut analytique de « formule » au sens où l'utilise Krieg-Planque<sup>5</sup>. Tout d'abord, le terme est particulièrement stable dans les nombreux champs sociaux qui en usent, et fonctionne en conséquence comme un référent social d'une réalité géographique. Sa stabilité se révèle d'ailleurs par le fait qu'on l'évoque plus volontiers au singulier (on parle ainsi de « la » mobilité plutôt que « des » mobilités). De plus, ce référent reste polémique, autre dimension importante de la formule, dans la mesure où il s'inscrit dans des enjeux socio-politique qui se font en se faisant pour appréhender ce que

---

<sup>4</sup> En revanche, 33 articles et texte éditoriaux de la revue comportent le terme « mobilité » dans leur titre ou résumé. L'un d'entre eux est publié en 1993, trois autres en 1995 alors que les 29 autres sont tous publiés à partir des années 2000.

<sup>5</sup> La notion de « formule » permet justement de se saisir d'« ensembles de formulations qui, du fait de leur emploi à un moment donné et dans un espace public donné, cristallisent des enjeux politiques et sociaux que ces expressions contribuent dans le même temps à construire » (Krieg-Planque Alice, La notion de "formule" en analyse du discours. Cadre théorique et méthodologique, Besançon, PUFC (coll. Annales littéraires) 2009).

serait une certaine réalité. Enfin la mobilité n'est pas une invention du moment mais la réactualisation d'un discours, certes moins présent lors de ses premières formulations, qui redéfinit le signifiant à partir des enjeux actuels. Ainsi abordée, la mobilité n'est certainement pas un nouveau paradigme, comme se plaisent à l'annoncer les sociologues John Urry ou Alain Bourdin, mais plutôt un révélateur, pour l'observateur, et donc un vecteur d'autres choses en ce qui regarde les personnes engagées dans cette ré-articulation des enjeux socio-spatiaux et socio-politiques du moment. Et c'est en mettant en relation le discours de la mobilité dans le champ scientifique (1) avec sa mise en pratique dans le champ politique de la gestion des migrations (2) que nous serons à même de montrer le caractère référentiel et stable (3) de cette désormais formule, c'est-à-dire l'homologie des sous-entendus qui, dans chaque espace appuie les intérêts d'usage de la mobilité quand elle semble coïncider, comme le dirait Pierre Bourdieu, de manière quasi-magique avec les discours sur la mondialisation. Autrement, faire l'histoire du discours scientifique sur la mobilité est un préalable pour saisir alors, en miroir, ses usages dans le champ politique puisque ce statut analytique de la mobilité comme formule nous permet d'appuyer cette hypothèse selon laquelle les sciences sociales seraient une sorte d'opérateur théorique pouvant guider la compréhension de la mise en place de la mobilité dans les politiques migratoires qui, elles, seraient en quelque sorte un opérateur de pratiques de la mobilité. Il est donc de dire immédiatement, dans la mesure où cela constitue une limite nécessaire de ces recherches en cours, que nous ne sommes pas sur une analyse directe des commerces entre « opérateurs théoriques » et les « les opérateurs pratiques », mais sur une analyse qui tente de mettre à jour les accointances d'intérêts d'entendement qui soutiennent la consécration d'une formule qui fait le jeu de la mondialisation. Il s'agit d'un « mot-clé »<sup>6</sup> sans conteste déjà parmi « [...] les mots les plus compliqués de notre langue [...] »<sup>7</sup> parce que, dans le même temps, l'évidence de la « mobilité » la ramène à un nouveau phénomène de et dans l'activité des femmes et des hommes du monde contemporain.

## 1. Les opérateurs théoriques de la mobilité

L'un des tous premiers articles de sciences sociales faisant référence à la mobilité comme tournant paradigmatique est publié en 1971 par le

---

<sup>6</sup> Cf. Raymond Williams, *Keywords : A vocabulary of culture and Society*, Oxford, Oxford University Press, édition revisitée, 1985 [1976].

<sup>7</sup> *Ibid.*, p.17.

géographe américain Wilbur Zelinsky<sup>8</sup> dans la revue américaine *Geographical Review*. Cet article, qui s'appuie sur une perspective économique montante des déplacements géographique ainsi que sur un modèle d'analyse démographique, préfigure les développements sociologiques qui auront lieu quelques 25 ans plus tard. Par ailleurs, le géographe français Maximilien Sorre<sup>9</sup> se réfère dès 1955 à la mobilité géographique pour définir la migration. Si ces deux textes peuvent faire penser que la mobilité est une catégorie de pensée ancienne, l'une comme l'autre restent cependant isolées et original pour leur temps. En effet, en sciences sociales et jusqu'au milieu des années 1990, la mobilité se réfère essentiellement à la mobilité sociale<sup>10</sup>. La mobilité géographique s'est quant à elle très longtemps limitée à l'analyse du changement de résidence (mobilité résidentielle).

Ainsi, à mesure que la mobilité devient toujours plus géographique, ce terme semble participer à la transformation des présupposés de la pensée des chercheurs : s'il renvoie initialement au changement des conditions sociales d'existence (la mobilité sociale donc), il renvoie surtout maintenant au changement des conditions géographiques afin de maintenir les conditions sociales d'existence. « Bouger pour s'en sortir »<sup>11</sup> est l'expression qui résume le mieux cette récente conception qui repose sur l'injonction à la mobilité.

A cela s'ajoute un autre glissement qui participe à l'euphémisation de cette injonction au point de la voiler. En effet, d'une nécessité au mouvement envisagée comme inéluctable et dépendante de contraintes de fonctionnement de la société tout entière, la mobilité est maintenant considérée comme une caractéristique personnelle, déterminée par des choix individuels qui sont en rapport avec « l'épanouissement personnel », la réalisation de soi ou la réussite sociale.

Il nous semble possible de distinguer trois étapes dans la manière d'appréhender la mobilité géographique dans la recherche, et c'est en les décrivant que nous serons à même d'illustrer ce double glissement opéré sur cette catégorie de pensée.

---

<sup>8</sup> Zelinsky, Wilbur, « The hypothesis of the mobility transition », *Geographical review*, vol.61, n° 2, p.219-249.

<sup>9</sup> Sorre, Maximilien (1955), *les migrations des peuples. Essai sur la mobilité géographique*, Paris, Flammarion.

<sup>10</sup> Sorokin, Pitirim (1927), *Social mobility*, New York, Harper and Brothers.

<sup>11</sup> Cf. Le Breton, Eric (2005), *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin.

### 1.1. 1930-1975 – penser le mouvement pour le faciliter : la construction ingénieriale du flux de déplacement

C'est la notion de déplacement qui caractérise la recherche de l'entre-deux guerre, et sa conception est difficilement séparable du mode de transport utilisé. Déplacement et transport sont quasiment des synonymes et sont posés comme des besoins sociaux, économiques et personnels incontournables que les pouvoirs publics doivent faciliter par la gestion de l'espace géographique et la construction d'infrastructures techniques.

Les premières études sur les déplacements reposent sur deux facteurs : les flux et les besoins techniques. Guillaume Courty<sup>12</sup> et Pierre Lannoy<sup>13</sup> montrent clairement que la notion de flux est une construction sociale et politique – et non un simple besoin d'optimisation de la circulation qui dériverait d'une nécessité liée à l'expérience du trafic. Pourtant, les premiers ingénieurs de la régulation du trafic routier, à l'instar de William Eno<sup>14</sup>, fondent et justifient leur activité professionnelle par leurs expériences émotionnelles des déplacements quotidiens. Pour résumer l'état d'esprit des ingénieurs de manière un peu expéditive, les conditions de circulations étaient jugées chaotiques et ces derniers se faisaient un devoir d'y remédier pour le bien de tous.

Cette invention du flux par les ingénieurs de l'époque conditionne, les développements techniques, et non l'inverse, nous dit Pierre Lannoy. Pourtant c'est bien l'inverse que nous présentent les pouvoirs publics qui s'appuient sur les études statistiques régionales ou nationales sur les déplacements urbains, des études qui apparaissent en Amérique du Nord dès la fin des années 50. Ces deux constats conjugués nous montrent finalement que les premières injonctions reposent sur « les manières de faire » dans l'espace public au cours des déplacements.

En se posant dès son origine comme science appliquée apte à anticiper l'efficacité d'un investissement public par l'analyse de la « demande sociale » et des besoins de déplacement, la recherche sur « les déplacements » a longtemps été problématisée uniquement depuis les points de vue politiques et économiques. Le chercheur-ingénieur se place

---

<sup>12</sup> Courty, Guillaume (1990), « Le sens unique. La codification des règles de conduite sur route, 1894-1922 », *Politix*, 10/11, p. 7-20.

<sup>13</sup> Lannoy, Pierre (2004), « La mécanique des flux : l'ingénierie du trafic routier comme politique d'intégration », in Bertrand Montulet, Vincent Kaufmann, *Mobilités, fluidité... libertés ?*, Bruxelles, Publication des facultés Universitaires Saint-Louis, p. 99-119.

<sup>14</sup> Eno, William P. (1939), *The Story of Highway Traffic Control*, Westport, Eno Foundation for Highway Traffic Control.

alors comme expert des questions d'accessibilité, de mode de déplacement et de fonctionnement des infrastructures.

La conception fonctionnaliste et technique à la fois fait que certaines questions sont abandonnées. Par exemple, se déplacer à pieds n'est progressivement plus pensé,... puis n'est progressivement plus envisagé dans l'aménagement urbain, et enfin devient progressivement difficile à mettre en œuvre. Ainsi, en Amérique du nord, les quartiers résidentiels de banlieue construits dans les années 50/60 ne possèdent pas de trottoirs !

### ***1.2. 1975-1995 – la mobilité comme besoin individuel : la recherche au service de l'injonction à la mobilité***

Cette période nous semble également dominée par la posture de l'expert et par conséquent par des « questions de société » qui prennent toujours plus le pas sur la construction d'une problématique scientifique.

De la régulation des flux et des objets techniques, on glisse progressivement vers la régulation de l'individu en se posant la question à son échelle, tout en renforçant la perspective fonctionnaliste, en conservant le mode comme question centrale, mais en y ajoutant le motif du déplacement. Le flux devient une collection de comportements que les approches dites « désagrégées »<sup>15</sup> viennent concrétiser. Deux nouvelles disciplines entrent alors en lisse : l'économie et la psychologie. Si la première renforce l'approche rationaliste des pratiques spatiales et peut être envisagée comme une première étape vers la sociologisation de la notion ingénieriale de déplacement, la seconde discipline tente « d'arrondir les angles » du rationalisme, sans pour autant le remettre en cause dans la mesure où l'approche psychologique de ce modèle est déjà proposé par Herbert Simon<sup>16</sup> dès 1955 avec les prémisses de sa théorie de la rationalité limitée (qu'il ne nomme pas encore ainsi).

Cette approche individualisante et fonctionnaliste est encore largement dominée par les ingénieurs. La notion de déplacement est définie comme la demande dérivée d'une activité, puis progressivement comme la demande dérivée d'un « programme d'activités ». L'article de Ian Cullen et Vida Godson<sup>17</sup> est au fondement de cette perspective, et c'est encore une logique en termes d' « offre de transport » et de « demande sociale »

---

<sup>15</sup> Une approche de la mobilité géographique fortement impulsée par Hägerstrand, Torsten, « What about People in Regional Science? », *Papers of the Regional Science Association*, vol.24, 1970, p. 7-21.

<sup>16</sup> Simon, Herbert A. (1955), «A Behavioral Model of Rational Choice», *The Quarterly Journal of Economics*, Vol. 69, No. 1., p. 99-118.

<sup>17</sup> Cullen, Ian et Godson, Vida (1995), «Urban networks: The structure of activity patterns», *Progress in Planning*, 4 (1), p. 1-96.

qui est au cœur des problématiques. En outre, la formalisation mathématique des données quantitatives s'intensifie à mesure que les relations avec les perspectives économétriques se renforcent et se focalisent sur l'approche rationnelle du choix, de l'utilité et de la décision intentionnelle. Ainsi, cette approche se sophistique, au fil du temps et des mesures, plus qu'elle ne se réforme.

En termes de problématique, il est intéressant de constater que la question des modes de déplacement, et plus particulièrement celle du changement de mode, reste centrale. Les études s'organisent principalement autour de la recherche des leviers de changement modal, avec une nette orientation en faveur du passage de l'automobile vers les transports collectifs que les pouvoirs publics subventionnent sur fond de crise économique et pétrolière. Cette thématique est finalement toujours d'actualité mais revêt cette fois les couleurs du développement durable ! Autrement, tout semble se passer comme si on faisait du neuf avec du vieux en actualisant la thématique (de la crise pétrolière à la crise environnementale) et la terminologie (du déplacement à la mobilité).

Pour conclure, à ce stade de la recherche sur les déplacements, tous les éléments d'une conception scientifique de la mobilité comme synonyme de liberté (choix et décisions rationnelle, comportement personnel) sont en place et en adéquation avec l'idéologie libérale dominante.

### ***1.3. Depuis 1995 – penser la facilité à se mouvoir : la mobilité comme « compétence » et comme capital***

Depuis le milieu des années 90, le terme « mobilité » se généralise en se diffusant dans diverses disciplines d'autant que çà et là, déjà, s'organisait dans les années 80 des noyaux de définition de la mobilité à caractères totalisant<sup>18</sup>. La transition mobilitaire annoncé par Zelinsky deux décennies plus tôt est actualisé et prise au sérieux, en sociologie surtout, avec la publication d'un essai de John Urry en 2000<sup>19</sup>, celle d'un dossier dans *les*

---

<sup>18</sup> Il semble apparaitre en France sous la plume de Michel Bassand et Marie-Claude Brulhard, d'abord en 1980 comme « l'ensemble des déplacements impliquant un changement d'état » (*Mobilité spatiale. Bilan et analyse des recherches suisses*, cité par Gallez Caroline et Kaufmann Vincent, « aux racines de la mobilité en sciences sociales », in Flonneau Mathieu, Guigueno Vincent, « De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? », in id., *De l'histoire des transports*, op. cit., p.53) puis en 1986 lorsque Bassand écrira encore : « la mobilité spatiale est un phénomène sociale total, c'est-à-dire qu'elle n'est jamais seulement un déplacement mais toujours une action au cœur de processus sociaux de fonctionnement et de changement » (Bassand Michel, « La mobilité spatiale, un phénomène macroscopique », in *Sociologie pluraliste*, cité par *ibid.*).

<sup>19</sup> Urry, John (2000), *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty First Century*, Routledge.



*Cahiers Internationaux de Sociologie* par Alain Bourdin<sup>20</sup> pour légitimer explicitement les études sur la mobilité dans cette discipline, et enfin par la création de la revue *Mobilities*.

En géographie, mobilité est encore synonyme de déplacement. Cependant, ce terme s'accompagne également d'une signification qui est caractéristique de cette dernière période : à savoir « la facilité à se mouvoir » (alors que le déplacement est centré sur le mouvement en tant que tel). En effet, il suffit de consulter l'entrée « mobilité » des dictionnaires de géographie pour s'en rendre compte. Dans celui de Pierre George<sup>21</sup>, la mobilité se limite à une « plus ou moins forte tendance au déplacement... » (p.307), alors que dans celui de Jacques Levy et Michel Lussault<sup>22</sup>, est ajouté à cette définition « un potentiel [...] qui est ce qui autorise le mouvement réalisé » (p. 622-623). Ainsi, il nous semble que nous sommes bien passés des études sur le déplacement qui pensent le mouvement dans le but de le faciliter à celles sur la mobilité qui la pensent comme facilité à se mouvoir.

Ce « supplément d'âme » (le potentiel) accordée à la mobilité s'inscrit à la fois dans la continuité de l'approche fonctionnelle-individuelle forgée dans la précédente période, et dans une approche sociologique naissante. Apparait ainsi la notion de capital de mobilité développé par Vincent Kaufmann<sup>23</sup>, qui centre le problème autour des « compétences » qu'il suffirait d'acquérir pour faciliter les déplacements potentiels et les rendre par conséquent effectifs. Ces compétences individuelles acquises par l'expérience et/ou la raison deviennent pour le chercheur la preuve que la mobilité est une norme sociale à laquelle on postule que plus personne ne peut y échapper pour vivre et éviter la pauvreté ou la précarité<sup>24</sup>. La confusion entre la mobilité géographique et l'épanouissement personnel (et symétriquement entre immobilité et exclusion) est alors possible et tend à devenir l'élément central de l'injonction à la mobilité et fait écho, d'une part au discours politique sur la flexibilité<sup>25</sup>, et d'autre part à une tentative

---

<sup>20</sup> Bourdin, Alain (2005), « Les mobilités et le programme de la sociologie », *Cahiers Internationaux de Sociologie*, vol. 118, p. 5-21.

<sup>21</sup> George, Pierre (1970), *Dictionnaire de la géographie*, Paris, PUF.

<sup>22</sup> Levy, Jacques et Lussault, Michel (2003), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin.

<sup>23</sup> Kaufmann, Vincent, Bergman, Manfred M. et Joyce, Dominique (2004), "Motility : mobility as capital", *International journal of urban and regional research*, 28 (4), p.745-756.

<sup>24</sup> Cf. Le Breton, Eric (2005), *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin.

<sup>25</sup> En 1997, le président de la République reconnaissait ouvertement qu'il préférerait « mobilité » à « flexibilité » : « Je n'aime pas beaucoup ce mot [alors que] en revanche, la mobilité est tout à fait évidente » : Jacques Chirac, président de la République, dans un entretien télévisé le 10 mars 1997 avec W. Leymergie.

de redéfinir des protocoles juridiques à l'échelle nationale<sup>26</sup> ainsi qu'une unité juridique à l'échelle internationale qui datent des conséquences politiques et économique de l'après première guerre mondiale<sup>27</sup>.

Si nous reviendront plus en détail en conclusion de ce texte sur la question du capital de mobilité comme approche exemplaire de ce qu'est devenue la mobilité géographique, notons que ce supplément d'âme sociologique du déplacement géographique par la formule « mobilité » permet finalement de confronter cette dernière avec celle et « migration ». Cependant, tout comme un « déplacement international » était envisagé par le Bureau International du travail comme une catégorie englobant la migration<sup>28</sup>, la « mobilité » est envisagée par la sociologie des mobilités comme englobant également la migration<sup>29</sup>. Et, fait surprenant, c'est à partir des mêmes critères que cette subordination de la migration à la mobilité ou au déplacement s'opère, à savoir à partir de critère spatio-temporel (temporalité courte ou longue et caractéristique de l'aire géographique<sup>30</sup>), montant notamment que les évolutions terminologiques n'ont en rien entamé de la vision naturaliste de la migration ou de la mobilité. En revanche, maintenant doté d'une conception socio-spatiale, le terme de mobilité peut rivaliser avec celui de migration.

## 2. Les opérateurs pratiques de la mobilité

Il est peut-être utile de rappeler que la « migration » n'est pas un terme « déjà présent » ou « déjà là » au niveau des politiques nationales ou internationale comme le propose l'analyse fonctionnaliste, mais un terme qui se définit et se re-définit au travers d'enjeux divers d'ordre économiques et politiques. Remplacer le terme de migration par celui de mobilité ou, tout du moins l'associer aux migrations, n'est pas sans

---

<sup>26</sup> Pellerin, Hélène (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.

<sup>27</sup> Si nous avons vu que le déplacement comme flux est une invention ingénierial des années 1925-1930, celle de déplacement international est une construction juridique qui s'est forgée au sein du Bureau International du Travail à partir des années 1920.

<sup>28</sup> Sorre, Maximilien, *op. cit.*

<sup>29</sup> Gallez, Caroline et Kaufmann, Vincent (2009) « 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*, p.41-55.

<sup>30</sup> Notons toutefois, que l'aire géographique est définit dans l'entre deux guerres par le fait de rester ou de sortir d'un même ensemble colonial alors qu'il est définit par la sociologie à partir du « bassin de vie » de la personne, autrement à partir de ses pratiques spatiales, confirmant ainsi plus l'approche individuelle fonctionnaliste que politique et culturaliste de l'espace géographique.

représenter d'intérêts pour envisager les transformations néolibérales du régime capitaliste<sup>31</sup> qui pèsent sur les représentations et pratiques<sup>32</sup> relatives aux déplacements de populations, pensons-nous, dans la mesure où commencer à repérer les lieux où sont convoqués la mobilité permet d'approcher les enjeux en train de se re-faire.

### 2.1. Co-incidences des discours

La « mobilité » ne se substituant pas entièrement au terme de migration, elle permet de sérier dans les représentations et les pratiques ce qui retourne d'un côté, des « mobilités internationales », entendues comme migrations légales, acceptables et valorisante parce que adéquates avec les manières d'envisager l'économie dominante des pays industrialisés au sein du libéralisme mondialisé. D'un autre côté, la « mobilité » laisse la part des déplacements illégaux sous le terme de migration. Plus encore, entre le flux de personne à gérer et les flux libéralisés de bien et de services, existe une convergence réalisée dans la migration qui, entendue comme mobilité, prend son sens lorsque les dimensions financières et commerciales des déplacements (création de richesse dans le pays recevant) et l'insertion dans le marché du travail (palier les manques en certains secteurs de production, voire attirer une main d'œuvre plus ou moins qualifiée, c'est selon) sont respectées. « Les instances nationales et supranationales s'accordent déjà pour euphémiser les logiques de compétitivités économiques impliquant justement mobilités, flexibilités et ouvertures des marchés<sup>33</sup> quand, l'organisation du monde du travail pose, elle, encore plus fermement des couples d'impératifs à forte plus-value où les mobilités géographiques et professionnelles qui semblent toujours plus "jouer comme des diplômés"<sup>34</sup>, jouxtent la flexibilité, la gouvernance, la réussite

---

<sup>31</sup> « Le néolibéralisme peut être décrit comme une "idéologie politique" fondée sur une doctrine économique élaborée, pour laquelle l'action publique, la *politique économique*, doit être mise au service de la construction de marchés, sur lesquels les prix se forment librement. Selon la formule de François Denors, le néolibéralisme "déploie l'intervention publique dans trois directions principales. De manière offensive, il cherche à faire sauter les verrous réglementaires, législatifs ou corporatifs qui entravent la libre concurrence et à désengager l'Etat du secteur productif. De manière pragmatique, il crée un cadre légal favorable au marché, supplé l'initiative privée là où elle est défaillante, incite à la concentration industrielle ou au contraire la freine. Ça et là enfin, l'Etat néolibéral adapte le droit aux évolutions économiques, sanctionne les fraudes et vient en aide au plus défavorisés" » (Lebaron Frédéric, « Le projet libéral en crise ? », *Savoir/Agir*, n°5, septembre 2008, p.5)

<sup>32</sup> Il est à noter que la représentation est aussi une pratique, voir sur ce point : Durand Pascal, Dubois Jacques et Winkin Yves (2005), « Le symbolique est le social », in *id.* (dir.), *Le symbolique et le social. La réception internationale de la pensée de Pierre Bourdieu*, Liège, ULG (coll. Sociopolis), p.11-28.

<sup>33</sup> Cf. Cusso, Roser (2008), « Quand la Commission européenne promeut la "société de la connaissance" », *Mots. Les langages du politique*, n°88.

<sup>34</sup> Mehl, Dominique et Dagnaud, Monique (1990), « Mobilité professionnelle », *Réseaux*, n°8, p.77.

et l'intégration par et dans le monde du travail, l'ascension professionnelle et sociale, etc. [...] Les rhétoriques qui cherchent à préciser des "horizons" (voir les productions de la Commission européenne) nécessitent ainsi, comme le stipule par exemple le dernier slogan du MEDEF, de "Bouger les lignes", de sorte que si chacun désire (légitimement) "prendre des distances", "changer d'air" ou "multiplier les expériences", ces dimensions ne sont pas sans faire écho à la hantise économique "du repli sur soi" et à ce "besoin d'air" des marchés<sup>35</sup>, à commencer par celui du tourisme et du voyage<sup>36</sup>,<sup>37</sup>. On comprend alors que tout se passe comme si, l'Union Européenne, de manière très proche d'autres organisations internationales<sup>38</sup>, entendait, par sa politique, lever les barrières de la gestion politique de l'économie du travail et des travailleurs par un ajustement automatiquement économique dans la gestion de ce flux humains parce que, peut-être déjà envisagé comme « capital humain », cet ajustement en termes de capital-flux-humains est envisagé à l'instar de la fluidité des marchés monétaires<sup>39</sup> et des sous-tendus qu'engendrent, déjà, la formule même de « mobilité »<sup>40</sup>.

---

<sup>35</sup> Cf. sur ce point, le livre manifeste de la présidente du Medef : Parisot, Laurence (2007), *Besoin d'air*, Paris, Seuil. Pour une analyse des logiques d'ouvertures des marchés et du monde du travail, cf. entre autres : Bihr, Alain (2001), « Le néo-libéralisme. Une politique de classe : le cas français », *Regards Sociologiques*, n°21, p.21-29.

<sup>36</sup> Un exemple magistral de modelage idéologique des vertus de la mobilité s'observe dans les publicités élaborées par les voyageurs juste après les mobilisations de 2011 en Tunisie pour soutenir et assurer à tout citoyen-voyageur-potential, à peu de chose près sur le mode de l'ironie, qu'il ne s'y passe rien (« En Tunisie la tension est à son comble » en slogan d'une photo de pieds sur un transat) et où les gens sont « Tous unis pour vous accueillir » (publicité de l'office national du tourisme Tunisien).

<sup>37</sup> Borja, Simon ; Courty, Guillaume et Ramadier, Thierry, « "Mobilité" : la dynamique d'une doxa (néolibérale) », à paraître.

<sup>38</sup> Comme l'Organisation Internationale pour la Migration qui stipule que « la mobilité humaine s'est imposée comme choix de vie dicté par les disparités en termes de démographie, de revenus et d'opportunités d'emploi entre les régions et en leur sein » et que « la quête d'un emploi sera au coeur de la plupart des mouvements migratoires du XXI<sup>e</sup> siècle » (O.I.M., *La recherche de travail et de travailleurs sera au cœur des mouvements migratoires de ce siècle, selon le rapport 2008 sur l'état de la migration dans le monde*, 2008 [en ligne], cité par Pellerin Hélène, « De la migration à la mobilité ... », *Revue européenne des migrations internationales*, vol.27, n°2, 2011).

<sup>39</sup> « En régime capitaliste, la création d'infrastructures sociales et physiques susceptibles de soutenir la circulation du capital constitue une préoccupation constante. Encore une fois, cela ne veut pas dire que tous ces phénomènes sont strictement subordonnés à la circulation du capital. Cela signifie en revanche que, pour que la reproduction de la vie quotidienne soit possible, les systèmes juridiques, financiers, éducatifs et administratifs, ainsi que l'environnement bâti, les transports urbains (pour ne citer qu'un petit nombre des dispositifs qui me paraissent essentiels), doivent être agencés de façon à favoriser la circulation du capital » (Harvey David, *Géographie de la domination*, Paris, Les Prairies ordinaires (coll. Penser/Croiser) 2008 [2001 pour l'édition en anglais], p.85).

<sup>40</sup> Pour un exemple frappant de cette idée, lire : Kaufmann, Vincent et Montulet, Bertrand (2004), « Mobilité spatiale et fluidité sociale », in id. (dir.), *Mobilités, fluidités... liberté ?*, PU de Saint-Louis, Bruxelles (coll. Travaux et Recherches), p.9-21.

## 2.2. De quelques ressorts de la mobilité

De manière concrète, dans les textes, et notamment ceux des commissions qui œuvrent au sein de Conseil de l'Europe, la mobilité semble capable de neutraliser les clivages politiques, même entre états, pour arriver à générer un consensus autour d'un certain règlement de l'élaboration des problèmes de migration. Nous disons bien l'élaboration des problèmes parce qu'il apparaît aussi qu'invoquer la mobilité permet de reconstruire ces problématiques et les manières de les traiter, et comme nous le verrons, dans certains cadres spatiaux et temporels. La « communication de la commission des communautés européenne » est aussi particulièrement intéressante à resituer parce qu'à côté d'autres inventions spécifiques relatives aux migrations, tel que les concepts de « mobilité circulaire » et de « mobilité temporaires », la mobilité y apparaît assez clairement comme ce vecteur susceptible de soutenir l'ambition de « trouver des approches innovantes permettant d'améliorer la gestion des déplacements légaux de personnes entre l'UE et les pays tiers qui sont disposés à faire des efforts soutenus pour lutter contre les migrations clandestines »<sup>41</sup>. Tout porte ici d'autant plus à envisager la « mobilité » comme une manière « d'innovation », c'est-à-dire, pour nous, comme opérateur de pratique, de pensée et de problèmes, que dans les près de 6 pages (sur 31 pages dont 13 d'annexes) des Conclusions du Conseil européen de décembre 2006 consacrées aux « Politique européenne globale en matière de migrations », pas une seule fois n'est évoqué le terme. Il ne l'est d'ailleurs pas non plus, en 2005, dans une communication intitulée « migration et développement : des orientations concrètes » de la même commission<sup>42</sup>.

Alors, comment se passe cette opération de transformation des problèmes et des manières des les ré-envisager ? Que nous permet de considérer la mobilité ?

### 2.2.1. ... par la naturalisation

D'abord, les déplacements de populations sont en quelque sorte naturalisés : « Le phénomène migratoire a existé de tous temps, aussi loin que l'on remonte dans l'histoire »<sup>43</sup>. Sans développer davantage ici, cette

---

<sup>41</sup> Commission des communautés européennes, « Migrations circulaires et aux partenariats pour la mobilité entre l'Union européenne et les pays tiers », Communication de la commission au parlement européen, au conseil, au comité économique et social européen et au comité de région », Bruxelles, le 6 mai 2007, p.2. [nous soulignons]

<sup>42</sup> *Ibid.*

<sup>43</sup> Commission des communautés européennes, « L'approche globale de la question des migrations un an après: vers une politique globale européenne en matière de migrations »,

naturalisation organise le cadre mythique de l'activité humaine en imposant l'obligation d'une gestion politique d'un mouvement aperçu à l'instar d'un flux ininterrompu intrinsèquement proportionnel à l'activité de l'homme : « À l'échelle planétaire, le nombre de migrants en pourcentage de la population mondiale n'est pas plus élevé aujourd'hui qu'à d'autres époques de l'histoire »<sup>44</sup>.

### 2.2.2. ...par l'organisation et la gestion comme pratique légitime

Gestion et flux, mais surtout gestion des flux constitue donc une activité politique légitime pour les États et la Communauté Européenne dans la perspective d'une activité humaine débordante, débordant les frontières. « L'imaginaire collectif ainsi sous-tendu dans le "déplacement" arrive à se réengendrer, après la conquête et les fondements d'une nouvelle vie territorialisée, dans la "mobilité" en une nouvelle rhétorique propre au *Nouvel esprit du capitalisme*<sup>45</sup> en se mâtinant de valeurs où la nécessité du "progrès" sous forme de "développement" soutenue par l'idée d'une société "post-industrielle" autant que par les propositions postmodernes viennent "[...] justifier la restructuration du capitalisme fordiste en nouveau régime de production reposant sur la flexibilité et la polyvalence"<sup>46</sup> »<sup>47</sup>.

Parce « double principe de cohérence »<sup>48</sup>, ici mythique et politico-économique, se ré-impose donc la nécessité d'organiser ces flux dans un contexte de mondialisation elle-même entendue comme fluidifiée. Et, à partir de là, comment entendre autrement les conséquences de ces présupposés sinon par le fait qu'« il est peu probable que ce phénomène s'arrête dans un avenir prévisible et les pressions migratoires risquent de s'intensifier. Dans le même temps, compte tenu de son évolution démographique, l'UE aura besoin d'immigrants pour assurer la viabilité de ses marchés du travail. L'UE doit faire face à la concurrence des autres régions du monde et il lui faut des immigrants dotés des compétences

---

Communication de la commission au conseil et au parlement européen, Bruxelles, le 30 novembre 2006.

<sup>44</sup> Commission des communautés européennes, «L'approche globale de la question des migrations un an après: vers une politique globale européenne en matière de migrations», Communication de la commission au conseil et au parlement européen, Bruxelles, le 30 novembre 2006.

<sup>45</sup> Boltanski, Luc et Chiapello, Eve (1999), *Le Nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard.

<sup>46</sup> Laurent, Jean Pierre, « La place de l'exterritorialité », *art. cit.*, p.332.

<sup>47</sup> Borja, Simon ; Courty, Guillaume et Ramadier, Thierry, « "Mobilité" : la dynamique d'une doxa (néolibérale) », à paraître.

<sup>48</sup> Bourdieu, Pierre (1985), « Le Nord et le Midi : contribution à une analyse de l'effet Montesquieu », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n°30, novembre 1985, p.21-25.

nécessaires pour y parvenir »<sup>49</sup>. En quelques lignes tiennent alors toutes les modalités à partir desquelles sera organisée la gestion de ce flux. Dans les cadres « découlant d'une sorte de rétrécissement du monde » où la mondialisation en train de se faire est inéluctable<sup>50</sup>, il existe un risque pour les Etats de l'UE et l'UE tout court, en ce qui regarde les migrations, mais un avantage à tirer pour développer et enrichir son marché du travail avec des compétences à trier, dans un contexte de concurrence économique.

### 2.2.3. ...par la programmation et le partenariat

Ici apparaissent les instruments de la gestion politique instaurant de nouveaux dispositifs<sup>51</sup>. Les « programmes de mobilité » ou encore nommés « partenariat pour la mobilité », comme celui intitulé *Africa and Europe Partnership*<sup>52</sup>, sont, sur la base de coopération « satisfaisante » en ce qui regarde la lutte contre « l'immigration clandestine », à envisager entre l'EU et les « pays tiers intéressés ». Ils mettent en place des dispositifs pratiques qui définiraient davantage encore les types de migration au sein d'une trame directrice chapeauté politiquement par le Conseil Européen parce que définissant ses intérêts économiques à partir desquels, alors, seront reconsidéré la migration comme mobilité. Ces partenariats, comme façon de neutraliser les tensions par l'ordre économique voulu par les pays industrialisés dominants, seraient alors l'équivalent des dispositifs inter-état, sorte de super concertation politique entre « les autorités du pays en cause, la Commission et les États membres concernés » mettant, ensemble, en place la définition de ces cadres migratoires, mais des « mécanismes de suivi d'application de ce cadre » ; ils prévoient de pouvoir s'appuyer sur d'autres partenaires tel les « équipes de soutien de la migration » ou « l'agence FRONTEx ».

Les programmes de mobilité étant donc dans un premier temps, une autre manière d'endiguer les « risques migratoires » au travers des « engagements attendus du pays tiers concerné ». Sans ici les citer explicitement, parmi les 8 mesures préconisées 6 concerne la lutte (« coordonnée » ou, désirée comme telle) contre la migration clandestine

---

<sup>49</sup> Commission des communautés européennes, «L'approche globale de la question des migrations un an après: vers une politique globale européenne en matière de migrations», Communication de la commission au conseil et au parlement européen, Bruxelles, le 30 novembre 2006.

<sup>50</sup> Cf. Geay, Bertrand et Rauline, Véronique, « Faire et défaire la mondialisation », *Regards Sociologiques*, n°43-44, p.5-10.

<sup>51</sup> Cf. Lascoume, Pierre et Le Galès, Patrick (dir.) (2004), *Gouverner par les instruments*, Paris, Presses de Sciences Po. Il est à noter que d'autres instrument existe, importants pour comprendre ces programme, comme « l'aide au développement », mais qui ne peuvent être traités ici.

<sup>52</sup> <http://www.africa-eu-partnership.org/fr/migration-et-mobilit%C3%A9>

au travers de « campagnes ciblées d'information » dans le pays concerné, de « l'amélioration du contrôle aux frontières, pouvant s'appuyer sur l'agence FRONTEX, « la sécurisation des documents de voyage », « d'échange d'informations » quant aux ressortissants et, enfin à ce niveau, « lutter sérieusement contre le trafic de migrants et la traite d'êtres humains »<sup>53</sup>. Force est de constater que la protection des frontières garantit l'organisation des « programmes de mobilité » parce que c'est de la protection des dimensions économiques portées et voulue par les pays de la Communauté Européenne qui sont en jeu. La première des préconisations attendues comme la dernière<sup>54</sup> vont ainsi dans le sens d'un marché du travail international temporaire et circulaire, ajusté aux besoins fluctuants (mondialisation oblige !) des pays industrialisés. Car c'est bien là que se situerait la rupture proposée par ces « partenariats pour la mobilité » : instaurer, au travers de la migration, la gestion d'un flux toujours ajusté aux besoins économiques, c'est-à-dire, bien plus loin des temporalités longues de la migration analysées par Sayad, pouvant amener sur des implantations plus ou moins réussies dans le pays d'accueil<sup>55</sup>, une migration sans attache, courte dont les espaces et les temporalités seraient « réversibles »<sup>56</sup>. Et il n'est alors pas étonnant que l'*Africa and Europ Partnerschip* arrive en quelque sorte à aller plus loin en diffusant cette conception temporaire en s'appuyant partiellement sur le glossaire de l'UNESCO en matière de migration la définissant comme : « [...] le passage des frontières politiques et administratives pour un minimum de temps ». La mobilité quant à elle « au sein du partenariat se réfère en

---

<sup>53</sup> Commission des communautés européennes, « migrations circulaires et aux partenariats pour la mobilité entre l'Union européenne et les pays tiers », Communication de la commission au parlement européen, au conseil, au comité économique et social européen et au comité de région, p.5.

<sup>54</sup> Est attendu : « l'engagement de réadmettre effectivement ses propres ressortissants et d'apporter une coopération totale à leur identification » et « l'engagement de favoriser la création d'emplois productifs et le travail décent et, de manière plus générale, d'améliorer l'environnement social et économique devrait également être exigé du pays tiers concerné car il peut contribuer à réduire les incitations à la migration clandestine » (Commission des communautés européennes, « Migrations circulaires et aux partenariats pour la mobilité entre l'Union européenne et les pays tiers », Communication de la commission au parlement européen, au conseil, au comité économique et social européen et au comité de région, p.5.).

<sup>55</sup> Cf., entre autres écrit, Sayad, Abdelmalek (1979) « Le foyer des sans famille », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n°32-33, avril-juin, p.89-103.

<sup>56</sup> Ce qui est ici intéressant consiste à pointer que cette notion de « réversibilité » est une dimension spatio-temporelle développée par certains « opérateurs théoriques » de la mobilité et qui appuie la notion de « capital spatial » ou autrement nommée « motilité ». Cette réversibilité rendrait compte de ce que serait la volonté des personnes à ne pas être enfermé dans un mode de déplacement. On pourra lire l'un des textes fondateurs de cette approche en France : Jemelin Christophe, Kaufmann Vincent, « La motilité, une forme de capital permettant d'éviter l'irréversibilité socio-spatiale ? », Lausanne, octobre 2004, <http://eso.univ-lemans.fr/IMG/pdf/kv.pdf>.



particulier à la circulation libre des personnes à l'intérieur de l'Afrique et de l'UE, et à la migration circulaire entre l'Afrique et l'UE »<sup>57</sup>.

Dans ces « partenariats », les politiques Européenne de migration se mettent donc au service d'une mobilité qui, d'une part, garantirait, aux Etats Membres leur souveraineté pour gérer les (types de) flux de migrants qui leur conviendraient dans le cadres des accords Européens et qui, d'autre part, respecterait les conditions économiques fluctuantes de l'offre de travail sur son/ses marché/s et de leurs « besoins ». Cette double logique est assez claire lorsque, les « engagements de la part de la CE et des États membres participants » explicitent que les « partenariats pour la mobilité », « destinés à faciliter l'immigration économique devront être basés sur les besoins de main-d'œuvre des États membres intéressés, tels qu'ils les auront évalués, tout en respectant le principe de préférence communautaire imposant aux États membres qui appliquent des mesures transitoires en matière de libre circulation des travailleurs de donner aux ressortissants européens concernés la préférence par rapport aux ressortissants d'un pays tiers »<sup>58</sup>. L'intérêt est double, au niveau économique favoriser l'organisation d'un marché international européen du travail en équilibrant la main-d'œuvre sur les marchés nationaux et, au niveau politique, d'envisager « le développement d'une politique globale européenne »<sup>59</sup> par le biais du travail. S'il est bien question de considérer, au travers de la mobilité, les « déplacements légaux » par rapport aux « migrations clandestines », dans une économie mondialisée et suivant les orientations d'autres organisations internationales, cette même mobilité guide une gestion des migrations programmées par le travail au travers d'une reconstruction d'une problématique où dominant les représentations et pratiques relatives à la gestion et à la place travail dans les sociétés industrialisées<sup>60</sup>. Lié au « développement », « les programmes de mobilité » ou « partenariats pour la mobilité » promus par l'UE appellent alors de nouveaux concepts opératoires de « migrations circulaires » et de « migration temporaires » permettant « Aux États membres de l'Union de satisfaire leur besoin de main-d'œuvre, tout en tirant parti de l'effet positif des migrations sur le développement et en répondant à la nécessité pour les pays d'origine de bénéficier de transferts de compétences et d'atténuer

---

<sup>57</sup> <http://www.africa-eu-partnership.org/fr/migration-et-mobilite%C3%A9>.

<sup>58</sup> Commission des communautés européennes, « Migrations circulaires et aux partenariats pour la mobilité entre l'Union européenne et les pays tiers »

<sup>59</sup> Commission des communautés européennes, « L'approche globale de la question des migrations un an après: vers une politique globale européenne en matière de migrations », Communication de la commission au conseil et au parlement européen, Bruxelles, le 30 novembre 2006.

<sup>60</sup> Pellerin, Hélène, « De la migration à la mobilité ... », *art. cit.* [En ligne.]

les conséquences de la fuite des cerveaux »<sup>61</sup>. C'est ainsi en termes de « profils migratoires » que s'actualisent ces « programmes de mobilité » ou « partenariat pour la mobilité ». Sous fiche technique usuelle, chaque pays est amené à définir et analyser, entre autres choses, les cadres démographiques, économiques, juridique et socio-politique, la gestion politique, etc., de sa migration comme leur conséquence ; fiches qui définiront la structure adéquate des « structures des partenariats pour la mobilité ». A partir d'elles est envisagé de pouvoir proposer aux « pays tiers » des « offres d'emplois groupés de plusieurs Etats » réunies dans « une offre communautaire » capables de « faciliter l'accès à leur marché de l'emploi aux ressortissants du pays tiers concerné »<sup>62</sup>. Et là, les termes des partenariats pointent les mobiles encouragés, soit une « immigration économique » ouvrant alors sur les investisseurs et autres entrepreneurs et sur d'autres catégories tels les étudiants, les personnes désireuses de se former. Au travers de procédures d'entrées simplifiées il n'en reste pas moins que : « Les dispositifs destinés à faciliter l'immigration économique devront être basés sur les besoins de main-d'œuvre des États membres intéressés, tels qu'ils les auront évalués, tout en respectant le principe de préférence communautaire, [...] imposant aux États membres qui appliquent des mesures transitoires en matière de libre circulation des travailleurs de donner aux ressortissants européens concernés la préférence par rapport aux ressortissants d'un pays tiers »<sup>63</sup>. C'est donc voir qu'à cette ouverture « facilité » correspond en fait une structure d'ajustement par le travail équivalent d'un dispositif sélectif des migrants par les besoins économiques, c'est-à-dire par les secteurs d'activité qui les requerraient, soit, encore, par les diplômes. La matrice de l'acceptabilité permise par la mobilité « arrive, en fin de boucle, à servir le discours de ceux qui "surveillent et punissent" des catégories de population qui ont trouvé dans la mobilité une possible liberté. Cette illusion n'aura duré que le temps gagné pour s'exiler. Le même temps a permis à des responsables politiques d'élaborer une énième définition de la mobilité : celle qui s'inscrit dans les dispositifs sécuritaires et qui tend à ne plus faire bouger des populations. Ici aussi, du vagabondage à l'errance, ce que la mobilité

---

<sup>61</sup> Commission des communautés européennes, « Migrations circulaires et aux partenariats pour la mobilité entre l'Union européenne et les pays tiers »

<sup>62</sup> Il est ajouté à la suite que « Ces offres nationales se feraient, par exemple, sous la forme de quotas d'emplois réservés aux ressortissants du pays tiers en question, ou d'instruments pratiques visant à faciliter l'adéquation entre les offres d'emplois d'un État membre et les demandes d'emploi dans le pays tiers concerné » (Commission des communautés européennes, « Migrations circulaires et aux partenariats pour la mobilité entre l'Union européenne et les pays tiers »).

<sup>63</sup> Commission des communautés européennes, « Migrations circulaires et aux partenariats pour la mobilité entre l'Union européenne et les pays tiers »

peut ouvrir comme possible aux intérêts des uns, elle peut parfaitement le retirer aux autres. Le flou agrémenté de ces "valeurs positives" ou "de sauvegarde" est certainement un des gages de son efficacité politique et économique. Une manière peut-être de légitimer seulement quelques-uns des modes de circulation, seulement une partie des déplacements et relativement certaines personnes<sup>64</sup> (qui servent cette idéologie) ? Car tout semble indiquer que si les tenants du capitalisme en sa version "néolibérale" se disent victimes des frontières, cette organisation dominante du monde et les discours qui l'accompagnent n'ont de cesse de situer et resituer les frontières qui les servent. Et que si « le capitalisme déterritorialise et reterritorialise constamment [...] »<sup>65</sup> en fonction de ses intérêts, la catégorie de mobilité n'est pas sans jouer un rôle de transmission dans la diffusion des transformations des orientations des nouvelles idéologies dont se pare le néolibéralisme pour continuer de s'imposer et répondre à ses contradictions »<sup>66</sup>.

### ***2.3. La mobilité comme tour de force en régime capitaliste à gestion néolibérale***

Tout se passe comme si, avec la mobilité, pouvait s'organiser des manières de recadrer les dispositifs de migration afin de mieux encore, au travers des cadres juridiques en vigueur<sup>67</sup>, sérier ce qui est légal ou pas, mais aussi organiser une harmonisation Européenne des pratiques et normes migratoires au regard des intérêt de l'orientation économique des pays membres et de leur marché du travail.

Au travers de la mobilité, la migration arrive à organiser des pensées et des pratiques qui répondent aux « impératifs de compétitivité » ajustés à une économie de développement mondialisée où la migration ainsi sortie de dispositifs *ad hoc* était tenues de répondre à ces nécessités, c'est-à-dire à ses aléas qui sont aussi des aller-à migratoires, donc des aller-retours, de la fluidité circulaire, de la mobilité temporaire, relativement aux besoins

---

<sup>64</sup> Cf. Bigo, Didier (1998), « Sécurité et immigration : vers une gouvernementalité par l'inquiétude », *Culture et conflits*, n°31-32, printemps-été 1998 et Torpey John, « Aller et venir : le monopole des "moyens légitime de circulation" », *idib*

<sup>65</sup> Laurent, Jean-Pierre, « La place de l'exterritorialité », *art. cit.*, p.338.

<sup>66</sup> Borja, Simon, Courty, Guillaume, Ramadier, Thierry, « "Mobilité" : la dynamique d'une doxa (néolibérale) », à paraître.

<sup>67</sup> « L'UE doit faire en sorte qu'un partenariat cohérent puisse être mis en place au plus tôt, dans le respect de la répartition des compétences entre la CE et les États membres, en veillant à la *compatibilité avec le cadre juridique et politique* fixé pour les relations entre les pays tiers concernés, la Communauté et les États membres intéressés » (Commission des communautés européennes, « migrations circulaires et aux partenariats pour la mobilité entre l'Union européenne et les pays tiers », Communication de la commission au parlement européen, au conseil, au comité économique et social européen et au comité de région).

temporaires des pays industrialisés, dominants. C'est donc bien ici, comme d'autres ont commencé à le montrer, la productivité et la croissance qui sont envisagées en remaniant les perspectives sur la migration au travers de la recherche de l'insertion du migrant, comme travailleur flexible, dans l'économie des pays industrialisés<sup>68</sup>. Le paradigme de la migration étant, en définitive, même revu dans ses acceptions temporelles et dans des modes de gestion, adapté à une situation plus ou moins localisée dans la mondialisation, il semble toujours guidé par les principes économiques de production et de croissance. Principes économiques dont un certain nombre d'auteurs ont bien montré comment la croyance partagée lui permettait de maintenir des logiques de dominations multiples<sup>69</sup>, qu'il en retourne d'une voie à suivre, d'une collusion d'intérêts, de manière de parler, d'instruments de gouvernement ou du travailleur, fut-il migrant. Reste alors à voir que ces opérateurs de pratique trouvent ainsi une manière d'engager la personne, ses choix et ses capacités dans un cadre où le déplacement deviendrait un élément de participation au « développement » : « Des initiatives sont mises en place pour **faciliter la mobilité des migrants** et leur permettre de devenir acteurs du développement »<sup>70</sup>. Cette manière de mettre l'accent sur la « facilitation » nous permet de revenir sur la conceptualisation emblématique des opérateurs théoriques de la mobilité afin de faire saisir la proximité entendue avec les opérateurs de pratiques que nous venons de présenter.

### 3. Le « capital de mobilité » comme horizon conceptuel

La puissance de cette formule qui associe, sans qu'il y ait besoin de chef d'orchestre, les entendements des opérateurs théoriques et pratiques de la formule « mobilité », se retrouve, en sciences sociales, dans la construction et le développement de la notion de « capital de mobilité »<sup>71</sup>. Reprenant tous les termes de l'idéologie néo-libérale du moment (choix, compétence, flexibilité, épanouissement personnel, etc.) pour théoriser un « potentiel de mobilité » à l'échelle individuelle, cette notion fait également plus qu'être compatible avec les croyances des modèles de la croissance

---

<sup>68</sup> Cf. Pellerin, Hélène, « De la migration à la mobilité ... », *art. cit.* [En ligne.]

<sup>69</sup> Cf. entre autre sur ce point : Lebaron, Frédéric (2006), *Ordre monétaire ou chaos social. La BCE et la révolution néolibérale*, Bellecombe-en-Bauges, Croquant ; Lebaron, Frédéric (2010), *La crise de la croyance économique*, Bellecombe-en-Bauges, Croquant ; Montlibert Christian de (2007), *Les agents de l'économie. Patrons, Banquiers, Journalistes, consultants, élus. Rivaux et complice*, Paris, Raisons d'agir (coll. Cours et travaux).

<sup>70</sup> <http://wwwafrica-eu-partnership.org/fr/mobilit%C3%A9-et-migration-circulaire>.

<sup>71</sup> Une terminologie initialement proposée par Murphy-Lejeune, Elisabeth, « Le capital de mobilité : genèse d'un étudiant voyageur », *Mélanges* n°26, 2000, p. 137-165 ; et actuellement développé autour de Vincent Kaufmann et le laboratoire Lasur à l'EPFL, en Suisse.

économiques du moment. Elle permet aussi de masquer les causes des inégalités sociales qui résultent de ces modèles en subordonnant les inégalités sociales à la mobilité géographique par la transformation de leurs corrélations statiques en relations causales où la mobilité serait une clé importante de la réussite sociale (et l'immobilité celle de l'exclusion) et, pour l'action publics, de la lutte contre les inégalités sociales. Autrement dit, l'idée maîtresse et stabilisée qui sert de référence repose sur le fait que la mobilité procure nécessairement des bénéfices<sup>72</sup>. Et tout se passe alors comme si, à partir de là, nous n'avions plus besoin de comprendre les conditions sociales et les rapports de pouvoirs qui sont au fondement de la mobilité géographique puisque c'est précisément elle qui est envisagée comme déterminante en matière de conditions sociales d'existence. N'est-ce pas le meilleur moyen de masquer le fait que les inégalités sociales ne découleraient pas de la structure des rapports sociaux existants, mais de l'absence de comportement exercés à l'échelle individuelle, à savoir se mouvoir.

Cette modélisation théorique de la mobilité nous semble emblématique de cette « formule » discussive qui passe d'un champ à un autre dès lors que les enjeux formulés sont équivalents, et non d'une nouvelle espèce de capital qui s'acquerrait dans un champ pour ensuite servir de ressource sociale dans un autre.

### ***3.1. Un capital qui fait l'économie de l'histoire !***

Quand la mobilité s'envisage comme potentiel, elle s'inscrit dans une sociologie où le « supplément d'âme » acquit au regard de la notion de déplacement peut paraître s'inscrire dans une histoire de la personne. Or cette histoire est entendue comme une « compétence » acquise par l'expérience individuelle. En effet, le capital de mobilité s'éloigne de la construction socio-historique de la personne et de ses dispositions, ou manière de faire et d'être, vis-à-vis d'un déplacement géographique. Quand Abdelmaleck Sayad<sup>73</sup> montre qu'on ne peut comprendre le « troisième âge » de l'émigration algérienne en France, et notamment le rajeunissement des émigrés et la plus longue durée des séjours hors d'Algérie, que si nous comprenons comment elle s'organisait au sein des familles paysannes lors du « premier âge ». Autrement dit Sayad montre comment se construit, au

---

<sup>72</sup> Et ceci quand bien même, et selon le modèle de l'accessibilité géographique, la mobilité peut aussi être envisagée à partir de ses coûts. Sur ce point voir : Enaux, Christophe ; Lannoy, Pierre et Lord, Sébastien (2011), « Les mobilités éprouvantes. Regards sur les pénibilités des déplacements ordinaires », *Articulo* [en ligne].

<sup>73</sup> Sayad, Abdelmalek (1977), « Les « trois âges » de l'émigration algérienne en France », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n°15, p.59-79.

fil des générations, des dispositions à l'émigration ; comment elles s'organisent au sein du groupe et comment elles organisent le groupe. Quand l'individualisme est convoqué, dès le « second âge » de l'émigration, c'est bien comme valeur sociale qui émerge dans des conditions sociales spécifiques et qui transforme progressivement les schèmes de pensée comme la manière de pratiquer l'émigration. Et c'est en affirmant l'importance de mettre à jour les processus d'émigration, et non de regarder la migration seulement comme une immigration, que le sociologue est en mesure de comprendre les ressorts sociaux et historiques des processus migratoires.

Le capital de mobilité, en mettant l'accent sur les compétences, c'est-à-dire sur des attributs culturels qu'il suffirait d'acquérir par l'expérience personnelle ou la formation, réduit l'histoire à une construction de la personne à partir de ses « préférences », de ses « choix » et de « contraintes extérieures » (extérieure à la personne). Ce modèle auto-centré et relativiste de l'histoire ne tient jamais compte des rapports de force et des enjeux sociaux dans lesquelles l'individu est pris ou a été pris et formé. Mieux encore, il favorise un certain renversement de la dimension historique, c'est-à-dire une conception de la trajectoire d'une personne qui est essentiellement orientée vers le futur, vers un « projet », autre terme central de la pensée néo-libérale<sup>74</sup>. On comprend alors que cette perspective s'ajuste à merveille avec une certaine conception de l'« innovation » ou de l'« épanouissement personnel ».

Enfin comme nous le précisons ailleurs<sup>75</sup>, cette manière de voir les déplacements géographiques est si récente qu'elle ne permet pas d'expliquer les migrations antérieures sans risque « d'illusions rétrospectives » ou d'« anachronismes ». En effet, peut-on utiliser le capital de mobilité pour penser l'exode pendant la seconde guerre mondiale ? L'exode rural dans les sociétés industrielles ? Les voyages avant l'avènement du tourisme et des vacances ? Tout semble se passer comme si le capital de mobilité ne pouvait expliquer les déplacements dans l'espace qu'à l'aune d'une conception économique néolibérale de ces faits géographiques.

---

<sup>74</sup> Boltanski, Luc et Chiapello, Eve (1999), *op. cit.*

<sup>75</sup> Borja, Simon ; Courty, Guillaume et Ramadier, Thierry (2012), « La mobilité serait un capital : doutes et interrogations », in Forum de la vie Mobile, *Controverse Scientifique sur le capital de mobilité*, en ligne : <http://www.forumviesmobiles.org/controverse/2012/12/14/mobilite-comme-capital-488->

### 3.2. Un concept qui renouvelle surtout la notion de capital

« Alors que la notion de capital est une manière de penser le monde en termes de variation des possibilités selon les contextes et les positions occupées (la logique de prédisposition s'inscrit dans un contexte et une structure), le capital de mobilité pense le rapport à l'espace en termes de potentialité : paradoxalement il redonne aux individus des marges de liberté que la problématique bourdieusienne pense conditionnée et conditionnelle. Cette distinction tient au fait que la notion de choix, d'intention, et plus généralement la représentation du caractère actif de l'individu est mis en avant. Ainsi le principe cardinal du capital de mobilité est calqué sur le principe économétrique de la maximisation de l'utilité, et repose sur le fait que l'individu tente de se doter de la mobilité la plus étendue possible, en maximisant son potentiel de mobilité. Tout se passe comme si, dans cette approche, l'important était de conserver l'équation  $\text{mobilité} = \text{liberté}$ <sup>76</sup>. Cette mise en avant du potentiel de mobilité repose également sur les vertus supposées de la co-présence<sup>77</sup>. Tout est pensé comme si la co-présence et les interactions socio-spatiales afférentes conditionnent les rapports sociaux, évitant ainsi de considérer les conditions d'acquisition ou d'application de ces compétences de mobilité. Ce sont alors tous les rapports de pouvoir qui s'inscrivent autour de la mobilité qui sont éludés dans cette manière de penser la mobilité géographique. Ce qui revient aussi à dire, cette fois que ce sont les inégalités en termes de mobilité qui ne seraient finalement pas sociales ! Nous arrivons alors au terme du paradoxe du capital de mobilité.

Ce retournement du capital en potentiel est ainsi une manière de revenir à cette idée qui était déjà à l'origine de la conception de la mobilité sociale, à savoir que la structure sociale serait stratifiée plutôt que configurée selon un espace topologique de positions sociales. Ce retournement participe ainsi probablement à l'amalgame qui semble s'opérer entre mobilité sociale et mobilité géographique : dès lors que cette dernière est envisagée comme un fait social, voire culturel, son intensité est

---

<sup>76</sup> Sandrine Depeau montre pourtant que l'apprentissage des déplacements urbains auprès des enfants s'inscrit dans un système normatif qui pourrait aussi expliquer le constat général selon lequel les enfants se déplacent toujours moins en ville (Depeau, Sandrine, « De l'immobilisme à l'automobilisme », in Pierre Lannoy et Thierry Ramadier (dir.), *La mobilité généralisée : formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Editions Académia-Bruylant, 2007, p.67-78).

<sup>77</sup> Ce qui ne peut être pensé aussi simplement suite aux travaux de Jean-Claude Chamboredon et al. 1970 (Chamboredon, Jean-Claude et Lemaire, Madelaine (1970), « Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement », *Revue Française de Sociologie*, 11(1), p. 3-33).

d'autant associée à la promotion sociale<sup>78</sup> ou au maintien des conditions sociales d'existence<sup>79</sup>. Mais par ailleurs cet amalgame est d'autant moins visible puisque la recherche scientifique conserve cette différenciation notionnelle entre mobilité sociale et géographique »<sup>80</sup>.

#### 4. Conclusion

Cet ajustement entre opérateur théorique et opérateurs de pratiques autour de la formule « mobilité » favorise le positionnement de la recherche scientifique comme expertise apte à trouver des « leviers de changement de comportements » spatiaux qui sont identifiés comme problématiques dans d'autres champs sociaux, et notamment le champ politique et économique. Pourtant, Abdelmalek Sayad nous a donné quelques éléments pour penser la migration hors de toute expertise. Si le champ scientifique perd ainsi progressivement son autonomie dans la construction de ses problématiques de recherche, il contribue de la sorte à ce que l'usage du terme « mobilité » franchisse les barrières symbolique des espaces sociaux.

Comme nous l'avons également vu, Abdelmalek Sayad a aussi apporté des éléments permettant de penser la migration dans sa dimension socio-historique et sans placer les logiques économiques comme étant nécessairement au centre des analyses. Or, d'une manière générale, les études sur la mobilité, et plus encore celles faites à partir du capital de mobilité, à l'inverse, se focalisent sur des projets qui sont pensés à l'échelle individuelle, et « resservent le couvert » des logiques économiques.

---

<sup>78</sup> Quand d'autres montrent que « la mobilité ne procure des profits sociaux qu'en tant qu'elle se combine avec d'autres ressources et disposition » (Wagner, Anne-Catherine, « le jeu de la mobilité et de l'autochtonie au sein des classes supérieures », *Regards Sociologiques*, 2010, 40, p. 89-98).

<sup>79</sup> Quand par exemple l'étude longitudinale sur neuf années menée par Cécile Vignal montre pourtant que les ouvriers qui ont accepté de suivre la délocalisation de leur usine ne sont pas dans une situation socio-économique moins précaire et difficile que ceux qui ont accepté de quitter leur emploi et de rester sur place pour retrouver un emploi. (Vignal, Cécile, « Des injonctions contradictoires à la mobilité. Parcours sociaux et rapports à la mobilité géographique de salariés licenciés et mutés », *Communication au Colloque « Mobilité sociale, mobilité géographique : les enjeux socio-spatiaux de la mobilité »*, Maison Interuniversitaire des Sciences de l'Homme- Alsace (MISHA), Strasbourg, 26-27 mai 2011).

<sup>80</sup> Borja Simon, avec Courty, Guillaume, Ramadier, Thierry, « Éléments de construction intellectuelle et politique de la mobilité. Une catégorie socio-spatiale au service du pouvoir », colloque *Espace et rapports sociaux de domination : chantiers de recherche*, Université Paris-Est-Marne-la Vallée, France, 20 et 21 septembre 2012.