



Session transversale n° 4 – Mercredi 6 juillet 17h30-19h, UQAM

Présidence : Alain BOURDIN (université de Marne-la-Vallée)
Stéphanie VINCENT GESLIN (université de Lausanne)

Interventions : Julie-Anne BOUDREAU (Institut national de la recherche scientifique, Montréal)
Annick GERMAIN (Institut national de la recherche scientifique, Montréal)
Vincent KAUFMANN (École polytechnique fédérale de Lausanne)

La sociologie urbaine au prisme des (im)mobilités

Le **GT23** « Mobilités spatiales et fluidité sociale » et le **CR02** « Sociologie urbaine », organisent une session transversale, prenant la forme d'une table ronde, qui interroge les reconfigurations urbaines des mobilités et immobilités dans la ville structurée autour des thématiques suivantes : en quoi l'avènement des sociétés de la mobilité généralisée transforme-t-il la définition de la mobilité, de la ville et la discipline sociologique ? Quelles théories de la mobilité peut-on mobiliser aujourd'hui et comment ces théories sont-elles questionnées par l'apparition des mouvements « slow », par de nouveaux comportements sociaux (circuits courts etc.), ou par la valorisation de la « ville des proximités » ? L'idée d'une mobilité sans déplacement a-t-elle un sens sociologique ?

Problématique générale de la session transversale

Le mouvement a envahi les sociétés contemporaines, sous la forme des flux financiers, de l'échange de marchandises, du déplacement des personnes (dans la vie quotidienne, dans le tourisme, dans les migrations), de la circulation des informations, de l'instantanéité des échanges. Depuis plusieurs décennies, la mobilité est fortement valorisée, comme instrument majeur du développement et comme porteuse de la modernité. Certains sociologues, en particulier John Urry, l'ont identifiée non comme une ressource nouvelle des sociétés, mais comme un phénomène social central qui remet en cause la construction même de la sociologie. Dans cette perspective, la « société liquide » est d'abord structurée par la mobilité.

La mobilité généralisée a cependant produit de nouvelles formes d'exclusion sociale – parfois combinées avec l'exclusion numérique – et entraîné un ensemble de résistances. Purement négatives, quand elles prennent la forme du refus de l'arrivant, ou plus positives quand elles valorisent la proximité ou la lenteur, comme on le voit dans l'alimentation (*slow food*), dans le design, ou encore dans la stratégie urbaine (*Cittaslow*).

Avec l'affirmation de nouveaux enjeux mondiaux (énergétiques, climatiques, environnementaux et, plus généralement, de risques pesant sur la pérennité des ressources vitales), les mobilités géographiques se trouvent de plus en plus mises en discussion. Divers courants de pensée reviennent à l'idée de sociétés immobiles, mais avec des argumentaires fort différents, par exemple selon qu'ils privilégient l'enracinement territorial (dans la nation, la région, le quartier) et l'ordre social, ou bien le rôle nouveau des communautés créées par Internet, dans des ensembles sociaux toujours « liquides » mais moins mobiles d'un point de vue géographique.

Le destin des villes se trouve au centre de ces débats, car elles constituent des modes d'expression privilégiés des mobilités et immobilités, que ce soit dans les circulations urbaines, les modèles urbains et sociaux qu'elles mettent en œuvre et les appropriations individuelles et collectives dont elles font l'objet. Elles dépendent totalement d'une mobilité toujours croissante, mais accueillent également les tentatives d'élaboration de nouveaux modèles urbains – et sociaux – qui valorisent la proximité, la qualité de l'expérience du déplacement au détriment de la vitesse, un urbanisme de la ville lente, des circuits économiques courts entre producteur et consommateur, etc. De même, se développent des modes de protestation fondés sur l'immobilisation de la ville, comme le mouvement *Occupy* qui, plutôt que de marcher à travers la ville, en occupe des lieux stratégiques qu'il accapare et immobilise... ou mobilise selon de nouvelles modalités (point de rencontre, lieu focal d'initiatives de communication, etc.).

Ce qui se joue dans ces mouvements ne se résume pas à une tentative de retour en arrière, dans les pratiques et dans la théorie. N'est-ce pas le couple mobilité/immobilité ou mobilité/ancrage qui change de signification sociale ? Les théories de la société comme mobilité ne sont-elles pas vouées à une réélaboration plus qu'à l'obsolescence ? La discussion de telles hypothèses fonde un débat théorique qui nous paraît fécond. Mais ce débat doit s'alimenter de l'observation fine et de l'interprétation ouverte, non seulement des formes que prennent l'immobilité et la mobilité dans les modes de vie des habitants des villes, dans les mouvements migratoires et leur inscription dans les métropoles, mais également de ce qui est collectivement construit comme mobile ou immobile. Il doit considérer la dimension temporelle de la mobilité et, par exemple, revenir sur des projets tels que celui de la *rythmanalyse* (Henry Lefebvre). Il doit également analyser les acteurs qui portent les tendances vers l'hyper-mobilité ou vers l'immobilité et interroger les idéologies auxquelles ils se réfèrent. Il doit enfin analyser la construction du mobile, la mobilité n'étant pas une catégorie ontologique, mais bien une valeur socialement construite.