



**HAL**  
open science

# Un tournant immobilitaire ? Introduction à la sociologie de l'immobilité

Tania Moutai

► **To cite this version:**

Tania Moutai. Un tournant immobilitaire ? Introduction à la sociologie de l'immobilité. Les frontières de l'appartenance : explorer l'immobilité des individus, Université de Corse, Jun 2023, Corte, France. hal-04727944

**HAL Id: hal-04727944**

**<https://hal.science/hal-04727944v1>**

Submitted on 11 Oct 2024

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

## **Un tournant *immobilitaire* ?**

### **Introduction à la sociologie de l'immobilité**

---

Nous allons questionner dans quelle mesure la sociologie s'intéresse à l'immobilité. Si l'étude de cet état est répandue dans le domaine juridique, notamment pour mettre en perspective les normes pouvant éclairer les contraintes et capacités au déplacement, en sociologie c'est une thématique qui se popularise dans les années 2000.

Premièrement, nous ne pouvons pas comprendre ce qu'est la sociologie de l'immobilité spatiale sans appréhender la sociologie des mobilités, puisque celle-ci se veut à contre-courant et plus pragmatique.

La sociologie des mobilités est un champ de la sociologie qui questionne la mobilité de par **les déterminants socio-démographiques** - il est notamment démontré que les classes sociales aisées financièrement et intellectuellement voyagent plus loin et plus longtemps (Wagner, 2021) - **les représentations** - les déplacements peuvent être souhaités, voire donnant lieu à des stratégies sur le plan individuel et collectif, et sur **les structures et normes sociales pro-mobilités ou limitantes**. Dans le cas des populations insulaires françaises par exemple, de nombreuses mesures sont mises en place pour organiser les allers-retours vers le continent. Nous pouvons prendre l'exemple de la continuité territoriale, d'ailleurs d'abord instituée en Corse puis dans les départements d'Outre-mer.

Les mobilités prennent d'autant plus de place dans nos sociétés que le **mobility turn** est théorisé par John Urry en 2005. Aux vues de la société contemporaine au sein de laquelle tout est mouvement, que ce soit à l'échelle internationale - par la démocratisation de l'aviation et d'Internet qui joue une grande place dans l'organisation des voyages, et dans le rapport à autrui ; ou à l'échelle locale par la popularité de l'automobile et par le développement croissant des transports en commun ; **il faut l'étudier pour comprendre les groupes sociaux et les inégalités qui les différencient. Dis moi où tu vas, je te dirai qui tu es.**

La motilité, et les mobilités effectives étant différentes selon les groupes sociaux, certains sociologues comme Cailly (2007) parle des mobilités comme réels champs de pouvoir. Ils plébiscitent même le **capital spatial** (qui serait en un certain sens l'agrégation de tous les déplacements faits et la socialisation au voyage) dans le sens même des capitaux de Bourdieu. Les mobilités seraient ainsi un réel enjeu de distinction et une composante de l'identité sociale.

Exemple de contribution de la sociologie des mobilités pour rendre compte des inégalités : 1) Etudier la rue. Mettre au jour des inégalités de genre. 2) Les mobilités résidentielles mettent au jour l'influence des âges et des étapes de la vie. 3) Les voyages touristiques mettent en perspective les effets de classes sociales.

Toutefois, la sociologie des mobilités pensée comme telle a des **limites théoriques**.

- 1) Les sociologues des migrations ont manqué de faire intervenir les populations non migrantes dans l'équation afin de pouvoir au mieux rendre des mécanismes sous-jacents : en effet, si un individu est capable d'avoir une réflexivité sur son immobilité sociale, pourquoi ne le serait-il pas quant à son immobilité spatiale ? De la même manière, pourquoi peut-on apprendre des mécanismes sociaux en cours dans la sélection au travail ou dans les études par le recueil de témoignages auprès de ceux et celles en situation d'échec ou de marginalité, mais pas de l'émigration grâce aux récits des immobiles à propos de l'immobilité ?
- 2) Plus encore, la sociologie des mobilités propose des concepts que nous dirons être **mobilo-centrés**. **Si effectivement vous lisez l'immobilité par exemple par le concept d'émigration, il est normal que l'immobilité soit pensée de manière négative et comme un déclassement.** L'immobilité est valorisée de façon négative et subie, est synonyme d'exclusions sociales, de menaces sécuritaires, etc. (Hannam, Sheller & Urry, 2006). Pourtant la mobilité a aussi des valeurs et impacts négatifs quand elle est synonyme de coercition et de frustration (Tsing, 2005) : déplacements forcés de populations (désastres climatiques, guerres), terrorisme global, etc.
- 3) L'immobilité est généralement définie par défaut, comme une absence de mobilité. Les enquêtes statistiques européennes sur les transports considèrent qu'un individu est immobile dès lors qu'il n'a fait aucun déplacement pendant la journée enquêtée, qu'il n'est pas sorti de chez lui (Hubert, Armoogum, Axhausen *et al.*, 2008 ; Madre, Axhausen & Brög, 2007). De façon plus relative, les individus immobiles sont ceux dont les déplacements (peu importe l'espace de référence) sont de faible portée, les éloignent peu ou pas de leur point de départ. Par exemple, les femmes sont considérées comme immobiles car elles se déplaceraient moins que les hommes, dans un périmètre plus restreint autour de leur domicile. L'immobilité renvoie à des situations d'enfermement ou de captivité (Rougé, 2010 ; Le Breton, 2005) pour des personnes qui ne peuvent répondre à l'injonction croissante à la mobilité et faire jouer un droit à l'immobilité (Bacqué & Fol, 2007).
- 4) Une propriété essentielle de l'immobilité et de la mobilité est mise de côté : elles forment un continuum plus qu'un dualisme ou une opposition (Pellegrino, 2012). Que ce soit simultanément ou séquentiellement, au quotidien ou à plus long terme, les individus sont dans une alternance permanente d'immobilités et de mobilités (Cresswell, 2010). Pour reprendre la définition de l'immobilité des enquêtes déplacements, l'immobilité un jour donné ne prend pas en compte la possibilité des individus interrogés de se déplacer les autres jours de la semaine ou leur tendance à se déclarer immobiles plutôt que de décrire tous leurs déplacements. Surtout, la définition délaisse d'autres formes de mobilité au-delà de l'absence de déplacement spatial. Les individus peuvent effectuer des déplacements immatériels (*via* Internet, leur téléphone fixe ou portable, etc.) ou avoir des visites qui sont des formes indirectes de déplacements. En sortant d'une vision centrée sur un individu ou sur un type de mobilité (ici le déplacement spatial), le continuum entre mobilité(s) et immobilité(s) apparaît plus distinctement. Si un individu est immobile, il peut être mobile par ailleurs ou d'autres individus peuvent l'être (à sa place).

- 5) Les auteurs s'enferment dans une considération individuelle, en oubliant que les individus ont des liens entre eux, qu'ils soient culturels ou familiaux. Un lien en particulier entre mobilité et immobilité est plus souvent souligné : la seconde est la contrepartie nécessaire de la première. Sans structure ou points fixes immobiles (réseaux, infrastructures, personnels qui les font fonctionner, etc.), les mobilités sont impossibles à réaliser (Belton & de Coninck 2007 ; Urry, 2007 ; Hannam, Sheller & Urry, 2006). Ces éléments immobiles sont supports de frictions (Tsing, 2005) qui influencent nécessairement le mouvement et les mobilités dans leur réalisation, leurs modalités, leurs destinations. Dans ce cadre, l'immobilité devient une ressource, la propriété centrale de ces éléments fixes. D'autres termes lui sont généralement préférés : « *moorings* », ancrages, stabilité, etc. L'immobilité est rarement une finalité en soi et la mobilité est peu vue comme le support ou l'instrument de l'immobilité, ce que concluent pourtant des auteurs qui s'intéressent aux migrations et aux mobilités résidentielles (Torkington, 2012).

C'est de ces limites que partent les **Immobility Studies**. On reconnaît la naissance des Immobility studies par Carling et Schewel. S'ils existaient nombre d'études portant sur les échecs migratoires, aucun courant de la sociologie ne s'était auto-défini comme axé sur l'immobilité avant eux.

Dès 2001 **Carling**, le modèle original aspiration/capacité mentionne trois catégories de mobilité.

- 1) La première catégorie contient les **migrants** et est la plus étudiée dans la littérature. Un migrant est une personne qui a à la fois l'aspiration et la capacité de migrer, donc pour qui les mouvements internes et internationaux peuvent être étudiés.
- 2) Le deuxième groupe de personnes comprend ceux qui aspirent à migrer mais qui n'ont pas la capacité de réaliser leur souhait de le faire. Les personnes de ce groupe sont appelées les **immobiles involontaires**.
- 3) Ils diffèrent du troisième groupe de personnes qui n'aspirent pas à déménager car ils considèrent qu'il est préférable de rester que de migrer. Le troisième groupe de personnes est décrit comme **l'immobile volontaire**.

Sont également définis les **migrants potentiels**, ceux qui souhaitent émigrer indépendamment de leur capacité à le faire. Une raison évoquée par l'auteur est que certaines personnes pourraient avoir décidé qu'elles souhaitent migrer, ou qu'elles souhaitent le faire dans un avenir proche, mais n'ont pas encore fait de tentatives. (Carling, 2001).

Plus tard, d'autres types d'immobilité ont été mentionnés dans la littérature. Un quatrième type d'immobilité de la migration qui a été introduit est **l'immobilité d'acquiescement** (Schewel, 2015). Les immobiles consentants contiennent ceux qui sont incapables de migrer mais qui ne le désirent pas non plus. L'auteur utilise le mot acquiescement parce qu'il implique une acceptation des contraintes. Carling et Schewel (2018) suggèrent que le concept

d'immobilité consentie a été introduit pour remettre en question les modèles de migration push-pull néoclassiques qui supposent que le désir de migrer est linéairement corrélé aux niveaux de pauvreté. Le type d'immobilité qu'elle a présenté souligne que toutes les personnes pauvres ne souhaitent pas migrer, et que l'immobilité n'est pas que le fait des pauvres. Exemple : Par exemple, une martiniquaise que j'ai interrogé à développer la chance qu'elle avait de venir d'une famille aisée lui permettant d'avoir des biens mobiliers lui permettant d'avoir des revenus, l'émigration n'étant pas nécessaire pour elle pour se former, elle pouvait aller à l'étranger, sans passer par les institutions sociales pro-mobilités (comme LADOM dans les Outre-mer)

Les auteurs soulignent que près d'un tiers des jeunes adultes au Sénégal qui ne pouvaient pas couvrir leurs propres besoins les plus élémentaires ne voulaient pas, même dans des circonstances idéales, migrer à l'étranger. **L'explication de cette préférence de rester avancée par Carling et Schewel (2018) est que le groupe des immobiles consentants peut contenir des personnes qui n'ont même jamais pensé à la migration comme une possibilité.** La migration ne fait pas partie de leur processus décisionnel. Dans cette situation, un individu peut ne pas avoir la capacité d'aspirer ainsi que la capacité de se déplacer. La « considération » de migrer ou même « l'imagination » de la migration n'est pas là. L'immobilisme acquis se retrouve donc sans surprise dans le groupe des plus pauvres. Dans ces cas, l'influence des valeurs et des aspirations non économiques demande de l'attention (Schewel 2015). Dans ma recherche par exemple, trois femmes âgées de 75 ans ou plus, ayant des parents ayant travaillé sur des habitations créoles n'ont jamais pensé à partir vers le continent car la mobilité pour elles n'était pas vecteur d'ascension sociale. Les auteurs ont manqué, à mon sens, un propos sur les aménités existantes : en effet, dans les années 50 dans les Outre-mer, l'avion était réservé à une élite, et le manque de réseaux dits sociaux n'ouvrait pas une grande perspective internationale.

Haugen (2012) donne un exemple de situation de ce qu'il appelle le **deuxième état d'immobilité**. De nombreux Nigériens réussissent à émigrer à l'international vers la Chine mais pas vers les destinations plus riches préférées d'Europe et d'Amérique du Nord en raison des politiques migratoires restrictives imposées par ces pays. La Chine est donc une option de second choix qui peut être vue comme un type d'immobilité comparable à l'immobilité internationale involontaire. L'auteur décrit également que les migrants nigériens sont limités dans leur mobilité en Chine après l'expiration de leur visa. Un autre exemple de migrants piégés dont la mobilité est limitée par peur d'être interceptés par les autorités sont les familles mexicaines sans papiers près de la frontière américano-mexicaine (Nunez & Heyman, 2007).

**L'enlèvement** est aussi un type de mobilité de quelqu'un migre sans aspiration à le faire. On parlera de **mobile involontaire**. Il donne l'exemple des déportés qui ont vécu aux États-Unis

et n'ont pas le sentiment d'appartenir au Cap-Vert et veulent donc retourner aux États-Unis. Il y a aussi des adolescents qui ont été renvoyés par leurs parents afin de les éviter des ennuis dans la banlieue de Lisbonne ou de Paris.

**Avec l'expansion de nouveaux types d'immobilité en plus de l'original mentionné par Carling (2001), il a été démontré que l'immobilité et son caractère volontaire ont des couches différentes. La distinction entre immobilité volontaire et immobilité involontaire n'est pas toujours facile à faire.** De plus, le fait que certaines personnes soient capables de se déplacer mais font en même temps un choix de second choix rend difficile de dire si ces personnes ont pleinement satisfait leurs aspirations en termes de migration. Cette idée rend difficile la répartition des personnes entre les différents groupes de mobilité. **En outre, il convient de mentionner que les aspirations et les capacités ne sont pas des éléments statiques mais volatils dans le temps grâce auxquels les personnes peuvent changer de groupe. Il faut être prudent lorsqu'on essaie de catégoriser les gens par type d'immobilité.**

---

### **Cas d'étude dans le cadre du séminaire : (im)mobilité et sentiment d'appartenance ?**

Le sentiment d'appartenance à un territoire figure parmi la multitude des référents identitaires potentiels que sont l'appartenance sociale, religieuse, familiale, professionnelle, etc. Cette composante n'est pas nécessairement présente dans le registre identitaire et, si c'est le cas, elle n'est pas forcément mise en avant par les individus. Si certaines personnes se définissent plus volontiers par leur appartenance géographique, d'autres mettent en avant leur situation familiale, leur métier, etc. La place accordée aux différentes appartenances, leur hiérarchie, constitue l'identité de chacun.

À chaque individu est attaché un ensemble de lieux : son lieu de naissance, les lieux d'origine de sa famille, les lieux dans lesquels il a vécu successivement, les lieux qu'il fréquente ou qu'il a fréquentés, les lieux de vie de ses proches, mais aussi des lieux plus imaginaires ou projetés comme les lieux de vie souhaités ou de projets éventuels. Tous ces lieux constituent le patrimoine identitaire géographique de chacun qui, selon les individus et les moments de la vie, sera en partie ou non mobilisé.

Dans le cadre de ma thèse par exemple, portant sur les mobilités des populations insulaires. J'interroge le sentiment d'appartenance à diverses échelles géographiques, dans le cas des corses par exemple : la commune que l'individu m'a citée, le département, la Corse, la Méditerranée, la France et l'Europe. Si en effet les individus sur l'île se définissent beaucoup plus par les échelles plus petites, il faudra dans un second temps, interroger les individus sur le continent et voir si leur émigration a fait vaciller la notation.

---

### *Apport des Immobility studies*

- Considérer que les mobilités et immobilités sont liées
  - 1) Un continuum. Une vie est une succession de ces deux états vis à vis d'une échelle
  - 2) Un support. L'immobilité peut être support de mobilités.
  - 3) Une dualité. L'immobilité physique ne veut pas dire immobilité virtuelle ou imaginaire
- L'immobilité vis-à-vis d'une échelle ne l'est pas vis-à-vis des autres. Mais aussi d'une temporalité.

En effet : un individu en Corse par exemple, peut être immobile du point de vue de l'émigration sur le continent, il n'est pas immobile complètement vis-à-vis du continent mais avoir de nombreuses mobilités ponctuelles

- Considérer l'immobilité comme un champ de pouvoir, au même titre que la mobilité.
- Plus que des capacités, les individus ont une réflexivité sur l'immobilité. Ils sont capables d'avoir des avis sur les structures sociales existantes.

---

### **Limites à dépasser / choses à faire**

- La méthode quantitative ne permet pas, à elle seule, de donner sens à l'immobilité. Il faut engager un versant qualitatif pour préciser davantage ces idéaux types.
- L'immobilité ne doit pas s'arrêter à l'individu. Par ailleurs, il est possible par exemple que la mobilité d'une mère ou d'un père de famille se fasse à condition de l'immobilité des enfants dans le pays d'origine - à qui on envoie de l'argent.
- Le sens de l'immobilité varie dans le temps, il est difficile de généraliser. Les conclusions doivent être formulées à l'instant T :
  - l'immobilité involontaire peut se transformer en immobilité consentante
  - l'immobilité volontaire par le discours peut être aussi involontaire par les capacités

---

### **Bibliographie**

BELTON-CHEVALLIER Leslie, 2015, "Prendre en compte l'immobilité dans les imaginaires de la mobilité: Illustration à partir de femmes modestes périurbaines," *SociologieS*.

BOYER Florence, GOUËSET Vincent, DELAUNAY Daniel, 2017, “Les mobilités quotidiennes, un révélateur des inégalités sociospatiales à Ouagadougou:,” *Autrepart*, N° 80(4), pp. 47–68.

CARLING Jørgen, SCHEWEL Kerilyn, 2018, “Revisiting aspiration and ability in international migration,” *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 44(6), pp. 945–963.

CLAERHOUT Floris, 2019, *The left behind in migration studies: the determinants of the immobility of migration*, Ph.D. thesis, Gent.

KAUFMANN Vincent, WIDMER Éric D., 2005, “L’acquisition de la motilité au sein des familles: État de la question et hypothèses de recherche,” *Espaces et sociétés*, 120–121(2), p. 199.

OPPENCHAIM Nicolas, WEBER Serge, 2020, “Où en sommes-nous dans l’étude des mobilités géographiques?: Entretien avec Nicolas Oppenchaim, par Serge Weber, réalisé à distance le 2 juin 2020,” *EchoGéo*, 52.

RODRIGUEZ-PENA Naiara, 2023, “Moving across (Im)mobility categories: the importance of values, family and adaptation for migration,” *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 49(3), pp. 618–635.

SCHEWEL Kerilyn, 2020, “Understanding Immobility: Moving Beyond the Mobility Bias in Migration Studies,” *International Migration Review*, 54(2), pp. 328–355.

SHELLER Mimi, 2014, “The new mobilities paradigm for a live sociology,” *Current Sociology*, 62(6), pp. 789–811.

VINCENT-GESLIN Stéphanie, RAVALET Emmanuel, 2015, “La mobilité dans tous ses états. Représentations, imaginaires et pratiques: Introduction du Dossier,” *SociologieS*.