



**e-Migrinter**

11 | 2013

Et l'immobilité dans la circulation ?

---

## L'immobilité dans la circulation : entre composante de l'économie domestique et mode de gestion politique

Quelques réflexions menées dans le prolongement du projet de ANR MEREV

**Christophe Imbert**

---



### Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/e-migrinter/213>

DOI : 10.4000/e-migrinter.213

ISSN : 1961-9685

### Éditeur

UMR 7301 - Migrinter

### Édition imprimée

Date de publication : 1 septembre 2013

Pagination : 15-20

ISSN : 1961-9685

### Référence électronique

Christophe Imbert, « L'immobilité dans la circulation : entre composante de l'économie domestique et mode de gestion politique », *e-Migrinter* [En ligne], 11 | 2013, mis en ligne le , consulté le 20 mai 2021.

URL : <http://journals.openedition.org/e-migrinter/213> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/e-migrinter.213>

---

Tous droits réservés

## L'immobilité dans la circulation : entre composante de l'économie domestique et mode de gestion politique. Quelques réflexions menées dans le prolongement du projet de ANR MEREV.

Christophe Imbert

*Certains passages de ce texte sont tirés de l'introduction et de la conclusion de l'ouvrage lui-même issu des recherches menées dans le cadre du projet ANR MEREV (Imbert et alii, 2014).*

**M**a réflexion part d'une critique de la notion de circulation menée à l'occasion du projet Mobilités entre métropoles Européennes et Reconfiguration des Espaces de Vie (MEREV), financé par l'Agence Nationale pour la Recherche (ANR) dans le cadre du « Programme blanc 2007-2010 ». Les principaux partenaires du projet étaient l'UMR Géographie-cités - qui a assuré son pilotage scientifique sous la responsabilité de Nadine Cattan – l'UMR Migrinter et l'Université Libre de Bruxelles.

Ce projet avait pour objectif de saisir la manière dont les populations qui réalisent des déplacements réguliers et/ou fréquents à partir d'un lieu de résidence principale (Berlin, Bruxelles, Lisbonne, Londres et Paris) reconfigurent leurs espaces de vie tant du point de vue des pratiques que de leurs représentations. Ces espaces sont explicitement appréhendés dans leurs dimensions multi-scalaires : territoires du quotidien, ensemble du territoire métropolitain du lieu de résidence principale, réseau de lieux pratiqués, voire un ensemble de lieux de référence pratiqués ou non. Cette étude fait l'hypothèse forte d'un lien entre les circulations internationales, les pratiques et les représentations des espaces de vie de ces personnes circulantes. Ses quatre grands objectifs étaient :

- identifier les grands types de mobilités circulaires dans leurs dimensions spatio-temporelles ;
- comprendre la constitution de chaînes de déplacements, c'est-à-dire, d'une part, la combinaison pour un même individu de déplacements liés à différents motifs, et, d'autre part, la diffusion des pratiques de mobilités individuelles dans le réseau social de la personne mobile ;
- développer des modèles explicatifs qui mettent en évidence les facteurs spécifiques présidant aux reconfigurations des espaces de vie – rechercher notamment à mieux isoler le rôle déterminant des mobilités circulaires ;

– comprendre comment ces pratiques de populations circulantes pourraient contribuer, par les réaménagements des espaces de vie qu'elles engendrent, à restructurer les régions métropolitaines et notamment les centralités urbaines.

Les différents partenaires ont mené en commun la création d'une base de données bibliographique sur les mobilités circulaires, le recueil de données pour l'analyse secondaire des flux entre les métropoles sélectionnées et la conception du protocole d'enquête. Un bilan des travaux s'est structuré sur cinq grandes entrées thématiques qui couvrent largement le champ des mobilités circulaires : tourisme et mobilités, navettes de longues distances, circulation en lien avec des mobilités fréquentes, migrations et systèmes résidentiels et espaces de vie. Dans un premier temps, afin de quantifier les phénomènes circulatoires, une recherche documentaire a été menée pour différents types de mobilités (mobilités touristiques et d'étudiants, migrations internationales et internes) et dans un second temps les flux entre les villes sélectionnées dans le cadre du projet ont été estimés pour chaque moyen de transport collectif (avion, autobus et train).

Une diversité d'expressions gravitent autour de la notion de circulation : navettes ou migrations pendulaires, mobilités ou migrations circulaires, migrations temporaires, circulation migratoire et territoires circulatoires. Si leurs définitions se recoupent parfois, leur usage varie selon les époques et les champs thématiques ou disciplinaires. Navettes et migrations pendulaires font référence à ce qu'est la circulation *a minima*, à savoir un mouvement répétitif entre deux lieux. Néanmoins, lorsque les allers-retours sont réalisés dans une journée, y compris dans le cadre de la pendularité à longue distance, la circulation ne s'accompagne pas de multi-résidence, ce qui rend particuliers ces types de mouvements. À travers les territoires

circulatoires (Tarrius, 1989), l'accent est mis sur les savoir-faire mobilisés dans la circulation internationale entre des lieux offrant des ressources complémentaires. Proche de la précédente dénomination, la circulation migratoire ne renvoie pas seulement à une circulation humaine, mais à toute forme d'échanges (financiers, matériels et idéels) engendrés dans un contexte de migration internationale entre un pays d'origine et un pays d'accueil (Doraï *et al*, 1998). Cette notion rejoint celle de migration circulaire qu'aujourd'hui l'Union européenne entend promouvoir (EMN, 2010). Selon elle, la migration circulaire (*circular migration*) concerne deux catégories de populations : les élites migrantes qui travaillent en Europe et qui souhaitent développer une activité dans leur pays d'origine ; les résidents de pays tiers, là encore généralement rattachés à des élites, qui souhaitent venir pour un travail saisonnier, pour se former (comme des doctorants), pour des activités professionnelles dans les domaines de la culture, des sports ou de la recherche (EMN, 2010). Une distinction nette est établie avec la migration temporaire (*temporary migration*) qui est définie comme une « migration pour un motif et/ou un but spécifiques avec une intention de retour dans le pays d'origine ou de départ vers une autre destination » (EMN, 2010 : 7). Il s'agit là d'une vision idéologique et pour le moins réductrice de la circulation, comme le soulignent Alain Morice et Bénédicte Michalon dans un article sur les saisonniers du secteur agricole : « associer dans un même paradigme, comme double nécessité, la « circulation » et le travail saisonnier des étrangers : voilà qui semble être une régression par rapport au temps où, en Italie, en France ou ailleurs, quand le journalier descendu de la montagne ne trouvait plus à se louer quelque part, il conservait néanmoins sa nationalité et le droit d'aller chercher du travail dans d'autres fermes » (Morice, Michalon, 2008 : 16). À certains égards, la circulation était moins contrôlée par les pouvoirs régaliens hier qu'aujourd'hui, en raison moins d'une

volonté politique de le faire, que d'une absence de moyens coercitifs.

Sur un registre plus académique, la distinction n'est pas aisée entre ce qui est désigné par migrations circulaires et par migrations temporaires. La recherche francophone sur la France emploie généralement le terme de migrations temporaires dont les migrations saisonnières sont une émanation (Châtelain, 1976), quand celle sur les Suds parlera plus volontiers de migrations circulaires (Dureau, Dupont, 1994). Pour la littérature anglophone sur la circulation, Murray Chapman et R. Mansell Prothero font le même constat d'un foisonnement de termes : « *return migration, circular migration, wage-labor migration, seasonal mobility, sojourner movements, transhumance, commuting* » (Chapman, Prothero, 1983 : 598). Nous avons fait le choix de la dénomination la plus générique : circulation. Wilbur Zelinsky (1971) a explicitement défini ce mot « qui a été utilisé pour recouvrir une grande variété de déplacements habituellement de courte durée, répétitifs ou cycliques, ayant en commun l'absence de toute intention déclarée d'un changement de résidence permanent ou durable » (Dupont, Dureau, 1994 : 805-806). Il reste à montrer tout l'intérêt d'une étude globale de la circulation, indépendamment de ses formes particulières encastrées dans des métiers, des pratiques sociales ou des situations familiales.

Pour sortir d'une vision réifiée, d'une catégorisation figée de la circulation, nous avons été conduits à réinscrire la circulation, selon une triple approche, dans les trajectoires individuelles, dans d'autres formes de mobilités et dans la dynamique du cercle familial.

Un premier angle consiste à considérer la circulation comme une stratégie contrainte par un contexte économique et social généralement définie au sein d'un groupe familial (Chapman, Prothero, 1983 ; Dureau, 2002). En effet la circulation des individus

doit être réinscrite dans un double contexte, non seulement celui de la position historique et économique d'une ville comme Lisbonne dans les échanges européens et mondiaux, mais aussi celui des stratégies familiales. Le cadre familial ne doit, il est vrai, pas être négligé tant il est générateur de circulations : les enfants dont les parents sont divorcés circulent entre les domiciles parentaux (Bonvalet, Clément, 2005 ; Le Gall, 2005). De même, la relation entre choix familiaux et professionnels est à interroger dans la mesure où une situation de pendularité à longue distance ou d'absences répétées d'un membre du ménage s'accompagne de contraintes, qui présentent souvent une dimension genrée (Bertaux-Wiame, Tripier, 2006 ; Legrand, Ortat, 2011), différentes de celles engendrées par le déménagement de l'ensemble des membres du ménage, dans le cadre d'une expatriation, par exemple (Dubucs, 2009).

Il convient aussi de replacer la circulation dans le déroulement de la vie des individus. La position qu'entend défendre le livre issu du projet MEREV est celle d'une approche biographique. Quelle place occupe la circulation dans une vie ? À quel(s) moment(s) intervient-elle ? Pour quelle durée et en fonction de quels autres événements, familiaux ou professionnels ? Un des objectifs majeurs de cet ouvrage est de saisir dans quelle mesure la circulation se construit à travers une expérience progressivement acquise du déplacement.

De ces deux premières exigences découle une troisième qui implique de replacer la circulation au sein des autres pratiques de mobilités. Nombreux sont les travaux qui montrent qu'une migration peut être précédée ou suivie d'une pratique de circulation entre un ancien et un nouveau lieu de résidence : elle présente un caractère réversible pour paraphraser un article d'Hervé Domenach et Michel Picouet (1987). Le fait de circuler est alors l'expression momentanée de la relation à un lieu qui peut évoluer vers l'absence de

fréquentation ou vers l'installation d'une résidence dans ce lieu. Ainsi la circulation ne prend sens que dans un rapport que les individus tissent avec les lieux qu'ils fréquentent, d'où la nécessité d'étudier l'ancienneté de la fréquentation de ces derniers conjointement aux pratiques que les individus y déploient à un moment de leur existence. Pour résumer, il s'agit de se demander si l'on habite les lieux entre lesquels on circule.

### Et l'immobilité dans la circulation ?

La circulation est un objet d'étude fondateur à Migrinter. Si l'on retrace les cheminements qui ont mené au bilan sur la circulation migratoire, il faut reconnaître l'apport des travaux de Roger Bêteille sur les migrations des Aveyronnais. Cette référence nous rattache en quelque sorte à une tradition ancienne dans la géographie française qui pouvait, dès Vidal de Blache, considérer la circulation à la fois comme constitutive de certains genres de vie et comme nécessaire à la survie de populations, y compris rurales. La description soignée de ces stratégies de survie et de reproduction a par la suite engendré parmi les pages les plus intéressantes des travaux de chercheurs de l'IRD sur les Suds, dont certains noms ont été donnés par Françoise Dureau dans sa contribution. Nous reviendrons sur cette question dans le premier point. Dans un second point, je souhaite évoquer les questions de gestion politique de la circulation dans des États-Nations où les lois sont faites par les sédentaires.

Tout du long de la recherche bibliographique et des travaux empiriques menés dans le cadre du projet MEREV, l'immobilité s'est présentée à nous sous plusieurs aspects pour interroger le sens de la circulation. Elle correspond à une pluralité de pratiques qu'il convient de distinguer, j'insisterai ici sur l'articulation entre dimension familiale et professionnelle en jeu

dans cette pratique, à partir de deux ensembles de questions.

1) **La circulation comme expression du rapport *oikos/polis*.** La posture théorique que nous avons adoptée dans le cadre du projet MEREV, qui consiste à ne pas essentialiser cette pratique, c'est-à-dire à en faire une qualité, débouche sur une analyse qui insiste sur le caractère protéiforme de la circulation. Dans cette perspective, nous avons bien constaté que la circulation vise à mettre en relation des ressources (sociales, économiques, affectives et naturelles) réparties entre plusieurs lieux et souvent mobilisées par, et pour un groupe familial. Nos résultats montrent combien la circulation est une des composantes de l'économie domestique. Elle est même, d'après nous, une entrée pertinente pour saisir l'ampleur des évolutions économiques et sociales actuelles de l'Europe. Considérer les grandes évolutions à travers l'économie domestique, c'est revenir à l'*oikos*, à ce qui fonde l'échange dans un groupe familial, au fondement anthropologique de l'économie au moment même où les fondations de la *polis* sont fragilisées. C'est à l'évidence le cas dans une Europe en crise, où le salariat est une source de plus en plus précaire de revenu, les inégalités de patrimoine s'accroissent, la famille reste souvent une instance de protection et d'entraide, où le travail domestique se développe partiellement avec de la main-d'œuvre étrangère dont l'Union européenne privilégie la « migration temporaire » où corrélativement le contrôle des frontières est de plus en plus strict, où le logement fait défaut dans les grands centres économiques, où la « débrouille » et les modes de vie alternatifs se truchent dans les périphéries isolées. C'est une caractéristique de l'histoire sociale des sociétés européennes depuis le Moyen-Âge, très présente aussi dans les travaux sur les Suds. Il convient dès lors de bien garder en perspective le lien entre l'économie domestique et générale ainsi que l'imbrication *oikos/polis* posée par Aristote. La circulation dans un régime stable est ce

qui permet de reproduire l'*oikos* et d'assurer l'ordre de la *polis*; mais que se passe-t-il quand il y a justement un dérèglement de la *polis*, que la circulation ne permet plus à l'*oikos* de survivre comme par le passé, quand les liens et les circuits économiques traditionnels sont dérivés? Comment voit-on évoluer le rapport entre immobiles et mobiles? Quel est le rôle des phases d'immobilité? Comment se répartissent les activités entre les lieux de circulation?

2) **Les obstacles politiques à la circulation.** La répression prend un tournant ambigu. En effet, on cherche à immobiliser le vagabond, l'inutile, ou bien à le chasser, faire en sorte qu'il ne puisse stationner nulle part. Comme l'a récemment évoqué Michel Agier, Roms est devenu le terme générique utilisé par les gestionnaires institutionnels pour désigner les populations qui vivent dans les cabanes le long des autoroutes et des canaux, dans les interstices de quartiers périphériques. Ils sont sans cesse chassés, leur habitat est détruit car leur immobilité gêne les pouvoirs publics ainsi qu'une partie des voisinages. L'immobilité peut aussi effrayer en ce que parfois elle constitue une étape nécessaire vers une reconnaissance sociale et la possibilité de faire valoir des droits. Paradoxalement, certaines populations sont enfermées dans des lieux dédiés, dont des exemples nous sont donnés dans les différentes contributions. D'un point de vue historique, on a bien l'impression d'une certaine continuité depuis les débuts du capitalisme et même avant, de la double main du pouvoir politique qui alterne entre une permissivité – qui consiste à laisser sous certaines conditions courir sur les routes des travailleurs utiles économiquement – et une ferme volonté de mettre à l'écart et d'enfermer les classes dangereuses et les inutiles que seules les institutions religieuses ont longtemps accueillis. Le problème est toujours venu du tri et du rapport de force qui fixe les frontières. Il n'y a qu'à voir aujourd'hui l'attitude du patronat français face aux questions de politique migratoire.

D'où le questionnement qui en découle : selon quel contexte, quel tri/catégorisation, quelles catégorisations et quel jeu de pouvoir immobilise-t-on ?

Ces questions, dans le prolongement du projet MEREV, trouvent évidemment un écho dans les différentes contributions de ce numéro au cours desquelles seront discutés la place de l'immobilité dans le fonctionnement d'un groupe familial et le caractère forcé de l'immobilité qui entre dans le mode de gestion de populations que l'on souhaite mettre à l'écart.

Christophe Imbert  
Maître de conférences  
Université de Poitiers  
CNRS - UMR 7301, Migrinter  
Chercheur associé à l'unité « Mobilité,  
Logement et Entourage » (UR6) de l'Ined.  
[christophe.imbert@univ-poitiers.fr](mailto:christophe.imbert@univ-poitiers.fr)

---

## Bibliographie

- Bertaux-Wiame, Isabelle ; Tripier, Pierre (2006) Les intermittents du foyer ou les arrangements entre membres des couples qui travaillent loin de l'autre, *Cahiers du Genre*, n°41, pp. 11-22.
- Chapman, Murray ; Prothero, R. Mansell (1983) Themes on circulation in the Third World, *International Migration Review*, vol. 17, n°4, pp. 597-632.
- Chatelain, Abel (1976) *Les migrants temporaires en France de 1800 à 1914*, Lille, Publications de l'Université de Lille III, 1213 p.
- Clément, Céline ; Bonvalet, Catherine (2005) Familles recomposées et ancrage résidentiel, *Espaces et sociétés*, n°120-121, pp. 79-97.
- Domenach, Hervé ; Picouet, Michel (1987) Le caractère de réversibilité dans l'étude de la migration, *Population*, n°3, pp. 469-484.

- Dorai, Mohamed Kamel ; Loyer, Franz ; Hily, Marie-Antoinette (1998) Bilan des travaux sur la circulation migratoire, *Migrations Études*, n°84, pp. 1-12.
- Dubucs, Hadrien (2009) *Habiter une ville lointaine, le cas des migrants japonais à Paris*, Poitiers, Université de Poitiers, 438 p. Th.Doct. : Géogr. : Poitiers : 2009.
- Dupont, Véronique ; Dureau, Françoise (1994) Rôle des mobilités circulaires dans les dynamiques urbaines. Illustrations à partir de l'Équateur et de l'Inde, *Revue Tiers Monde*, vol. XXXV, n°140, pp. 801-829.
- Dureau, Françoise (2002) Les systèmes résidentiels : concepts et applications, in Lévy, J.-P. ; Dureau, F. (dir.) *L'accès à la ville : les mobilités spatiales en questions*, Paris, L'Harmattan, pp. 355-382.
- European Migration Network (EMN) (2010) Specifications for EMN studies – Temporary and circular migration : empirical evidence, current policy practice and future options in EU Members States. Luxembourg, European Commission, doc 192, 17 p. [en ligne] URL : <http://emn.intrasoft-intl.com>
- Imbert, Christophe ; *et alii* (à paraître 2014) *D'une métropole à l'autre : pratiques urbaines et circulations dans l'espace européen (perspectives depuis Lisbonne)*, Paris, Armand Colin (Recherches).
- Le Gall, Didier (2005) La conception de l'habiter à l'épreuve de la recomposition familiale, *Espaces et sociétés*, n°120-121, pp. 45-60.
- Legrand, Caroline ; Ortar, Nathalie (2011) L'hypermobilité est elle à l'origine de nouveaux modes d'habiter ? in Depeau, S. ; Ramadier, T. (dir.) *Se déplacer pour se situer. Places en jeu, enjeux de classes*, Rennes, PUR, pp. 57-72 (Géographie sociale).
- Morice, Alain ; Michalon, Bénédicte (2008) Les migrants dans l'agriculture : vers une crise de main-d'œuvre ?, *Études rurales*, n°182, pp. 9-28.
- Tarrius, Alain (1989) *Anthropologie du mouvement*, Caen, Paradigmes, 185 p. (Transports et communication ; 27).
- Zelinsky, Wilbur (1971) The hypothesis of the mobility transition, *Geographical Review*, n°61 (2), pp. 219-219.