

---

## Où en sommes-nous dans l'étude des mobilités géographiques ?

Entretien avec Nicolas Oppenchaim, par Serge Weber, réalisé à distance le 2 juin 2020

Nicolas Oppenchaim et Serge Weber

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/19722>

DOI : [10.4000/echogeo.19722](https://doi.org/10.4000/echogeo.19722)

ISSN : 1963-1197

### Éditeur

Pôle de recherche pour l'organisation et la diffusion de l'information géographique (CNRS UMR 8586)

### Référence électronique

Nicolas Oppenchaim et Serge Weber, « Où en sommes-nous dans l'étude des mobilités géographiques ? », *EchoGéo* [En ligne], 52 | 2020, mis en ligne le 30 juillet 2020, consulté le 19 octobre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/19722> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/echogeo.19722>

---

Ce document a été généré automatiquement le 19 octobre 2020.

EchoGéo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND)

---

# Où en sommes-nous dans l'étude des mobilités géographiques ?

Entretien avec Nicolas Oppenchaim, par Serge Weber, réalisé à distance  
le 2 juin 2020

Nicolas Oppenchaim et Serge Weber

---

## RÉFÉRENCE

Leslie Belton-Chevallier, Nicolas Oppenchaim, Stéphanie Vincent-Geslin  
*Manuel de sociologie des mobilités géographiques*

2019. Tours, Presses universitaires François-Rabelais/MSH Val-de-Loire, 151 p.

Serge Weber (SW) : Quelle a été la genèse du projet d'écriture à trois de ce manuel ? Votre motivation était-elle liée à un choix de positionnement par rapport au « tournant de la mobilité » (*Mobility turn*) tel que proposé par John Urry (2000) ?

Nicolas Oppenchaim (NO) : Depuis les années 2000, un certain nombre de travaux en sciences sociales, d'abord anglo-saxons, défendent en effet l'idée d'un « tournant de la mobilité », au sens où les questions de mobilité devraient être placées au centre de l'analyse de nos sociétés contemporaines et donc de la recherche. La diffusion de cette idée en France a été concomitante d'une multiplication de travaux sur les mobilités géographiques ces vingt dernières années, notamment en géographie et en sociologie. Malgré ces nombreux travaux, il n'y avait toujours pas de manuel de synthèse sur les mobilités, ce qui nous a semblé surprenant mais aussi problématique, alors même que de nombreux étudiants, de différentes disciplines, abordent ce thème dans leurs études ou dans leur choix de sujet de master. La traduction française, intitulée *Sociologie des mobilités*, parue chez Armand Colin, du livre de John Urry *Sociology beyond societies*, présente un titre un peu trompeur, qui peut passer pour celui d'un manuel universitaire. Ce n'est pas un manuel mais plutôt un manifeste qui reste assez peu accessible pour les étudiants de licence.


Une deuxième motivation était de proposer un manuel de synthèse tenant compte au maximum des différents sous-champs d'étude des mobilités géographiques (mobilité quotidienne, résidentielle, touristique et migratoire). Comme le montre fort bien Françoise Dureau dans un débat récent entre chercheurs spécialistes du sujet<sup>1</sup>, les chercheurs parlent beaucoup des mobilités depuis les années 1980-90, mais sans jamais définir exactement ce qu'ils entendent par-là : les personnes qui travaillent sur les mobilités quotidiennes ont eu tendance à travailler entre elles, pendant que des recherches étaient menées sur la mobilité résidentielle ou sur les migrations internationales, sans qu'il y ait de véritable circulation entre ces différents chercheurs. Il nous a semblé que le moment était venu de proposer dans un même ouvrage un cadrage tenant compte de ces différents champs, même si les trois co-auteurs du livre étant spécialistes des mobilités quotidiennes, le cadrage est évidemment beaucoup plus complet sur ce dernier type de mobilité.

SW. Défendez-vous un point de vue par rapport à la « société liquide », avancée par Zygmunt Bauman (2000), que vous citez, et à ce que la généralisation des mobilités ferait à l'organisation sociale ?

NO. C'est un ouvrage de synthèse, donc nous avons fait le choix de restituer les travaux des chercheurs, leurs différents points de vue et les oppositions qui traversent le champ des études de la mobilité, ce qui ne nous empêche pas non plus de donner notre avis. Il y a néanmoins un relatif consensus des chercheurs sur le fait que si l'on ne peut pas mettre de côté le développement des mobilités géographiques pour comprendre le fonctionnement des sociétés contemporaines, le vécu et les conséquences de ce développement sont très différents selon les propriétés sociales, géographiques, le genre et l'âge des individus. On peut penser aux travaux de Vincent Kaufmann (2008), qui ont eu une influence indéniable et montrent que, certes, il faut prendre en compte ce que la mobilité fait aux relations sociales, mais la pesanteur du social, les déterminants sociaux et géographiques ne peuvent être écartés. On le voit très bien dans le monde du travail, comme l'explique bien Cécile Vignal dans une des vidéos associées à l'ouvrage (les vidéos proposées sont courtes, 10 minutes environ) : alors qu'un certain imaginaire véhicule l'idée qu'il vaut mieux être mobile géographiquement pour réussir professionnellement, que les injonctions à la mobilité géographique se multiplient sur le marché du travail (il faut avoir le permis, signer des clauses de mobilité, on voit se développer des « aides à la mobilité » pour les chômeurs, etc.), de nombreux travaux montrent que les mobilités au travail touchent fortement les plus précaires, qu'elles soient résidentielles (comme dans le cas des délocalisations) ou quotidiennes (dans le cadre des travailleurs mobiles, comme les livreurs à vélo). Ces mobilités géographiques ne sont pas nécessairement synonymes de mobilités professionnelles ascendantes, elles ont plutôt pour objectif d'éviter un déclassement ou de retrouver un emploi.

SW. Votre ouvrage s'appuie sur un travail d'ancrage épistémologique dans l'historicité de ce champ, avec des auteurs remontant à la fin du XIX<sup>e</sup> ou au début du XX<sup>e</sup> siècle, comme Bouglé (1899) ou Burgess (2005 [1925]). Pourriez-vous nous dire pourquoi il vous est apparu pertinent de remonter si loin ?

NO. Le premier chapitre du manuel essaie d'historiciser le champ de recherche sur la mobilité, en partant de ce qui a été fait en sociologie, tout en montrant les jonctions de ces travaux sociologiques avec ce qui se fait au même moment dans d'autres disciplines (géographie, économie des transports, anthropologie, etc.). Nous nous appuyons notamment dans ce chapitre sur les travaux de Pierre Lannoy (2003), qui a

développé un important travail épistémologique sur la question  travail qu'il a eu la gentillesse de synthétiser dans une des vidéos associées au manuel. Cette historicisation du champ porte donc avant tout sur les travaux de sociologie. Étant sociologues, et dans l'optique d'un manuel de sociologie, nous ne l'avons pas fait pour d'autres disciplines. Mais cela pourrait être intéressant d'avoir la même chose sur la manière dont les géographes, depuis un siècle, ont abordé la question des mobilités et comment ce traitement a évolué. C'est ce qu'a commencé à faire Laurent Cailly, dans la vidéo que nous avons réalisée avec lui, dans laquelle il montre qu'il y a peut-être eu moins de questionnements théoriques en géographie sur la mobilité car c'est un objet qui semble plus naturel pour les géographes. À cet égard, une remarque nous a été faite plusieurs fois depuis la publication du manuel : trois sociologues qui se saisissent d'un objet fondamentalement (mais pas exclusivement) géographique, et aucun géographe parmi les auteurs ! C'est sans doute vrai qu'un géographe aurait un regard un peu différent.

SW. Vous n'utilisez pas, sauf erreur de ma part, l'adjectif « postmoderne », à la différence de certains auteurs, et pourtant vous opposez clairement une vision « moderne » et une vision « contemporaine » de la mobilité.

NO. Nous n'adhérons pas tellement à cette idée de société post-moderne, liquide, *etc.*, avec l'idée que l'essor des mobilités ferait que les gens n'aient plus d'ancrage comme je l'ai expliqué à la question précédente sur Bauman. Nous reprenons plutôt la position exposée par Alain Bourdin dans un article fondateur dans les *Cahiers internationaux de sociologie* (2005). Il s'oppose à John Urry. Pour Bourdin, les mobilités mais aussi la sociologie sont filles de la modernité : les conséquences du développement des mobilités seraient déjà visibles et commenceraient à être analysées par les sociologues dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, comme nous le montrons dans le premier chapitre de l'ouvrage. Mais cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas eu de renouvellement, notamment ces trente dernières années, dans la manière de penser et d'analyser la mobilité.

SW. L'ouvrage propose également un solide recul méthodologique : comment produit-on de la connaissance empirique et une intelligibilité de la constellation des déplacements ?

NO. Un encadré, en fin du premier chapitre, revient sur les différentes méthodes qu'utilisent les chercheurs travaillant sur la question des mobilités : comme il n'y avait pas de manuel de synthèse, il n'y avait pas pour les étudiants de cadre méthodologique clair et accessible sur les différentes méthodes à mettre en œuvre, notamment en vue de mémoires de master. Il existait certes un ouvrage de Françoise Dureau, Christophe Imbert et Matthieu Giroud, *D'une métropole à l'autre* (2014), dans lequel Françoise Dureau avait fait un long encadré méthodologique ; c'était le seul exemple dont on disposait présentant de façon exhaustive les méthodes empiriques pour faire de la recherche sur la mobilité, mais ceci dans un ouvrage qui reste somme toute assez pointu et destiné à un public averti. Nous avons essayé de faire ce chapitre pour les étudiants, en montrant la diversité des méthodes, des plus qualitatives, comme l'ethnographie des déplacements, aux méthodes quantitatives de traitement des données. Ce manuel est sorti en septembre 2019, depuis lors, il y a eu deux publications qui permettent une actualisation sur la question méthodologique. Toutes deux sont d'ailleurs codirigées par Stéphanie Vincent-Geslin, une des auteurs du manuel. Il s'agit d'un numéro de la revue *Recherche-Transports-Sécurité*, (Vincent-Geslin *et al.*, 2019) et d'un ouvrage du CEREMA (Meissonier *et al.*, 2020) qui est en accès libre, sur les différentes méthodes utilisées pour étudier les mobilités,

notamment quotidiennes. Pour donner quelques exemples, on peut suivre les personnes qui se déplacent en faisant extrêmement attention à tout ce qui se passe pendant le déplacement, faire de l'ethnographie dans les trains, des parcours commentés, avec des approches fines pour comprendre ce qui se passe dans l'espace-temps du déplacement. Le collectif TERHAB (qui regroupe des géographes de Grenoble et de Tours) développe ainsi le concept de territorialités mobiles : il se passe énormément de choses dans le temps du déplacement, à l'intérieur des trains, des voitures, *etc.* et qui ont des répercussions sur la sphère résidentielle (Fourny *et al.*, 2020). Les chercheurs font donc de l'ethnographie auprès des personnes qui se déplacent en prenant par exemple les TER avec elles, en les accompagnant en covoiturage. Cette méthode a été souvent utilisée par des géographes, mais aussi par des sociologues, comme J. Debroux (2011) sur Blablacar, qui a mené des « observations embarquées ». Tout ceci constitue ce qu'on peut appeler des « méthodes mobiles », afin d'observer ce qui se déroule durant le déplacement. De l'autre côté du spectre, les méthodes quantitatives exploitent les différentes sources statistiques, comme les enquêtes transport, les enquêtes mobilités et déplacements, permettant de relier les pratiques des individus à diverses variables démographiques et sociologiques.

SW. Pour ce qui concerne la méthodologie d'écriture du manuel, pourriez-vous revenir sur les choix, très originaux, qui ont été faits, d'ajouter des vidéos accessibles par un flashcode, de proposer des exemples de sujets de mémoires de recherche ?

NO. Pour arriver à notre objectif de proposer un manuel de synthèse, celui-ci devait être le plus pédagogique possible, afin de toucher un maximum d'étudiants. Ceci nous a décidé à insérer des liens vers des interviews vidéos qui sont susceptibles de donner envie aux étudiants de s'intéresser à la question. Chaque chapitre est complété par une vidéo, sous forme d'interview avec des spécialistes, intégrant les travaux des géographes et des aménageurs : notamment Michel Lussault, qui propose une prise de recul historique sur la mobilité, Laurent Cailly qui revient sur la place de la mobilité dans l'épistémologie de la géographie, des économistes des transports comme Jean-Pierre Orfeuill (sur l'évolution des mobilités quotidiennes depuis vingt ans) ; mais aussi évidemment des sociologues, comme Anne-Catherine Wagner (sur la mobilité des élites), Jean-Yves Authier (sur la socialisation à la mobilité), Cécile Vignal, Vincent Kaufmann et Pierre Lannoy dont nous avons déjà parlé. Cela permet d'enrichir chaque chapitre d'une dizaine de minutes d'entretien. Ces vidéos sont disponibles en accès libre sur Canal U, qui est un peu la « chaîne Youtube universitaire ». Par ailleurs, le manuel propose des enrichissements, des ressources en ligne, des liens pour avoir accès aux données statistiques, sans nécessairement rester dans le format académique habituel et en complément de la bibliographie synthétique.

Et il nous a semblé important de suggérer des pistes pour des mémoires de sociologie, d'urbanisme et aménagement ou de géographie, sur des thèmes qui ne sont pas encore assez balisés.

SW. Il ressort du manuel que vous faites particulièrement attention à la socialisation dans l'étude des pratiques de mobilités, aux déterminants sociaux, aux inégalités et aux discriminations. Pourquoi ce choix ? Peut-on dire, avec d'autres auteurs que vous mentionnez, que la mobilité est un capital ?

NO. Nous avons été attentifs à garder nos distances avec l'idée que la mobilité ferait disparaître les déterminants sociaux, ethno-raciaux, géographiques ou autres. Parmi

les géographes, les sociologues et les chercheurs d'autres disciplines, il y a une circulation des méthodes et des théories, par exemple dans ce qu'écrivent des auteurs comme Claire Hancock et Marylène Lieber (2017), intégrant la manière dont la question ethno- raciale, le genre et l'intersectionnalité peuvent jouer sur les mobilités. Quand on lit des articles de ce type, il est difficile de savoir si l'auteur est géographe ou sociologue, il y a vraiment une circulation forte des soubassements théoriques entre, pour être plus précis, certains géographes et sociologues, un intérêt commun porté à la socialisation et aux inégalités. Peut-être que la question de la socialisation reste néanmoins plus fortement marquée chez les sociologues, mais c'est peut-être moins le cas pour les questions ethnoraciales qui est aussi fortement traité par des géographes travaillant sur la question des mobilités.

Pour en revenir au « capital de mobilité », nous l'introduisons sous forme de question, en essayant de présenter les deux points de vue : celui de montrer pourquoi Vincent Kaufmann a développé ce concept (2004), décrivant l'intérêt qu'il peut avoir, et pourquoi, au contraire, d'autres sociologues l'ont critiqué.

La dernière partie du chapitre 5, qui porte sur les inégalités liées à la mobilité, passe ainsi de longues pages à présenter ce concept, avec l'idée que les capacités de mobilités sont devenues tellement discriminantes qu'elles contribueraient à la hiérarchisation sociale, en parallèle des autres capitaux. Nous expliquons pourquoi Vincent Kaufmann a produit ce concept et les critiques qui ont été apportées, notamment avec un article de Borja, Ramadier et Courty (2012), qui critiquent l'emploi de ce concept pour la principale raison que l'idée de « capital » pourrait être mal interprétée : on pourrait l'acquérir, ce serait dans l'ordre des choses, et même si certains ne le peuvent pas, la mobilité serait nécessairement un horizon positif qui justifierait qu'on permette aux gens de l'acquérir. Mais en réalité cela ne pose pas la question de l'immobilité ni celle du lien avec d'autres phénomènes plus globaux, qui concernent les personnes qui n'ont pas la possibilité d'être mobiles. C'est sur ce point que le lien se fait avec le chapitre suivant, sur la socialisation. En effet, selon Bourdieu, on ne peut pas séparer le concept de capital de la question des champs, donc de la socialisation. La mobilité et le désir de mobilité sont plus ou moins forts selon les champs et dépendent de la socialisation des personnes. On ne peut pas faire comme si la mobilité était naturellement désirable.

SW. Une des thématiques centrales du manuel est le travail. Et vous avez notamment des développements sur le télétravail. Quel regard rétrospectif pouvez-vous porter à ce propos sur cet ouvrage après le confinement qui a débuté en mars 2020 ?

- 1 NO. Le chapitre 4 porte en effet sur le rôle de la mobilité dans la sphère du travail et présente un encadré de synthèse de tout ce qui a été écrit sur le télétravail, pratique qui fonctionne plus ou moins bien France. Il faudrait naturellement actualiser le manuel par ce qu'on vient de vivre et ce qu'on va vivre dans les mois qui viennent. Est-ce que l'organisation du travail à distance va s'accélérer ou, au contraire, après quelques mois, va-t-on revenir au « monde d'avant » ? Leslie Belton-Chevallier et Stéphanie Vincent-Geslin sont davantage spécialistes que moi sur ces questions. Je me permets donc de m'appuyer avant tout sur mon point de vue d'enseignant, dans le monde universitaire, où on a vu que les cours à distance ne fonctionnent pas forcément : il est difficile de remplacer l'interaction avec les étudiants ; rien que du point de vue des infrastructures techniques cela a été très difficile, les solutions ont vite été saturées. Du point de vue des interactions, du point de vue de l'équipement des

étudiants, on voit que le télétravail et les cours à distance n'ont rien d'évident. Dans d'autres sphères, des recherches ont été lancées sur la manière dont les gens ont télétravaillé depuis le début du confinement, mais il faudra attendre au moins un an pour avoir du recul et voir aboutir un travail sérieux de terrain. Ce qui est sûr, c'est que ce moment a révélé que des inégalités assez fortes traversent la sphère du travail, entre ceux qui en ont la possibilité de télétravailler et ceux dont les métiers ne peuvent se faire à distance. On a vu ces images vidéo sur Youtube où caissiers et livreurs à vélo de Milan attendent les trains à minuit : le confinement a rendu encore plus visibles des inégalités dans la sphère du travail et la place des travailleurs mobiles. Inversement, il ne faut pas non plus avoir un point de vue manichéen. Il y a aussi des professions diplômées qui ont été concernées par la nécessité de se déplacer. Ce point de vue est développé par l'Observatoire des inégalités<sup>2</sup>. Beaucoup de discours ont été produits sur la question par des personnes qui n'en sont pas spécialistes, il faudra attendre qu'on analyse les données et que les enquêtes soient poursuivies pour avoir une idée cohérente de la manière dont le moment du confinement qu'on a vécu a reconfiguré cette question du télétravail.

SW. Il y a aussi une dimension politique des valeurs et des choix de régulation ou de promotion de la mobilité. Vous proposez à ce titre un développement sur le mouvement des Gilets jaunes. Ce cas vous semble-t-il révélateur de problématiques liées prioritairement à la mobilité ou plutôt à d'autres choses ?

NO. La taxe sur les carburants a été importante au début du mouvement, et cela a joué comme une étincelle. Le mouvement a enchaîné sur d'autres problématiques, principalement les inégalités face à l'impôt, si on suit l'analyse qu'en a fait Alexis Spire (2018), révélant aussi des inégalités sociales et territoriales. Plus le mouvement a pris de l'ampleur, plus la mobilité s'est estompée des revendications. Notamment parce qu'il y a eu des critiques visant à décrédibiliser le mouvement, par exemple sur Twitter, ciblant « les beaufs qui veulent rouler en 4x4 », en l'opposant aux questions environnementales. Le fait que le mouvement soit parti de la question de la mobilité a néanmoins révélé une ambiguïté politique vis-à-vis de la voiture et des politiques de sortie de la dépendance automobile, telle qu'elle a été étudiée dans la *Sociologie de l'automobile* par Yoann Demoli et Pierre Lannoy (2019). Comme le montrent ces auteurs, c'est une contradiction en France, tout le monde serait d'accord pour moins utiliser la voiture pour des raisons environnementales, mais dès qu'une politique met en place des taxes, c'est mal vécu ; en conséquence de quoi, les politiques vont plutôt avoir tendance à mettre des mesures de type prime à la casse. Il n'y a pas vraiment de débat démocratique et politique sur cette question, parce que s'il avait lieu, on serait obligé de se pencher sur les inégalités sociales et territoriales liées à la mobilité. C'est cela qu'a révélé le mouvement des Gilets jaunes, dans le périurbain éloigné, où on observe une croissance des effectifs de résidents ouvriers ou employés. Sans voiture, on devient captif de ces espaces. Cela pose des questions environnementales et sociales à la fois, et on n'a pas eu de débat démocratique sur la manière de sortir de la dépendance automobile tout en affrontant l'enjeu social et territorial. Dans Paris *intramuros*, la question de la voiture peut paraître comparativement secondaire. Dans le rural ou le périurbain, par exemple quand on est aide-soignant à domicile, le besoin de voiture est inévitable et l'augmentation des taxes devient tout de suite problématique. La thèse de Demoli et Lannoy (2019), c'est qu'il faudrait prendre le temps d'avoir un vrai débat sur l'ensemble des questions sociales et territoriales que pose la mobilité automobile.

SW. Le manuel aborde justement de front le lien entre les politiques de régulation ou d'incitation des pratiques de mobilité et le changement urbain, le marché immobilier et l'environnement. Vous proposez un développement sur les expérimentations de gratuité des transports publics urbains. On pense également à la fermeture de grands axes à la circulation, à l'incitation au report modal. Quelle serait une bonne politique de transports ?

NO. Je n'aurais pas la prétention de répondre à ce que serait une bonne politique de transports. Le manuel propose en revanche un encadré sur la question de la gratuité des transports collectifs, en s'appuyant notamment sur les travaux de Maxime Huré qui a réfléchi à la question à partir du cas de Dunkerque, qui est aujourd'hui la plus grande métropole française à avoir mis en place cette politique (Briche et Huré, 2017). Nous indiquons également dans les ressources numériques du chapitre un entretien vidéo qu'il a réalisé pour le Forum-Vies-Mobile où il explique en vingt minutes les pour et les contre de ces politiques<sup>3</sup>. Il en ressort que ce choix fonctionne plutôt bien à Dunkerque, c'est une politique qui a plutôt atteint ses objectifs, on a observé un report modal important vers le transport collectif. Mais ce qu'il montre, c'est que c'est dans un contexte précis que la gratuité a bien fonctionné : Dunkerque est une métropole moyenne, avec un centre-ville qu'il fallait redynamiser, la politique de transports a été intégrée à une politique plus générale de réaménagement du centre-ville. La question qui se pose, c'est le financement des transports, comme il l'explique bien dans la vidéo, c'est un choix économique qui a été fait, de ne pas construire une salle de spectacle en périphérie. Donc le choix de la gratuité ne peut être abordé séparément des arbitrages politiques et économiques, dans des politiques plus générales d'aménagement des territoires.

De même, avec des collègues de Tours, nous avons entamé une recherche intitulée « Sortir de la dépendance à la voiture dans le périurbain et le rural » financée d'abord par la région Centre-Val-de-Loire puis par le Forum Vies Mobiles. Il en ressort qu'on ne doit pas avoir une vision caricaturale des habitants du périurbain ou du rural « accrochés à leur voiture » comme une dépendance négative dont il faudrait sortir. Au contraire, les résultats montrent que les habitants ont déjà des pratiques altermobiles, avec d'autres usages que l'automobile, selon les jours de la semaine. La voiture peut être le support de pratiques altermobiles, comme aller à la gare pour un report modal, ou comme mode de secours en cas de coup dur ou d'imprévu. Il faut alors mener des politiques spécifiques pour ces territoires, tout en tenant compte de la complexité des pratiques, en évitant des visions « punitives » visant à faire sortir les individus de la dépendance automobile comme les péages urbains.

SW. Cette question du report modal et de l'altermobilité semble poser d'épineuses questions en contexte épidémique imposant des règles de limitation des accès aux espaces de transports...

---

## BIBLIOGRAPHIE

NO. C'est évidemment la principale question actuellement. Vers quels modes va se faire le report des gens qui prenaient les transports collectifs ? Cela appelle des choix politiques, dans certaines



municipalités. Par exemple, certaines ont choisi de pérenniser les pistes cyclables ouvertes temporairement pendant le confinement, alors qu'ailleurs, comme à Marseille, sous la pression des automobilistes, elles ont été rendues à l'usage automobile. La réponse sera politique et se fera au niveau local, au cas où les contraintes de distanciation devraient perdurer après septembre, c'est l'inconnue sanitaire. Ce qui est sûr c'est qu'on a eu une augmentation forte de la mobilité cycliste, en particulier dans le centre des grandes agglomérations, mais on ne sait pas si celle-ci va perdurer dans les mois qui viennent et/ou toucher des territoires plus dépendants de l'automobile.

Bauman Z., 2000. *Liquid modernity*. Cambridge, Polity Press.

Borja S., Courty G., Ramadier T., 2012. La mobilité serait un capital : doutes et interrogations. *Forum Vies Mobiles* [En ligne]. URL : <https://fr.forumviesmobiles.org/controverse/2012/12/11/mobilite-comme-capital-488>

Bouglé C. C. A., 1899. *Les idées égalitaires : étude sociologique*. Paris, Félix Alcan.

Bourdin A., 2005. Les mobilités et le programme de la sociologie. *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 118, p. 5-21.

Briche H., Huré M., 2017. Dunkerque, nouveau "laboratoire" de la gratuité des transports. *Métropolitiques* [En ligne]. URL : <https://www.metropolitiques.eu/Dunkerque-nouveau-laboratoire-de.html>

Burgess W., 2005 [1925]. La croissance de la ville. Introduction à un projet de recherche. In Y. Grafmeyer (dir.), *L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*. Paris, Flammarion.

Debroux J., 2011. Les ressorts de l'engagement dans une pratique de consommation collaborative. Le cas des conducteurs d'une plate-forme de covoiturage. *L'Homme et la société*, vol. 207, n° 2, p. 185-217.

Demoli Y., Lannoy P., 2019. *Sociologie de l'automobile*. Paris La Découverte.

Dureau F., 2002. Les systèmes résidentiels : concepts et applications. In Lévy J.-P., Dureau F. (dir.), *L'accès à la ville. Les mobilités en question*. Paris, L'Harmattan, p. 355-382.

Dureau F., Imbert C., Giroud M., 2014. L'observation des mobilités quotidiennes. In Imbert C. et al., *D'une métropole à l'autre*. Paris, Colin, p. 81-132.

Fourny M.-C., Cailly L., Dodier R., Chardonnel S., Bailleul H. et al., 2011. *L'identité territoriale serait-elle (vraiment) soluble dans la mobilité ? Des pratiques individuelles demobilités à la fabrication et la territorialisation de solidarités collectives : Positions critiques, propositions théoriques et problématiques*. Paris, CIST, p. 93-97. [En ligne : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00719913v2>].

Hancock C., Lieber M., 2017. Refuser le faux dilemme entre antisexisme et antiracisme. Penser la ville inclusive. *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 112, p. 16-25.

Kaufmann V., 2008. *Les paradoxes de la mobilité, bouger, s'enraciner*. Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

Kaufmann V., Bergmann M., Joye D., 2004. Motility : mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, n° 28, p. 745-756.

Lannoy P., 2003. L'automobile comme objet de recherche, Chicago, 1915-1940. *Revue française de sociologie*, vol. 44, n° 3, p. 497-529.

Meissonnier J., Vincent S., Rabaud M., Kaufmann V. (dir.), 2020. *Connaissance des mobilités : hybridation des méthodes, diversification des sources*. CEREMA, Rapports de recherche et rapports

techniques [En ligne : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/connaissance-mobilites-hybridation-methodes-diversification>].

Spire A., 2018. *Résistances l'impôt, attachement à l'État*. Paris, Seuil.

Urry J., 2000. *Sociology beyond societies*. Londres, Routledge.

Vincent-Geslin S., Meissonnier J., Kaufmann V., Rabaud M., 2019. La mobilité en méthodes. Éditorial. *RTS - Recherche Transports Sécurité*, IFSTTAR [En ligne : <https://hal.archives-ouvertes.fr/RTS/hal-02145916v1>].

## NOTES

1. <https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2020/05/28/dialogue-sur-mobilite-entre-f-dureau-p-lannoy-j-p-orfeuil-et-t-ramadier-1-geneses-dun-champ-13317>
2. <https://www.inegalites.fr/Ce-que-fait-le-coronavirus-aux-inegalites>
3. <https://fr.forumviesmobiles.org/video/2018/06/26/pourquoi-gratuite-des-transports-collectifs-gagne-t-elle-terrain-12476>

---

## AUTEURS

### NICOLAS OPPENCHAIM

Nicolas Oppenchaim, [nicolas.oppenchaim@univ-tours.fr](mailto:nicolas.oppenchaim@univ-tours.fr), est sociologue, maître de conférences à l'université de Tours François Rabelais, UMR CITERES. Il a récemment publié :

- Macchi O., Oppenchaim N., 2019. Grandir dans une chambre d'hôtel. Pourquoi l'espace public ne se substitue-t-il pas à l'absence de chez-soi ? *Agora Débats/Jeunesse*, vol 83, n° 3, p. 111-124.

- Devaux J., Oppenchaim N., 2017. La socialisation à la mobilité n'est-elle qu'une question de genre ? L'exemple des adolescents de catégories populaires du rural et de cité. *Annales de la recherche urbaine*, n° 112, p. 48-59.

- Oppenchaim N., 2016. *Adolescents de cité. L'épreuve de la mobilité*. Tours, Presses Universitaires François Rabelais.