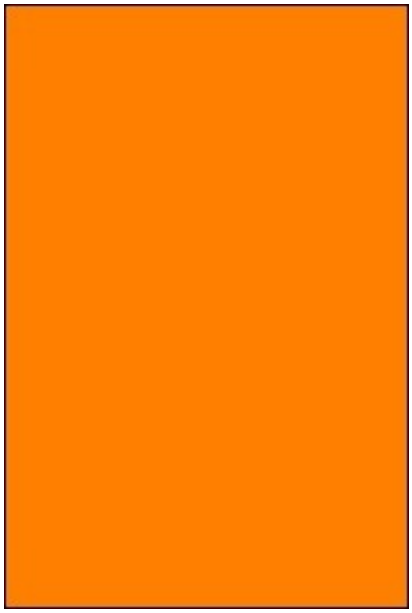
L’hypothèse de l’habiter poly-topique : pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles.

Par Mathis Stock



Une nouvelle façon d’habiter le Monde s’est développée : elle est essentiellement informée par la mobilité spatiale de biens matériels, d’informations ou de personnes. Ce développement d’une mobilité spatiale accrue concerne le fondement de l’être-ensemble, de l’économie, des pratiques individuelles, du politique ainsi que la solution de différents problèmes posés aux sociétés humaines. Quelques chiffres, livrés en vrac et dans un arbitraire total, donnent une idée de l’ampleur de ce phénomène. Ils ont pour but de montrer la variété des domaines affectés par la mobilité. 715 millions de « touristes internationaux » dans le monde en 2002[1], 14 300 kilomètres sont parcourus en moyenne par an par chaque « Français »[2], 12% des « Français » déménagent chaque année[3], 25% des Français ont un lieu variable de travail créant ainsi une mobilité de travail[4], en Suisse, 11% des ménages (environ 340 000) (Bfs, 2004) disposent d’une « résidence secondaire »[5], en Allemagne, le temps moyen consacré à la mobilité quotidienne est de quatre-vingt minutes par jour (D

estatis, 2004).

Au-delà des questions de nombre, il convient de reconnaître que les sociétés humaines relativement plus développées par rapport à d'autres types de sociétés, notamment agraires ou industrielles, construisent de l'espace d'une nouvelle façon — en raison de, et par la mobilité spatiale —, à la fois par les pratiques et par le symbolique. En effet, la mobilité spatiale, entendue comme un complexe sociétal — un « fait humain total » pour tordre l'expression de Marcel Mauss —, tisse ensemble au moins cinq dimensions fondamentales des sociétés humaines : individuelle, sociale, temporelle, spatiale, symbolique (Elias, [1984] 1996)[6]. J'utiliserai la « mobilité spatiale » comme un concept englobant qui désigne la qualité de ce qui est et peut être mû. On peut ainsi discriminer différentes modalités de mobilité — dont deux grandes classes : « circulation » et « migration » ainsi que deux rapports différents à l'altérité : « transport » pour une circulation sans altérité, et « déplacement » comme mobilité avec altérité (Stock Duhamel 2005). Cependant, « les mobilités » n'existent pas dans cette approche. « Mobilité spatiale » inclut aussi les technologies de déplacement, les potentiels de déplacement, les valeurs assignées à la mobilité, les différents acteurs législatifs et économiques tournés vers ce « problème » (Lussault Stock 2003)[7]. Le concept de mobilité est ainsi défini de façon relationnelle bien que la perspective dans cet article soit celle des déplacements des individus[8].

Cela nous met sur la piste de questionner non seulement les ressorts — comment expliquer cette mobilité accrue ? —, mais aussi les *conséquences* sur le rapport à l'espace des individus. Cela pose la question fondamentale, dans une perspective processuelle, de savoir si cette importance accrue définit une rupture — une révolution — ou si elle s'y insère — par rapport aux régimes d'habiter antérieurs, ou encore s'il s'agit d'une amplification[9].

La manière choisie ici pour appréhender la mobilité spatiale est de délaisser la question des flux pour celle des pratiques des lieux. Les multiples déplacements, pour les individus, ont en effet pour particularité de faire le lien entre les lieux géographiques. Ils conduisent à rencontrer et à vivre ou faire l'expérience (*erleben*) de multiples lieux. Comment en rendre compte ? Comment formuler la question qui permet d'appréhender le fait que les hommes pratiquent une

multiplicité de lieux liés entre eux par des déplacements et circulations ? Plus spécifiquement, comment rendre compte de la manière dont les hommes habitent les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles[10]? C'est poser la question de la construction de la signification des lieux pour les hommes vivant dans une société dans laquelle la mobilité géographie tend à devenir la norme, ou du moins se trouve valorisée (Rémy, 1996).

On peut penser que la notion d'habiter permet de proposer une nouvelle question à l'investigation géographique, celle des *manières d'habiter les lieux géographiques du Monde* (Stock, 2004). Trois niveaux peuvent être distingués, celui des pratiques des lieux, celui des modes ou des styles d'habiter et celui des régimes d'habiter (Stock 2003-2004, Stock 2004, Stock 2005a). Cependant, dans cet article, la question d'un régime d'habiter reste délaissée au profit des modes d'habiter et des conséquences de la mobilité sur la manière dont les individus font avec les lieux géographiques.

Dans un premier temps, je tenterai de montrer ce en quoi la mobilité spatiale pose problème aux manières classiques de conduire des investigations scientifiques, plus particulièrement en géographie. Dans un deuxième temps, je proposerai des hypothèses destinées à interpréter la mobilité spatiale : je les conçois comme étant les premiers jalons vers une théorie de l'habiter des sociétés à individus mobiles[11].

Pour une géographie des sociétés à individus mobiles.

Depuis une quinzaine d'années, les chercheurs en sciences sociales deviennent de plus en plus conscients de l'importance de la question de la mobilité spatiale. Si les études sur les migrations sont plus solidement établies, les études sur ce que l'on pourrait appeler les « circulations temporaires » le sont beaucoup moins [12]. Ensemble, les migrations et les circulations forment un domaine de recherche qui ne peut plus être ignoré. Seulement, les recherches n'ont pas, jusqu'alors, abouti à la mise en évidence d'un cadre théorique qui permette d'interpréter de façon adéquate l'ensemble de la mobilité. En effet, la mobilité spatiale nous pose deux types de problèmes :

- d'abord, d'ordre théorique : nous ne disposons pas d'un cadre théorique adéquat pour comprendre la mobilité spatiale ;
- ensuite, la mobilité spatiale remet en cause un certain nombre de procédures de recherche en géographie : nos modèles habituels sont devenus moins performants.

Trois questions que pose la mobilité spatiale.

La mobilité spatiale nous place devant trois questions qui engagent certaines orientations théoriques.

D'abord, nous manquons de mots pour désigner de façon pertinente les différents types de mobilité spatiale. Comment définir le déplacement touristique par rapport à une circulation de loisir ? Comment distinguer la migration « classique » — un lieu de départ, un lieu d'arrivée — des « transmigrations » ou des « circulations migratoires » — un réseau de lieux temporairement pratiqués ? Comment rendre compte du phénomène de multi-résidence qui remet en cause la classique circulation domicile-travail sous forme de *commuting* (navettes) ?

Classiquement, la distinction entre migration et circulation se fonde sur le caractère « permanent » ou « temporaire » des différents mouvements. Elle semble être devenue moins opératoire, car les individus sont devenus des « habitants temporaires » de la grande majorité des lieux. Cette affirmation ne signifie pas que les migrations ont disparu : elle questionne cependant la manière dont on pose les bases conceptuelles de la mobilité spatiale. Il convient d'engager un travail de clarification des termes.

Ensuite, les études sur la mobilité spatiale sont sectorisées et ne se préoccupent pas des interdépendances entre les différents mouvements. Les « migrations internationales » s'étudient à côté des « migrations interrégionales » et des circulations domicile-travail ; les déplacements touristiques à côté des stratégies résidentielles, *etc*. Or, quelques exemples existent pour étayer l'hypothèse d'un « système de mobilités » (Bassand Brulhardt Hainard Schuler 1985, Joye Bassand Schuler 1988, Knafou 1998, Kaufmann Schuler Crevoisier Rossel 2003), à la fois au niveau collectif et au niveau individuel[13]. On connaît le lien

entre déplacements touristiques et migrations de retraite et entre déplacements touristiques et résidences secondaires — étudié par Philippe Duhamel (Duhamel, 1997) pour Majorque —, mais on peut aussi imaginer d'autres, par exemple les voyages d'affaires qui induisent des déplacements touristiques ou des migrations et circulations touristiques[14].

Nous sommes donc face à un double problème : d'une part, trouver les mots pour désigner de façon adéquate les différents types de mobilité spatiale, d'autre part, ne plus penser les différentes circulations et migrations séparément, mais de façon articulée.

Cette mobilité accrue pose, au-delà de sa dénomination et de son interprétation comme système, une question, sans doute plus importante encore : la question des conséquences de la mobilité sur le rapport à de l'espace. En effet, on peut penser que le passage d'une société à individus sédentaires à une société à individus mobiles ne peut pas ne pas affecter la manière dont les différents lieux sont investis de sens par les individus et les collectifs. On peut poser l'hypothèse que, suite à la mobilité spatiale accrue, les lieux qui constituent le référent de symbolisations différentes par rapport à une société à individus sédentaires.

Il semble en effet que l'on soit face à une réorganisation de la signification des lieux proches et lointains pour les individus. Plusieurs lieux peuvent être des lieux familiers, identificatoires, et non pas seulement le lieu de domicile. On peut travailler avec l'hypothèse de l'imbrication entre proche et lointain, d'une part, et entre connaissance, familiarité et identité avec les lieux, d'autre part[15]. Ainsi, on peut émettre l'idée selon laquelle cette mobilité accrue nécessite que l'on adopte, en géographie, le « point de vue de la mobilité » au lieu et en place du « point de vue de la sédentarité ». Adopter le point de vue de la mobilité signifie faire comme si les hommes associaient leurs pratiques à des lieux multiples au lieu de faire comme si les hommes associaient leurs pratiques à un seul lieu. Il s'agit donc d'une stratégie heuristique autant qu'il s'agit de la reconnaissance de l'importance du phénomène.

La difficulté de la géographie face à la mobilité.

Le point de vue de la mobilité n'implique pas seulement la nécessité de faire de la mobilité spatiale un objet de recherche privilégié. Il implique également qu'on essaie d'appréhender ce en quoi la qualité d'espace des sociétés humaines change par la mobilité spatiale accrue, et ce en quoi nos procédures de recherche sont appelées à s'y adapter. Il semble en effet qu'un certain nombre de procédures habituelles en géographie soient rendues plus difficiles par l'existence de la mobilité spatiale. On peut se concentrer sur trois domaines majeurs.

Primo, la localisation exacte des hommes qui est à la base de la régionalisation, les cartes de peuplement basées sur le lieu de résidence unique des individus, la prise en compte des seuls résidents dans les modèles de villes — qu'il s'agisse des lieux ou des espaces urbains —, une grande partie des procédures classiques en géographie ne fonctionne plus sans problèmes. Déjà Staffan Helmfrid (Helmfrid, 1968) a montré qu'« en délimitant une petite partie du pays, nous ne saisissons plus, aujourd'hui, un certain groupe permanent de population, avec la délimitation d'un certain groupe de population, nous ne saisissons plus une certaine surface du pays délimitée »[16]. Cela signifie que la *congruence* entre population et lieu — thèse qui a été au centre de la géographie des spécificités locales et régionales — n'est plus. Le nombre de non-résidents par rapport aux résidents présents dans un lieu s'accroît et les interactions spatiales se font à des distances plus grandes, entre personnes qui se trouvent une affinité[17]. Les études géographiques éludant ce fait laissent se creuser l'écart entre les modèles et la réalité. Par exemple, les modèles classiques en géographie — qui utilisent le nombre de population comme un indicateur synthétique — font comme si les lieux fonctionnaient par les seuls résidents[18]. Or, la prise en compte du va-et-vient des différents types de population n'est non seulement nécessaire pour comprendre de façon pertinente le type de lieu dont il s'agit, mais ouvre aussi sur la dimension temporelle — à l'échelle du jour, de la semaine, du mois ou de l'année — des lieux appréhendés.

Secundo, et c'est lié au point précédent, les modèles classiques considèrent que les « structures spatiales » sont stables et statiques à une certaine échelle temporelle[19]. On peut considérer que la mobilité spatiale accrue rend difficile

une telle position du fait de sa temporalité. En effet, avec le choix des lieux variés à différents moments de la semaine ou de l'année, les cartes de peuplement reflètent avec moins de précision la localisation réelle des hommes. « La mobilité et le mouvement accrus des hommes font que les habituelles structures spatiales statiques perdent en contenu et en signification. Nous pouvons montrer cela à travers l'exemple de la carte du peuplement. La carte traditionnelle du peuplement ne montre pas aujourd'hui la véritable répartition spatiale des hommes dans l'espace, pas même l'état moyen, mais seulement des points où selon le recensement, les hommes sont légalement enregistrés. Dans le flux du mouvement, nous pouvons observer aujourd'hui dans l'espace trois structures de répartition de la population qui sont relativement stables et qui se répètent souvent, à chacune desquelles devrait être consacrée une "carte du peuplement" » (Helmfrid, 1968, p. 446)[20]. Helmfrid énonce les trois cartes de peuplement : de la population de la nuit (*Nachtbevölkerung*), du peuplement pendant le temps de travail (*Arbeitsbevölkerung*) et « une carte de peuplement du loisir, différenciée selon les week-ends et le temps des vacances » (p. 447). Aujourd'hui, quarante ans plus tard, on peut penser que ces trois temps se sont encore plus différenciés spatialement[21].

Tertio, on fait comme si c'étaient les lieux familiers qui correspondraient aux lieux les plus proches. Cette vision — qui valorise la proximité, l'enracinement, l'immobilité, la fixité — s'est notamment diffusée avec les « coquilles du Moi » d'Abraham Moles où de l'espace des individus serait organisé de façon concentrique selon un gradient de familiarité, de l'espace proche au vaste monde (Moles, 1995). Une grande partie de la littérature de la *humanistic geography* raisonne en ces termes. Yi-Fu Tuan (Tuan, 1977, p. 199, souligné par moi) souligne le fait que "*life in its* daily *round is thoroughly* familiar". David Seamon (Seamon, 1980, p. 161, souligné par moi) pense, quant à lui, que " *existential insideness is the* very foundation *of the experience of place*". La limite de cette manière d'envisager le rapport aux lieux réside dans le fait que le poids des actions routinières, l'immersion dans le monde sans pouvoir le distancier — le monde comme allant de soi — conduit à survaloriser la culture de l'enracinement. Il en résulte que, par définition, le monde du quotidien *stricto sensu* ne concerne que les *résidents* d'un lieu. Cette focale ne permet donc pas de voir qu'il y a d'autres catégories de population pour qui le lieu n'est pas un

monde du quotidien, mais un lieu extraordinaire, du hors-quotidien, un lieu autre, un lieu étrange *etc*. C'est précisément ce modèle des sociétés à individus sédentaires qui est remis en cause par la mobilité spatiale accrue. Les résidents peuvent temporairement quitter leur lieu de résidence pour d'autres lieux. Et ces autres lieux ne sont pas nécessairement des lieux non-familiers, comme l'étayent les exemples des résidences secondaires ou de multi-résidence.

*

En résumé, le point de vue de la mobilité permet de mettre au défi le point de vue de la sédentarité qui stipule une relation étroite, voire exclusive entre résidents et lieu de domicile et, par là même, une distinction fondamentale entre habitants permanents et habitants temporaires. Il permet également d'interroger un certain nombre de procédures de recherches en géographie qui font comme si l'utilisation des seules populations résidentes était suffisante pour modéliser de l'espace. Il invite, enfin, à réfléchir sur la manière dont on pourrait construire des modèles d'espace qui prennent en compte les populations changeantes, c'est-à-dire : faire comme si les hommes « bougent » au lieu de faire comme s'ils ne « bougeaient » pas.

L'adoption de ce « point de vue de la mobilité » permet de poser les questions suivantes :

- Quelles sont les conséquences de la mobilité spatiale accrue sur les lieux et sur les hommes ?
- Comment les individus habitent de l'espace dans des situations de poly-topicité des pratiques, c'est-à-dire lorsque les pratiques sont associées à de multiples lieux, par rapport à des pratiques de mono-topicité des pratiques ?
- Quels sont les lieux choisis, investis comme référents pour l'identité ?
- Quelle valeur, quelles significations donner aux différents lieux ?

Voilà les questions soulevées ici et qui demandent un traitement théorique du point de vue de la mobilité là où une vision sédentariste insisterait sur le rôle principal du lieu de naissance ou le lieu de résidence. L'existence de la mobilité bouleverse cette vision des choses. En effet, la pratique de multiples lieux — au

cours de la vie comme dans une « tranche de vie » — fait que le lieu de résidence n'est qu'un lieu parmi d'autres. Et que tous les lieux ont des significations pour les hommes. Il faut donc comprendre que le lieu de domicile n'est pas le seul lieu avec lequel on tisse des relations[22].

Hypothèses sur le mode d'habiter des sociétés à individus mobiles.

Pour préciser la modalité d'un « mode d'habiter poly-topique », on peut émettre un certain nombre d'hypothèses qui contribueraient à expliquer ce phénomène en même temps qu'elles donnent des éclairages sur les conséquences sur le rapport aux lieux.

L'hypothèse de l'individualisation géographique.

L'hypothèse de l'individualisation géographique est la suivante : il émerge dans les sociétés à individus mobiles une *individualisation géographique* des hommes par rapport à des sociétés d'individus sédentaires, c'est-à-dire que a) le choix des lieux est plus grand et s'effectue de manière plus autonome ; b) les individus deviennent plus distanciés par rapport au lieu de résidence (ou plus généralement, acquièrent une distance par rapport aux lieux proches) ; et c) les espaces de vie individuels, les « trajectoires spatiales individuelles » au cours de la vie sont plus différenciés les uns par rapport aux autres. Cette hypothèse s'insère dans le modèle de l'individualisation mis en place en sociologie pour caractériser l'autonomie croissante des individus les uns par rapport aux autres et par rapport aux institutions[23].

On peut expliciter les trois composantes de cette hypothèse de façon suivante :

a) Les pratiques des lieux reposent fondamentalement sur des choix plus ou moins autonomes. Cette autonomie s'est accrue globalement pour l'ensemble de la société, mais aussi très spécifiquement pour certains groupes de personnes d'un haut niveau de maîtrise d'espace[24]. La compétence stratégique des acteurs en termes de savoir géographique dans le but de *s'orienter* s'est accrue et permet cette autonomie plus grande. Spécifiquement, il existe de nouvelles

pratiques de mobilité — typiquement les pratiques touristiques, mais aussi les migrations de retraite — qui reposent fondamentalement sur un choix sinon libre, du moins plus autonomes que d'autres choix de localisation. Cette autonomie s'exprime également dans la possibilité de substitution de migrations par des circulations, comme dans le cas d'un changement de lieu de travail sans migration résidentielle[25]. Fondamentalement, l'accessibilité accrue des lieux, en termes de distance-temps ou distance-coût, permet ces choix, mais il serait peu pertinent de réduire les choix des lieux au seul jeu de l'accessibilité : la capacité mentale à franchir des « horizons d'altérité » (Lazzarotti, 2001), bref, la compétence stratégique des individus, est fondamentale.

b) La mobilité repose sur une absence temporaire du lieu de résidence, mais aussi sur le changement des lieux de résidence à différents moments de la vie. Il en résulte un processus de distanciation du lieu de domicile actuel. En s'appuyant sur la terminologie de Pierre Sansot des « espaces de primarité » (vie quotidienne) et des « espaces de secondarité » (ailleurs), Jean Rémy (Rémy, 1996) assigne le rôle suivant à ce va-et-vient entre lieux familiers et distanciés : les espaces de secondarité « sont importants parce qu'ils concrétisent la *distance au rôle*, condition de *réflexivité*. Ceci donne une *maîtrise* qui permet de s'impliquer dans le social sans s'y laisser piéger. […] Vu ces mises à distance spatiales, la mobilité devient une ressource de plus en plus décisive au service d'une individuation du projet. L'attachement à un lieu compose avec la substitution entre des lieux " (p. 142).

c) De la mobilité — à travers les lieux autres qu'elle permet d'atteindre — résulte que les hommes sont plus autonomes par rapport au lieu de domicile et par rapport aux autres membres de la société ainsi que les institutions et les normes sociales. Typiquement, les pratiques touristiques, au cours d'une même « tranche de vie », sont dans ce cas. À l'échelle de la vie entière, les migrations résidentielles font qu'un ancrage dans un seul lieu n'est plus nécessairement de mise. Cette autonomie croissante en termes de choix de lieux découle une différenciation accrue des espaces de vie individuels.

La mobilité participe donc d'un processus d'individualisation, c'est-à-dire d'autonomie par rapport aux autres membres de la société. Le modèle de

l'habiter poly-topique pourrait donc correspondre à la formule suivante de l'individualisation géographique : s'impliquer ailleurs, se distancier chez soi (*cf*. *Figure*).

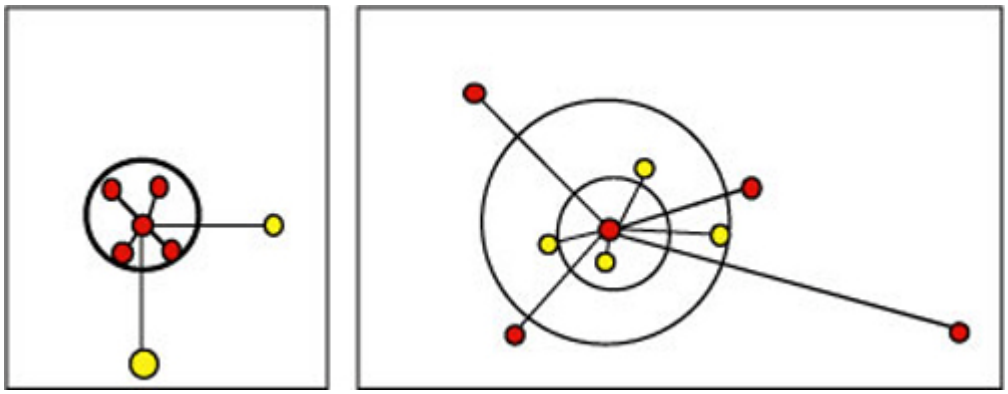


Figure : Les modèles des modes d'habiter mono-topique et d'habiter multi-topique.

Les points rouges indiquent les lieux familiers, les points jaunes les lieux non familiers : ce modèle graphique signifie que contrairement à d'autres sociétés ou d'autres époques, les lieux proches ne sont plus nécessairement ceux qui sont les mieux connus et les plus familiers. On voit notamment dans ce modèle que les lieux familiers peuvent être situés à des distances plus grandes que le rayon marquant la limite de l'espace de proximité. La variable discriminante pour déterminer la familiarité avec les lieux n'est plus la distance, mais la fréquence. Le second cercle symbolise l'accroissement de l'accessibilité à partir d'un lieu — supposé classiquement en forme de cercles concentriques — mais qui ne rend pas compte des accessibilités différentielles, c'est-à-dire des accessibilités localement meilleures.

L'hypothèse des individus géographiquement pluriels.

La deuxième hypothèse formule que les hommes sont *géographiquement pluriels*, c'est-à-dire qu'ils s'impliquent dans de multiples lieux[26]. Cela signifie que a) ils sont des habitants temporaires d'un ou de plusieurs lieux, b) ils ont la capacité à transformer les lieux étrangers en lieux familiers, c) selon les intentionnalités, un même lieu est le référent de constructions de significations

multiples et d) ils sont capables de gérer plusieurs référents géographiques de l'identité individuelle, e) ils sont capables de s'affranchir des conditions locales, ce qui rejoint l'aspect de la distanciation du lieu de domicile : « désancrage » par rapport aux conditions locales signifie aussi de gérer d'autres échelles, d'habiter non seulement un lieu à l'échelle locale, mais aussi régionale, nationale, *etc*[27].

a) Les sociétés à individus mobiles fabriquent des *habitants temporaires* d'un ou de plusieurs lieux et non plus des habitants permanents d'un seul lieu. La notion d'« habitant temporaire » est importante dans la mesure où précisément les chances sont plus grandes pour que les lieux de domicile varient au cours de la vie. On ne réside plus que temporairement dans un lieu avant de *migrer* pour un autre. D'autre part, les résidents *circulent* temporairement depuis leur lieu de résidence, ce qui remet également en cause l'acception d'habitant permanent, entendue au sens strict. Parler d'habitant temporaire se justifie notamment parce que tous les individus qui pratiquent un lieu construisent une relation : qu'il s'agisse d'un lieu identificatoire, d'un lieu familier ou tout simplement d'un lieu fonctionnel, il ne s'agit pas moins d'une signification pour les individus[28].

b) La familiarité des lieux ne concerne pas uniquement les résidents, mais aussi les habitants temporaires qui, par leurs pratiques répétitives ou récurrentes, transforment le lieu étranger en lieu familier. Les processus de construction de cette familiarité sont divers et peuvent s'enclencher très rapidement : les pratiques quotidiennes et la régularité de la pratique du lieu transforment un lieu du hors-quotidien, d'abord non-familier en un lieu familier. *A contrario*, la familiarité des lieux n'est pas nécessairement acquise pour certains résidents, tels que des étudiants qui ne pratiquent la ville d'accueil que dans le but d'y étudier et qui passent le *week-end* ailleurs, chez leurs parents[29]. De plus, les individus, même en tant qu'*outsiders* — ceux pour qui les lieux ne sont pas familiers, qui n'en connaissent pas les codes — peuvent transformer le lieu *a priori* distancié en lieu d'ancrage identitaire, ce qui est le cas dans nombre de touristes par rapport à leurs lieux de vacances[30]. Symétriquement, certains résidents, par exemple des étudiants, mais aussi les « double résidents » peuvent avoir leur lieu d'ancrage ailleurs que dans le lieu de résidence actuel.

Or, le modèle stipulant un lien univoque entre proximité et familiarité, voire entre lieu de résidence et lieu familier n'est pas capable de rendre compte des hommes géographiquement pluriels.

c) Les lieux géographiques contemporains constituent le référent d'un grand nombre d'investissements de sens de la part des individus, l'intentionnalité avec laquelle les individus pratiquent les lieux géographiques, le sens donné n'est pas le même. Cette hypothèse implique deux aspects différents. Le premier concerne la signification d'un lieu donné par la même personne dans des situations différentes, différenciées selon les pratiques, les intentionnalités, leurs inscriptions temporelles notamment. Ainsi, pratiquer Garmisch-Partenkirchen pendant le *week-end* ou pendant les vacances pour quelqu'un y possédant une résidence secondaire n'a pas le même sens ; pratiquer Brighton et Hove pour un *week-end*, pour un congrès ou pour les vacances confère également un sens différent au lieu (Stock, 2001).

Le second aspect, plus connu, concerne l'investissement du même lieu par différentes personnes pour différentes pratiques qui aboutissent à des significations multiples du même lieu. Trois perspectives peuvent être distinguées : dans une perspective « topique », le lieu comme chez-soi, ailleurs, lieu du quotidien, du hors-quotidien, lieu fonctionnel (Stock, 2001) ; dans une perspective « écouménale » le lieu comme ressource, aménité, contrainte ou risque selon Berque (Berque, 2000) ; dans une perspective de logique d'action, comme référent de l'échange économique, de la légitimation socio-politique ou de la symbolisation selon Werlen (Werlen 1997, Werlen 2003).

d) Les individus géographiquement pluriels sont capables de gérer plusieurs référents géographiques de leur identité individuelle. En effet, l'identité des individus ne se réfère pas à un seul lieu, mais à plusieurs lieux[31], déjà présents classiquement dans la multi-scalarité (selon les situations, l'échelle locale, régionale, nationale ou continentale, voire mondiale peuvent être choisies comme référent géographique). À l'échelle locale, plusieurs modalités en sont possibles, allant de l'accumulation des lieux identitaires dans le temps au transfert de l'ancrage de l'un à l'autre, en passant par l'actualisation de plusieurs lieux d'ancrage identitaire (Stock, 2005c).

e) Les individus géographiquement pluriels sont capables de s'affranchir des conditions locales, c'est-à-dire de la qualité d'espace à l'échelle locale, et de choisir d'autres lieux pour de multiples pratiques. C'est ainsi qu'ils s'affranchissent d'une « logique territoriale » pour une « logique réticulaire », et ce à tous les échelons et pour une grande variété de pratiques : le travail — trouver un poste à Londres pour un Français travaillant dans la restauration —, la recréation — passer les vacances à Honolulu, non pas à New York —, la santé — se soigner en France, non pas en Angleterre —, l'apprentissage — le choix de l'école pour ses enfants ou des études supérieures —, la sexualité — aller en Thaïlande —, l'achalandage — à Tel Aviv pour les résidents de Jérusalem, dans les stations touristiques pour les citadins, *etc*. Ceci est en jeu non seulement pour les choix individuels, mais aussi pour l'insertion dans des « communautés d'intérêt » qui dépassent le cadre local (Webber, 1964).

L'hypothèse de l'adéquation géographique : l'expression d'un choix plus grand et plus autonome des lieux.

La troisième hypothèse insiste sur le fait que les intentionnalités ou le projet (de vie) en général des individus font que les pratiques s'associent aux lieux de manière *plus ou moins adéquate*. On peut penser fondamentalement les circulations et les migrations comme étant une recherche d'*adéquation* entre les pratiques et la qualité des lieux, ce que l'on peut nommer « adéquation géographique ».

La notion d'adéquation signifie que l'association des pratiques à un lieu correspond à un choix effectué entre un grand nombre de lieux en fonction des intentionnalités. Et ce choix est déterminé, à condition d'en avoir les ressources économiques, temporelles, sociales et individuelles, par la recherche d'une adéquation entre la pratique et la *qualité* du lieu. En effet, ce que l'on peut nommer « l'habiter poly-topique » par rapport à « l'habiter mono-topique » se caractérise par la recherche d'*adéquation* entre lieux et pratiques. Cela signifie que pour chaque projet, pour chaque tranche de vie, les individus tendent à

choisir le lieu *adéquat* par l'adoption de stratégies migratoires ou circulatoires. Le changement du lieu de résidence pour changer de lieu de travail, partir en vacances ou « en » *week-end*, faire ses études dans une autre ville, migrer au moment de la retraite sont autant d'exemples de la recherche d'adéquation des pratiques aux lieux. On peut penser que cette adéquation géographique émerge comme substitution — pour un ensemble de pratiques donné — d'un lieu par plusieurs lieux (Rémy, 1996). Cela signifie qu'au lieu d'associer un seul lieu aux multiples pratiques du quotidien et du hors-quotidien, il y aurait dorénavant une *spécialisation* dans l'association des pratiques aux lieux : à chaque pratique son lieu approprié.

C'est ici qu'intervient notamment la question de la qualité des lieux, définie comme « ce qui est propre » au lieu, ce par quoi il est ce qu'il est[32]. L'adéquation géographique se construit comme un rapport des intentions ou des projets, des pratiques et la qualité du lieu. Le lieu « colle » plus ou moins bien aux intentionnalités et aux pratiques. C'est cela l'une des manifestations de l'effet de lieu comme étant fonctionnel.

Cette adéquation géographique n'est possible et effective que si les conditions géographiques d'accessibilité des lieux sont remplies. C'est à ce point que le travail sur les individus s'insère dans les contextes sociétaux qui dépassent l'individu. Deux ressorts fondamentaux de l'habiter poly-topique sont ainsi les suivants : i) la valorisation sociale de la mobilité et ii) les ressorts spatiaux de l'habiter poly-topique.

L'hypothèse de la valorisation sociale de la mobilité.

La mobilité spatiale est devenue une norme sociale positive. Au-delà de la dimension individuelle, la dimension sociale joue également pour décrire et expliquer la mobilité spatiale et l'habiter. Ainsi, la mobilité est « non seulement techniquement possible », mais elle est « socialement valorisée » (Rémy, 1996, p. 138). Cet aspect fondamental ne doit pas pour autant être réduit à une quelconque « contrainte » sociale inextricable[33]. Les individus sont insérés dans un réseau d'individus qui portent un jugement de valeur sur les déplacements, et un système économique et politique qui émet des injonctions

concernant l'adaptation aux normes de mobilité. Les décisions de mobilité spatiale ne sont pas libres individuellement, mais se prennent au sein d'un système social régi par des normes qui interviennent, que les individus s'y conforment ou pas. « Nous sommes passés d'un contexte dans lequel la stabilité constituait une norme, mise en cause, subvertie ou simplement assouplie par divers phénomènes de mobilité à un autre univers, dans lequel c'est la mobilité qui devient une norme à laquelle on se préoccupe de donner des limites » (Rémy, 1996, p. 40). Ces normes sont issues d'un processus, plus rapide par exemple aux États-Unis d'Amérique où la valorisation de la mobilité allait de pair avec la valorisation des lieux comme moyens d'acquérir des salaires plus élevés, plus lentement en France ou la valorisation des lieux comme référent de l'identité était primordiale.

L'hypothèse des ressorts spatiaux.

L'association des pratiques à de multiples lieux ne devient possible que parce que les conditions spatiales la rendent *possible*. Ces ressorts spatiaux de la mobilité sont composés de deux dimensions différentes : a) l'accessibilité accrue des lieux permet d'augmenter l'éventail de choix des lieux et rendent possible l'individualisation géographique et b) la *qualité différentielle* des lieux qui permet de donner sens à l'adéquation géographique.

a) L'accessibilité accrue des lieux pour les individus permet le choix d'une multitude de lieux pour une même pratique[34]. D'abord, la mobilité, donc la multiplication des lieux pratiqués dépend de l'accessibilité *générale* accrue des lieux[35], mais aussi de l'accroissement relativement plus grand de l'accessibilité *particulière* entre un couple de lieux par rapport à d'autres lieux résulte une nouvelle manière de pratiquer les lieux. Aller en boîte de nuit à Ibiza depuis Londres ou Düsseldorf pour une nuit, aller skier à Chamonix pour la journée depuis Londres en sont des exemples. En fait, on utilise l'accessibilité existante pour subvertir les pratiques dominantes par de nouvelles pratiques. Ainsi les pratiques de vacances à Ibiza deviennent, plus tard et pour d'autres groupes sociaux, des pratiques de loisir ; les lignes aériennes instaurées entre les métropoles européennes pour les déplacements professionnels deviennent des supports pour la pratique touristique ou de loisir. Ainsi, cette accessibilité est

organisée et doit être maintenue afin de permettre ce genre de pratiques.

b) En second lieu, cette accessibilité accrue ne devient effective et n'a de sens que par rapport à la *qualité* des lieux. Celle-ci est *différentielle*, en ce sens que la multiplicité des lieux va de pair avec l'émergence de lieux dédiés spécifiquement à une pratique. Elle permet, pour les individus, de chercher à obtenir une adéquation entre pratique et lieu. Cette recherche du lieu le plus adéquat pour une pratique est un des ressorts de la mobilité. D'un point de vue des lieux, elle est fondamentalement créatrice de différenciation spatiale, et, au fil du temps, il en résulte une différenciation spatiale *accrue* du monde (Dollfus, 1997)[36]. Les stations touristiques qui émergent entre 1700 et 1800, mais dont les modèles changent au cours du temps — Bath, Brighton, Nice, Saint-Moritz, La Plagne, *etc*. jalonnent cette émergence — en constituent un exemple de lieux dédiés à une certaine pratique, la pratique touristique. Ce sont des lieux urbains d'un type totalement nouveau qui ont une qualité propre : des lieux urbains d'un haut niveau de services, de taille réduite, pour des habitants temporaires, les élites citadines. Mais aussi à l'échelle de l'espace urbain local, les lieux de résidence ne coïncident pas avec les lieux d'achalandage, de loisir, *etc*., ce qui *correspond* à des « quartiers » de qualité spécifique : lotissements résidentiels (pour la pratique « résider »), grands centres commerciaux (dédiés à la pratique « faire les courses »), bases de loisirs (dédiés à la pratique « se recréer »), centres d'affaires (dédiés à la pratique « travailler »), *etc*.[37]

Cette qualité différentielle des lieux fait que la recherche d'adéquation entre pratiques et lieux prend une telle ampleur. C'est la reconnaissance de la qualité différentielle des lieux qui, au-delà de *l'accessibilité*, permet de penser *l'accès* effectif aux lieux. Les différentes pratiques des lieux permettent ensuite de penser les différents modes d'usage des lieux, en fonction des intentionnalités, et de faire ressortir la manière dont les individus habitent les lieux géographiques.

**

Ces hypothèses et leur enchaînement permettent, espérons-nous, de contribuer à l'intelligence de la mobilité dans les sociétés à individus mobiles. Les apports de cette démarche à partir du « point de vue de la mobilité » me semblent les

suivants. D'abord, il s'agit d'une approche adéquate à la vie des hommes en société caractérisée par une mobilité accrue et une individualisation des hommes. L'étude de la fixité et de l'immobilité telles qu'elles s'expriment dans un point de vue sédentaire ne suffit plus afin de comprendre les déplacements et les significations des différents lieux pour les hommes. Ensuite, il s'agit de la reconnaissance que les lieux, par le fait même d'être pratiqués par une pluralité d'individus, acquièrent des sens très différents selon l'intentionnalité des uns et des autres. Les qualités des lieux sont affectées par le jeu de présence/absence que permettent les circulations. Enfin, il s'agit d'associer systématiquement la signification des lieux à la démarche géographique, mais non opposées à l'étude de la qualité des lieux. En effet, une théorie de l'habiter doit certes décrire et expliquer la portée spatiale des activités, l'extension des espaces de vie, les différentes formes de mobilité, mais elle doit aussi permettre d'interpréter les implications de cette multiplicité des lieux de vie. À travers l'approche par la plus ou moins grande familiarité ou « étrangeté » des lieux que les hommes fréquentent, à travers les manières de pratiquer les lieux, on peut modéliser l'une des modalités de sens avec lesquels les êtres humains construisent les lieux.

Néanmoins, les quelques éléments mis en évidence d'un « habiter poly-topique » ne sont pas suffisants pour aboutir à un cadre interprétatif du système de mobilité. Notamment la dimension économique a été négligée ici, mais aussi la dimension politique et légale intervient[38]. Il y a plus : les modes d'habiter expriment souvent des styles de vie, fondés plus ou moins sur la mobilité et insérés dans un régime d'habiter. L'ensemble de ce que pourrait être décrit par le terme « régime d'habiter » — un ensemble ordonné et ordonnant de rapports à de l'espace — et irait au-delà de la description du niveau individuel.

On devra donc nouer deux fils explicatifs ensemble : d'une part celui d'un développement de la société, socialement, économiquement et spatialement plus différenciée et la constitution d'un régime d'habiter fondé sur la mobilité spatiale, ce qui explique l'accroissement des flux et de la mobilité en général. D'autre part, au niveau individuel, on peut déterminer *qui* est concerné principalement par cette mobilité, selon les projets de vie, selon la position dans le devenir individuel, *etc*. Il ne suffit pas, en effet, de posséder la maîtrise économique et temporelle des déplacements ; encore faut-il être psychiquement

capable de franchir les limites des lieux du quotidien. Cette capacité psychique à se projeter dans d'autres lieux est le résultat d'un apprentissage individuel, mais également social. C'est donc ici, entre autres, que se rejoignent les analyses sur les ressorts sociaux et les ressorts individuels afin de comprendre les ressorts de la mobilité des hommes. Un mode d'habiter fondé sur la mobilité semble avoir pour corollaire la capacité relativement plus grande des individus à affronter les lieux étrangers et à rendre ceux-ci familiers. D'où l'importance relativement plus grande du tourisme dans le monde contemporain, voire, plus largement, la tendance à associer n'importe quelle pratique à des lieux autres.

De nouvelles manières d'habiter les lieux géographiques du Monde émergent. Étudions-les.

Résumé

Une nouvelle façon d'habiter le Monde s'est développée : elle est essentiellement informée par la mobilité spatiale de biens matériels, d'informations ou de personnes. Ce développement d'une mobilité spatiale accrue concerne le fondement de l'être-ensemble, de l'économie, des pratiques individuelles, du politique ainsi que la solution de différents problèmes posés aux sociétés humaines. Quelques chiffres, livrés ...

Notes

[1] *Cf.* Omt (2002), dont les déplacements touristiques sans franchissements de frontière sont exclus : s'agit-il du double ou du triple ?

[2] *Cf.* Inrets (1994), le même ordre de grandeur qu'en Suisse en 1994 (12 410 km, soit 34km/jour) ; par ailleurs, 15% du budget des ménages est affecté au transport (Augris Fabre 2003).

[3] *Cf.* (Dubujet, 1999) ; aux États-Unis d'Amérique, 25% des 105 millions d'unités de logement recensés avaient trouvé un nouveau ménage occupant en 2003 (Census Bureau, 2000).

[4] *Cf.* (Cragué, 2003) ; s'y ajoutent 6,4 millions de voyages d'affaires, dont 28% à destination d'un pays étranger (Insee, 2003).

[5] Les « technologies » de la mobilité qui rendent possible le déplacements sont également importantes : les résidences de vacances, de *week-end* ou autre : en France, on en compte 3 millions (soit 10% du parc de logements), dont 100 000 à Paris (Insee, 2004 et enquête logement 2003 et 2005) ; en Suède, il en existe environ 650 000, soit pour environ 15% des ménages (Scb, 2004).

[6] Le choix du terme « individu » ne se réfère donc pas à un ensemble épistémologiquement défini comme étant « l'individualisme méthodologique », largement fondé sur l'illusion d'une *opposition* entre individu et société, et fonctionnant comme anathème dans les débats face au « holisme ». La référence au modèle de Norbert Elias permet de souligner que « individu » et « société » ne s'opposent pas, mais peuvent être utilisés comme concepts désignant deux manifestations distinctes de l'humain.

[7] La question de savoir s'il s'agit d'un « système » autonome, qui à l'instar du tourisme, donne un sens fort aux différentes pratiques, doit rester ouverte ici.

[8] Il s'agit donc de l'appréhension de la dimension *spatiale* du phénomène « mobilité » qui est dans la littérature sociologique souvent pris comme étant d'abord sociale — utilisant ainsi le terme « mobilité sociale » comme métaphore de changement des « positions sociales », par « l'ascension » la plupart du temps, et ensuite spatiale (Sorokin, 1959). Sans conteste, la mobilité est socialement constituée, c'est-à-dire spécifique à certains groupes, communautés, sociétés, et que le déplacement et l'organisation de la mobilité ont pour objectif des problèmes d'ordre social, rarement d'espace. Toutefois, la constitution du social *par* le spatial est tout aussi importante, et c'est cette approche qui est ici défendue. En effet, le social est spatialement constitué, c'est-à-dire que distances et qualité des lieux sont insérés dans une logique sociale qui n'est pas arbitraire. Que l'interprétation et le symbolique de l'espace puissent changer au cours du temps et selon les sociétés n'affecte en rien cette proposition qui évite notamment de penser en termes de « projection » du social sur la surface terrestre.

[9] Dans la littérature, sans nécessairement traiter de façon approfondie la question de la mobilité, le jugement de rupture prévaut pour décrire l'espace contemporain dans ses multiples aspects : « mondialisation » (Dollfus, 1997), « *space-time compression* » (Harvey, 1989), « *disembedding* » et « *space-time distanciation* » (Giddens, 1990) sont des termes qui étayent parfois un méta-discours sur la « postmodernité » (Giddens, 1990) ou la « modernité réflexive » (Beck Giddens Lash 1994). On ne pourra résoudre cette question ici.

[10] En fait, l'approche par l'habiter permet deux visées différentes : d'une part, on peut qualifier les individus *par* les pratiques de mobilités, et donc des types d'individus habitant plus ou moins de lieux, s'identifiant plus ou moins aux différents lieux pratiqués *etc*. D'autre part, elle permet de qualifier les lieux quant à leur fonctionnement (Stock, 2001a) pour la démonstration de l'étude des pratiques des lieux pour l'analyse de deux lieux touristiques, Brighton, Hove et Garmisch-Partenkirchen, aboutissant notamment à un modèle d'évolution des lieux touristiques, de la station touristique à la ville touristique.

[11] Le choix du terme « société à individus mobiles » et « société à individus sédentaires » ne signifie pas que dans la première tout le monde est mobile, et dans la dernière personne n'est mobile. Il s'agit de montrer, par une expression qui ramasse les manifestations diverses, quelle est la perspective fondamentale qui doit être adoptée si l'on veut comprendre les dimensions spatiales ou autres des sociétés contemporaines. C'est, avec l'économie de marché, la démocratie, l'État de droit, la *space-time distanciation*, la haute technicité, l'urbanisation, la division du travail très poussée, la mondialisation, le *computer aided design*, production et pratiques quotidiennes, *etc*. l'une des dimensions *essentielles* des sociétés contemporaines les plus développées.

[12] *Cf*. Wilbur Zelinsky (Zelinsky, 1971) qui distingue migration et circulation, distinction que l'on peut reprendre en français.

[13] On peut alors parler d'un « système individuel de mobilités » (Stock, 2001a).

[14] Les « mobilités post-migratoires » de Marocains résidant à l'étranger (mre) constituent actuellement l'un des programmes de recherche de l'équipe Mit.

[15] *Cf*. Stock (Stock 2003-2004, Stock 2005a) pour l'illustration de ce problème.

[16] « *Mit der Abgrenzung eines beliebigen, kleinen Teil des Landes erfassen wir heute aber nicht mehr eine bestimmte dauerhafte Bevölkerungsgruppe, mit der Abgrenzung einer bestimmten Bevölkerungsgruppe erfassen wir heute keine bestimmte, abgrenzbare Landfläche* ».

[17] C'est ce que Melvin Webber (Webber, 1964) a pu montrer à travers l'exemple des laboratoires de recherche : la communication passe entre personnes de même compétence à l'échelle mondiale, pas au sein de la ville où se situe le laboratoire de recherche. Cela signifie que pour un type d'interaction donnée, l'espace pertinent est à chaque fois redéfini. *Cf*. Xavier Piolle (Piolle, 1991) pour un point de vue géographique.

[18] Cela pose notamment problème pour l'appréciation adéquate des lieux touristiques où, par définition, des « habitants temporaires » sont présents une partie de l'année (Pagnini Battisti 1979) pensent, à la suite de Walter Christaller (Christaller, 1955) que les lieux touristiques sont des lieux non pas centraux, mais « périphériques ». Plus précisément, les stations touristiques — comme type particulier des lieux touristiques — peuvent être considérées comme étant des lieux non-centraux, qualification qui change lorsqu'elles deviennent des villes touristiques (Stock, 2001b). On peut penser que les études sur les systèmes de villes gagnent en pertinence si elles prennent en compte les habitants temporaires, au lieu de faire des lieux touristiques des exceptions.

[19] Cette thèse ne signifie pas que l'on ne considère pas la dynamique des systèmes spatiaux. Elle signifie qu'une fois les structures spatiales mises en évidence, on les considère comme étant stables, au sein d'une échelle temporelle déterminée.

[20] "*Die wachsende Beweglichkeit und Bewegung der Menschen lassen herkömmliche statische Raumstrukturen an Inhalt und Bedeutung verlieren. Wir können dies am Beispiel der Bevölkerungskarte beleuchten. Die traditionelle Bevölkerungskarte zeigt heute keine tatsächliche Verteilung der Menschen im Raum, nicht einmal den Durchschnittszustand, sondern nur Punkte, wo laut Volksbuchführung die Menschen legal registriert sind. In dem Fluß der*

Bewegung können wir heute drei sich oft wiederholende, verhältnismäßig stabile Verteilungsmuster der Bevölkerung im Raum beobachten, denen jeweils eine 'Bevölkerungskarte' gewidmet werden müßte" (p. 446).

[21] Et l'on peut également considérer que cette dimension temporelle des lieux n'a pas eu l'attention qu'elle méritait, tant était importante la recherche de « structures spatiales ». Aujourd'hui, à travers les travaux sur les « temporalités urbaines », on se penche, à l'échelle des villes, sur la dimension temporelle des espaces. Quelques travaux géographiques plus anciens jalonnent tout de même la recherche, par exemple ceux de Torsten Hägerstrand (Hägerstrand, 1970) et de Michael Goodchild et Donald Janelle (Goodchild Janelle 1984).

[22] Cette vision remet en cause l'ensemble des approches phénoménologiques dont les études sur le sens des lieux ou de l'expérience des lieux se fondent sur le postulat, jamais explicité, que le rapport au lieu est pré-réflexif et ne concerne que le lieu de résidence. D'où l'expression « rapport au lieu » au singulier, alors qu'on pourrait dire « rapports aux lieux » au pluriel. Cette posture constitue une limite sérieuse des approches de la *humanistic geography* qui est absolument à dépasser. Il s'agira, pour caractériser l'habiter ou les rapports aux lieux, d'étudier l'ensemble des lieux pratiqués — non seulement ceux du quotidien —, ainsi que les lieux qui sont perçus et représentés à travers les médias (tv, radio, journaux, magazines, Internet, *etc.*) et les lieux imaginés et rêvés.

[23] Voir Norbert Elias (Elias [1970] 1991, Elias [1987] 1994) pour l'explication et les implications de ce phénomène. J'ai essayé ici d'aborder la question de l'autonomie croissante en termes géographiques.

[24] *Cf*. la notion de « capital spatial » (Lévy 1994 ; Lévy 2003) qui, aujourd'hui, par extension du capital culturel, social et juridique de Bourdieu, porte sur les acquis en termes de maîtrise de l'espace. Dans l'état actuel de sa conceptualisation, elle pose au moins deux problèmes : 1) elle se limite au « stock » de compétences transmises pour maîtriser la distance, alors que la compétence stratégique porte aussi sur la manière de reconnaître et de pratiquer certains types de lieux. La distance n'est donc qu'un type de compétence spatiale, pas le seul ; 2) elle risque le double emploi avec

« apprentissage » d'une compétence stratégique.

[25] La distinction entre migration et circulation permet de réserver les termes de déplacement à une circulation de lieu avec altérité, et de transport avec une circulation sans altérité (Stock Duhamel 2005). Le terme « migration » reste réservé à un changement de lieu de résidence qui implique un changement du centre de gravité de la vie quotidienne (Courgeau, 1988).

[26] J'ai repris du sociologue Bernard Lahire (Lahire, 1998) l'idée de l'homme pluriel, titre de l'un de ses ouvrages.

[27] C'est ce que Anthony Giddens (Giddens, 1990) appelle « *space-time distanciation* », développé par Benno Werlen (Werlen 1995 ; Werlen 1997).

[28] *Cf*. une publication collective (Knafou Bruston Deprest Duhamel Gay Sacareau 1997) pour l'hypothèse des touristes comme quelqu'un qui habite le lieu touristique au sens fort et Stock (Stock, 2001a) pour la démonstration de touristes pour qui le lieu touristique est devenu un lieu familier.

[29] Notre recherche (Stock, 2001a) a notamment permis de pointer ce fait pour les étudiants brightoniens. Leur connaissance et leur pratique de la ville sont extrêmement limitées. Ce qui est un élément qui explique que Brighton n'est pas un lieu familier pour ceux qui y résident.

[30] Je me suis inspiré de deux références majeures pour l'idée de l'*outsider* comme étant étranger au lieu et de l'*insider* comme étant un individu pour qui le lieu est familier : Edward Relph (Relph, [1976] 1986) distingue — phénoménologiquement après l'*Inwendigkeit* de Heidegger — différents degrés d'« *insideness* » et d'« *outsideness* » et Norbert Elias et John Scotson (Elias Scotson 1997) distinguent *insider* et *outsider* comme relation de domination asymétrique au sein d'une communauté donnée.

[31] La question de l'identité a été traitée en rapport avec le concept de territoire en géographie. C'est ici que les conséquences de la mobilité sont les plus débattues, et où la thèse de la « déterritorialisation » et donc d'une « perte » de l'identité est défendue (Roux, 1999). Cette vaste question gagnerait peut-être à

être reformulée au niveau conceptuel : au lieu de parler d'identité spatiale ou territoriale on pourrait parler des différents *référents géographiques* de l'identité (Stock, 2005b).

[32] *Cf*. Roger Brunet (Brunet, 1993) qui indique un point fondamental : la qualité d'un lieu existe « par rapport à un usage, une stratégie donnée » (p. 409). Il s'agit de cette interprétation des lieux « en tant que » quelque chose, *pour* une intentionnalité donnée. Classiquement, on oppose « subjectif » et « objectif » pour désigner d'une part ce que vient des individus, du sujet, et d'autre part, de ce que l'on peut dire des lieux « objectivement », scientifiquement. Cette opposition semble simpliste : elle *oppose* là où il suffirait de *distinguer* deux éléments d'analyse. Je n'évite ce problème que partiellement en distinguant d'une part la construction individuelle et sociale des lieux ou encore le rapport aux lieux, et, d'autre part, la qualité des lieux (qui est aussi médiatisée par les représentations ainsi que le projet d'usage). D'autres auteurs ont fait d'autres choix : Entrikin (Entrikin, 1991) tente de contourner cette difficulté par la notion de « *betweennes* » du lieu, l'entre-deux des pôles objectifs et subjectifs ; Augustin Berque (Berque, 2000) utilise ce qu'il appelle la « réalité trajective », à la fois bio-physique, « naturelle » et humaine, Bruno Latour (Latour, 1990) parle d'un abandon de la « Constitution moderne » qui sépare et oppose de façon stricte le domaine de la nature et celui de la société là où il y a des interpénétrations. Il n'en demeure pas moins que la qualité d'espace — quelle soit défini par les scientifiques, les journalistes, les agences de voyages, les acteurs de l'aménagement, les hommes politiques ou d'autres acteurs — est l'élément essentiel de cette recherche d'adéquation entre pratiques et lieux.

[33] Ceci pose la question du libre choix des lieux comme expression essentielle de la mobilité. Deux positions extrêmes sont défendues, oscillant entre « libre choix » et « contrainte » sociale, Comme souvent, les positions extrêmes nous font courir le risque de passer à côté de formulations pertinentes : d'une part le risque de voir des contraintes sociales sans conférer aux individus une quelconque autonomie ; d'autre part, le risque de conférer à l'individu une liberté de choix sans contraintes aucunes. Les individus cheminent en effet entre adéquation au normes et projet d'autonomie. *Cf*. Équipe Mit (Équipe Mit, 2002)

pour la question de l'autonomie des pratiques touristiques.

[34] Dans la géographie francophone, le terme « contraction de l'espace-temps » est utilisé pour dire le changement de l'accessibilité des lieux les uns par rapport aux autres — et ce, dans le sens d'une *meilleure* accessibilité — au cours du temps. Donald Janelle (Janelle, 1969) propose à la fois la *space-time convergence* — donc un gain d'accessibilité au cours du temps — et la *time-space divergence* — donc une diminution de l'accessibilité au cours du temps.

[35] *Cf*. Janelle (Janelle, 1969) qui parle d'accessibilités « globale » et « locale » des lieux. « Globalement », l'accessibilité s'est amélioré au cours des 300 dernières années, mais localement, il y a des différenciations entre lieux géographiques qui sont devenus plus rapidement mieux accessibles et d'autres qui le sont moins. L'hypothèse de Janelle est que c'est l'accessibilité, *via* les moyens de transports, se diffusent du haut en bas de la hiérarchie urbaine. Et, dorénavant (Knafou Bruston Deprest Duhamel Gay Sacareau 1997, Stock 2001, Équipe Mit 2002), il faut ajouter les lieux touristiques dans la liste des lieux les plus accessibles.

[36] L'hypothèse d'une différenciation spatiale accrue du monde est sans doute plus plausible que celle de l'homogénéisation du monde, souvent énoncée (Benko, 1997). Celle-ci se fonde sur le fait que certains biens de consommation ainsi que des lieux de service (hôtels, stations-service, tours d'immeuble) se trouvent « partout », sinon dans un grand nombre de lieux. C'est confondre la question de la distribution spatiale — qui peut en effet tendre vers l'ubiquité — et la qualité des lieux qui n'est pas réductible à la présence d'un ou de plusieurs éléments.

[37] Cette spécialisation des lieux entretient, par rétroaction, la mobilité géographique.

[38] Dans le « modèle penta-dimensionnel » (Elias, [1984] 1996) de la société qui comprend les dimensions sociale, individuelle, temporelle, spatiale et symbolique, elles peuvent s'inclure dans la dimension sociale en ce qu'elles régulent les relations entre individus et doivent être prises en compte par les individus.

Bibliographie

Les références citées ici composent une bibliographie de référence sur le thème abordé dans l'article.

Nathalie Augris, Edouard Fabre, « Les transports en 2002. Le ralentissement économique affecte le transport de marchandises », *Insee Première*, n° 933, 2003.

Michel Bassand, Marie-Claire Brulhardt, François Hainard, Martin Schuler, *Les Suisses entre la mobilité et la sédentarité*. Lausanne, Presses Polytechniques Romandes, 1985.

Ulrich Beck, Anthony Giddens, Scott Lash (dir.), *Reflexive Modernization. Politics, Tradition and Aesthetics in the Modern Social Order*, Cambridge, Polity Press, 1994.

Georges Benko, "Introduction ", *in* Georges Benko, Ulf Strohmayer (éd.), *Space and Social Theory. Interpreting Modernity and Postmodernity*, Oxford, Blackwell, 1997, pp. 1-44.

Augustin Berque, *Écoumène. Introduction à l'étude des milieux humains*, Paris, Belin, 2000.

Roger Brunet, « Qualité », *in* Roger Brunet, Robert Ferras, Hervé Théry (dir.), *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Paris/Montpellier, La Documentation Française/RECLUS, 1993.

Chantal Brutel, Maryse Jégou, Carole Rieu, « La mobilité géographique et la promotion professionnelle des salariés : une analyse par aire urbaine », *Économie et Statistique*, n°336, 2000.

Daniel Courgeau, *Méthodes de mesures de la mobilité spatiale : migrations internes, mobilité géographique, navettes*, Paris, Éd. Ined, 1988.

Gilles Crague, « Des lieux de travail de plus en plus variables et temporaires », *Économie et Statistique*, n°369-370, 2003, pp. 191-212.

Françoise Cribier, *La grande migration d'été des citadins en France*, Paris, Éditions du Cnrs, 1969.

Walter Christaller, " Beiträge zu einer Geographie des Fremdenverkehrs ", *Erdkunde*, vol. 9, n°1, 1955, pp. 1-19.

Olivier Dollfus, *La mondialisation*. Paris, Presses de Sciences Po, 1997.

François Dubujet, « Les déménagements forment la jeunesse », *Insee Première*, n°647, 1999.

Philippe Duhamel, *Les résidents étrangers européens à Majorque (Baléares). Pour une analyse de la transformation des lieux touristiques*. Thèse de Géographie, Université de Paris 7-Denis Diderot, 1997.

Joffre Dumazedier, *Révolution culturelle du temps libre 1968-1988*. Paris, Méridiens Klincksieck, 1988.

Norbert Elias, *Du temps*, Paris, Fayard, [1984] 1996.

Norbert Elias, *Die Gesellschaft der Individuen*, Francfort, Suhrkamp, [1987] 1994.

Norbert Elias, *Qu'est-ce que la sociologie*? La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, [1970] 1991.

Norbert Elias, John Scotson, *Logiques d'exclusion*, Paris, Fayard, [1996] 1997.

Nicholas J. Entrikin, *The Betweenness of Place*, Baltimore md, Johns Hopkins University Press, 1991.

Équipe Mit, *Tourismes 1. Lieux communs*, Paris, Belin, 2002.

Anthony Giddens, *Les conséquences de la modernité*. Paris, L'Harmattan, [1990] 1994.

Michael F. Goodchild, Donald G. Janelle, “The City around the Clock: Space-time Patterns of Urban Ecological Structure”, *Environment and Planning A*, vol. 16, n°6, 1984, pp. 807-820.

Torsten Hägerstrand, “What About People in Regional Science?”, *Papers of the Regional Science Association,* vol. 24, 1970, pp. 7-21.

David Harvey, *The condition of Postmodernity*. *An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Oxford, Blackwell, 1989.

Staffan Helmfrid, “Zur Geographie einer mobilen Gesellschaft. Gedanken zur Entwicklung in Schweden”, *Geographische Rundschau*, vol. 20, n°12, 1968, pp. 445-451.

Donald G. Janelle, “Spatial Reorganization: A Model and a Concept”, *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 59, n°2, 1969, pp. 348-368.

Dominique Joye, Michel Bassand, Martin Schuler, « La diversité des mobilités ». *Espaces et Sociétés*, n°54-55, 1988-90, pp. 35-44.

Philippe Julien, Jean Laganier, Jacques Pougnard, « Les études supérieures : un motif de migration », *Insee Première*, n°813, 2001.

Vincent Kaufmann, *Re-thinking Mobility. Contemporary Sociologogy*, Aldershot, Ashgate, 2001.

Vincent Kaufmann, Martin Schuler, Olivier Crevoisier, Pierre Rossel, « Mobilité et motilité. De l’intention à l’action », *Cahiers du Lasur*, n° 4, 2003.

Rémy Knafou, « Vers une géographie du rapport à l’Autre », *in* Rémy Knafou (éd.), *Les mobilités géographiques d’aujourd’hui*. Paris, Belin, 1998, pp. 7-17.

Rémy Knafou, Mireille Bruston, Florence Deprest, Philippe Duhamel, Jean-Christophe Gay, Isabelle Sacareau, « Une approche géographique du tourisme », *L’Espace géographique*, vol. 26, n°4, 1997, pp. 194-203.

Bernard Lahire, *L’homme pluriel. Les ressorts de l’action*, Paris, Nathan, 1998.

Bernard Lahire, *La culture des individus. Dissonances culturelles et distinction de soi*, Paris, La Découverte, 2004.

Olivier Lazzarotti, *Les raisons de l'habiter*, Habilitation à diriger les recherches, Université de Paris 7-Denis Diderot, 2001.

Jacques Lévy, *L'espace légitime*, Paris, Presses de Science Po, 1994.

Jacques Lévy, « Capital spatial », *in* Jacques Lévy, Michel Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003.

Jacques Lévy, Michel Lussault, « Habiter », *in* Jacques Lévy, Michel Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003.

Michel Lussault, « Action(s) ! », *in* Michel Lussault, Jacques Lévy (dir.)*, Logiques de l'espace, esprit des lieux. Géographies à Cerisy*, Paris, Belin, 2000, pp. 11-36.

Michel Lussault, Mathis Stock, « Mobilité », *in* Jacques Lévy, Michel Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003.

Abraham Moles, « Vers une psycho-géographie », *in* Antoine Bailly, Robert Ferras, Denise Pumain (dir.), *Encyclopédie de la géographie*, Paris, Economica, 1995.

Maria Paola Pagnini, Gianfranco Battisti, « Considerations about the "peripheral places of tourism" », *in* Josef Matznetter (éd.), *Tourism and Borders. Proceedings of the Igu working group : Geography of tourism and recreation*, Francfort, Université de Francfort, 1979.

Xavier Piolle, « Proximité géographique et lien social, de nouvelles formes de territorialité ? », *L'Espace géographique*, vol. 20, n° 4, 1991, pp. 349-358.

Edward Relph, *Place and Placlessness*, London, Pion, [1976]1986.

Jean Rémy, « Mobilités et ancrages : vers une autre définition de la ville », *in* Monique Hirschhorn, Jean-Michel Berthelot (dir.), *Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialisation ?*, Paris, L'Harmattan, 1996, pp. 135-153.

Michel Roux, *Géographie et complexité*, Paris, L'Harmattan, 1999.

David Seamon, "Body-Subject, Time-Space Routines, and Place-Ballets", *in* Anne Buttimer, David Seamon (éds.) *The Human Experience of Space and Place*, London, Croom Helm, 1980, pp. 148-165.

Mathis Stock, *Mobilités géographiques et pratiques des lieux. Étude théorico-empirique à travers deux lieux touristiques anciennement constitués : Brighton & Hove (Royaume-Uni) et Garmisch-Partenkirchen (Allemagne)*, thèse de géographie, Université de Paris 7 – Denis Diderot, 2001.

Mathis Stock, « Brighton & Hove : station touristique ou ville touristique ? Étude théorico-empirique », *Géocarrefour-Revue géographique de Lyon*, vol. 76, n°2, 2001, pp. 127-131.

Mathis Stock, « Pratiques des lieux, modes d'habiter, régime d'habiter. Pour une analyse trialogique des dimensions spatiales des sociétés humaines », *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims,* n° 115-118, 2003-2004, pp. 213-229.

Mathis Stock, « L'habiter comme pratique des lieux », EspacesTemps*.net*, Textuel, 18.12.2004.

Mathis Stock, « Habiter dans les sociétés à individus mobiles : l'exemple des pratiques touristiques », EspacesTemps*.net*, Textuel, 15.05.2005.

Mathis Stock, « Pratiques des lieux géographiques et lieux d'ancrage : hypothèses sur le mode d'habiter des sociétés à individus mobiles », *in* Alessia de Biase, Cristina Rossi (éds.), *Chez soi. Identités et territoires dans les mondes contemporains*, Paris. Éditions de la Villette, 2005 à paraître.

Mathis Stock, Philippe Duhamel, "A Practice-based Approach of Geographical Mobility", *Belgeo-Revue belge de géographie*, n°1-2, 2005, pp. 59-68.

Julien Talbot, « Les déplacements domicile-travail. De plus en plus d'actifs travaillent loin de chez eux », *Insee Première*, n°767, 2001.

Nigel Thrift, *Spatial Formations*, London , Sage, 1996.

Yi-Fu Tuan, *Space and Place. The Perspective of Experience*, London, Arnold, 1977.

Yi-Fu Tuan, "Geography, Phenomenology and the Study of Human Nature", *Canadian Geographer*, vol. 14, n°2, 1971, pp. 193-201.

Melvin Webber, *L'urbain sans lieu ni bornes*. La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, [1964] 1996.

Benno Werlen, *Sozialgeographie alltäglicher Regionalisierung, tome 1 : Zur Ontologie von Gesellschaft und Raum*, Stuttgart, Steiner, 1995.

Benno Werlen, *Sozialgeographie alltäglicher Regionalisierung, tome 2 : Globalisierung, Region und Regionalisierung*, Stuttgart, Steiner, 1997.

Wilbur Zelinsky, "The Hypothesis of the Mobility Transition", *Geographical Review*, vol. 61, n°2, 1971, pp. 219-249.