

recherche, en précisant sur quels matériaux empiriques ils se fondent et en mobilisant éventuellement des cas présentés par les auteurs ou autrices. Attention cependant à présenter les exemples de façon la plus explicite possible sans se cantonner à la citation de « l'exemple de X dans l'article d'Y » (tous les enquêtés ne sont pas aussi connus que Christian Corouge).

Un certain nombre de copies proposent un réel travail de définition des termes du sujet et de problématisation. Elles sont solidement construites – généralement en trois parties, plus rarement deux, et deux à quatre sous-parties pour chaque partie, avec un plan apparent ou non. Elles s'appuient, pour avancer dans la démonstration, sur des théories, des concepts et des données empiriques précisément référencées, en développant quelques exemples judicieusement choisis. Elles ne « trichent » pas avec le sujet pour proposer un texte correspondant formellement aux exigences de la dissertation, mais sans connaissance sur le sujet proposé ni problématisation sociologique de ce sujet.

3.3. Proposition de corrigé

Cette proposition de corrigé constitue une possibilité parmi d'autres de traitement du sujet et n'épuise ni les aspects du sujet qui pouvaient être traités ni les références qui pouvaient être mobilisées. Elle s'inspire ponctuellement de bonnes copies.

En octobre 2018, se diffusent sur les réseaux sociaux de premiers appels à manifester contre l'augmentation de la **taxation des carburants automobiles**, en particulier du diesel, et la montée des prix qu'elle génère. La taxation mise en cause par ce qui deviendra le mouvement des Gilets jaunes était présentée par le gouvernement comme répondant à des objectifs écologiques de diminution des émissions de particules fines et de dioxyde de carbone, notamment. La **proposition de loi d'Europe Écologie – Les Verts, visant à interdire les vols en jets privés en France**, qui devait être soumise à l'Assemblée nationale le 6 avril 2023, n'avait quant à elle pas reçu l'approbation du gouvernement et a été formulée dans un contexte de vifs débats autour de l'usage de ces avions privés. Ces deux mesures politiques et les réactions qu'elles ont suscitées mettent en jeu des **pratiques socialement différenciées de mobilité : d'un côté des mobilités pendulaires quotidiennes de courte distance, difficilement évitables et budgétairement contraintes, pour les membres des classes populaires et moyennes rurales – notamment des femmes – impliqués dans le mouvement des Gilets jaunes ; de l'autre des déplacements variés, professionnels mais aussi de loisirs, de plus ou moins longue distance, concernant une petite élite, souvent des hommes, manifestement libérés de contrainte budgétaire et parfois justifiés par les responsabilités et l'emploi du temps particulièrement dense des membres de cette élite.**

Si l'on entend par « mobilité » la propriété de ce qui peut se déplacer ou être déplacé dans l'espace, ces exemples témoignent de types socialement situés de mobilité, du point de vue des distances géographiques parcourues mais aussi de la variété des trajets et des moyens de transport utilisés, de leur caractère plus ou moins choisi et de leur plus ou moins grande légitimité, du point de vue du pouvoir politique notamment. Si la sociologie a pendant longtemps appréhendé la notion de mobilité sous l'angle de la « mobilité sociale », à savoir des déplacements dans l'espace social, elle a élargi son champ d'études aux mobilités proprement spatiales dans le cadre du **« tournant spatial » des sciences sociales qui s'observe en France depuis la fin des années 1980** (cette expression proposée par le géographe **Edward Soja** en 1989 est reprise par Isabelle **Backouche**, Fabrice Ripoll, Sylvie Tissot et Vincent Veschambre dans leur introduction au livre **La dimensions spatiale des inégalités**, publié en 2011).

Comme en témoigne le texte de **Pierre Bourdieu**, **« Effets de lieu »** (**La Misère du monde**, 1993), **l'espace et les rapports à l'espace s'avèrent socialement différenciés**. Certains types de mobilité

spatiale semblent ainsi être l'exclusivité de certains groupes sociaux, ce qui peut faire de la mobilité un privilège. Un « privilège » est effectivement un droit, un avantage particulier accordé à un individu ou à un groupe en dehors de la loi commune. Si on se réfère à la définition du privilège associé à la noblesse ou encore à la définition du « privilège blanc » (que Peggy McIntosh caractérise, à la fin des années 1980, comme un « ensemble invisible d'avantages non mérités »), le privilège renvoie à un avantage de naissance, accordé par la société en fonction de propriétés déterminées de façon arbitraire et qui échappent à la volonté de l'individu. La mobilité pourrait ainsi constituer un privilège social, c'est-à-dire accordé par la société en fonction d'une position d'un individu ou d'un groupe dans des rapports sociaux variés (de genre, de classe, de race, d'âge, de génération...), structurellement déterminés.

Les groupes dominants n'ont pas l'exclusivité de la mobilité. Au contraire, les migrations internationales de réfugiés et réfugiées issus de minorités persécutées ou de populations économiquement exploitées sont un exemple parmi d'autres des mobilités qui s'imposent aux groupes dominés. Les mobilités pendulaires quotidiennes qui rendent difficile le bouclage des fins de mois des personnes mobilisées au sein des Gilets jaunes en sont un autre. Pour autant, les modalités de circulation dans l'espace semblent varier selon la classe sociale, le genre, l'âge, l'origine migratoire, les assignations raciales, la génération, qu'il s'agisse de mobilités quotidiennes ou résidentielles, professionnelles ou de loisirs. La liberté d'aller et venir, de choisir son lieu d'habitation ou de voyager pour son plaisir semble bien réservée à des groupes spécifiques au sein des sociétés.

On peut donc se demander quel type de mobilité spatiale constitue un privilège, réservé à certains individus et certains groupes en fonction de leur position à l'intersection de différents rapports sociaux, qu'il faudra identifier.

Pour cela, nous montrerons d'abord que la légitimité constitue un premier principe de différenciation des mobilités spatiales en fonction de la position dans les rapports sociaux de classe, de race, de genre et d'âge : les mobilités légitimes sont l'exclusivité de certains groupes. Nous verrons ensuite que ces différences de légitimité ont des effets sur le caractère plus ou moins contraint des mobilités spatiales : les mobilités choisies constituent bien le privilège de certains, dont d'autres sont plus ou moins dépourvus. Nous montrerons enfin que, selon qu'elles soient plus ou moins légitimes et plus ou moins contraintes, les mobilités spatiales n'ont pas les mêmes effets sociaux : leur rentabilité sociale constitue, là encore, un privilège, les plus mobiles spatialement étant ceux qui tirent les plus grands bénéfices sociaux d'une mobilité parfois érigée en qualité voire en norme.

*

* *

La légitimité est la qualité de ce qui est fondé en droit, en justice, ou encore considéré par la société comme moralement fondé et acceptable. La légitimité suppose un accord tacite et consensuel, historiquement et socialement construit, sur le bien-fondé d'une action humaine. Comme nous l'avons vu, la mise à l'agenda politique des enjeux écologiques a renouvelé la question de la légitimité des mobilités. Nous montrerons que les mobilités ont d'abord été différemment encadrées par le droit selon les classes sociales puis l'appartenance nationale. Nous verrons ensuite comment cet encadrement a historiquement légitimé certaines formes de mobilité selon des logiques racialisantes, qui s'articulent à des logiques classe. Nous montrerons enfin comment ces enjeux s'articulent aux rapports sociaux de genre et d'âge, qui engendrent une faible légitimité de la circulation des femmes et des enfants dans l'espace public.

La question de la légitimité de la mobilité est ancienne, ne serait-ce que du point de vue de la légitimité au sens juridique : le contrôle différencié de la mobilité des populations a été documenté sur plusieurs siècles. Comme le rappelle Anne-Catherine Wagner en 2007 dans *Actes de la recherche en sciences sociales* en s'appuyant sur plusieurs travaux d'historiens, le voyage international s'intègre aux pratiques des hautes classes dès la période du Moyen-Âge, dans le cadre des migrations universitaires. Au XVI^e siècle, les aristocrates britanniques inventent le « grand tour », un voyage éducatif aux étapes répertoriées dans des guides, qui se diffuse aux XVII^e et au XVIII^e parmi les aristocrates du continent. La mobilité de formation se systématisait dans la bourgeoisie marchande aux XVIII^e et XIX^e siècles selon des modalités plus professionnelles. Dans ces milieux, la mobilité internationale est encouragée et considérée comme un moment d'apprentissage important pour accéder aux fonctions de pouvoir politique et économique. S'impose en revanche au sein de la population ouvrière, à partir du XVIII^e siècle pour certaines professions et de façon systématique à partir de 1803, l'usage du « livret ouvrier ». Pour qu'un ouvrier occupe un emploi, il doit fournir ce livret, dûment rempli par ses précédents employeurs et visé par les autorités publiques (maire ou commissaire de police) lors du changement de résidence. Dans *La tyrannie du national* (1991), Gérard Noiriel présente ce livret ouvrier comme une « technologie d'assujettissement des individus », un instrument de contrôle visant à fixer la main-d'œuvre selon les besoins du patronat et à faciliter la surveillance policière des « classes dangereuses ». Un ouvrier contrôlé sans livret par la police ou la gendarmerie est réputé vagabond et peut être arrêté et puni comme tel. Le « vagabondage » (juridiquement le fait d'être inconnu à l'endroit où l'on se trouve, sans pièce justificative de son identité ni capacité à faire certifier cette identité par des témoins vous connaissant) reste un délit en France jusqu'en 1992. En pratique, l'emprisonnement pour « vagabondage » concerne essentiellement les pauvres et cette prise en charge pénale sera peu à peu remplacée par une prise en charge dans des asiles de nuit visant l'insertion et la fixation sur le marché du travail (Gaboriau, 1998). Ian Hacking montre par ailleurs comment, dans la France de la fin du XIX^e siècle, sont identifiés comme *Fous voyageurs* (2002) des hommes de classes populaires qui « fuguent », abandonnant travail et famille, en faisant des voyages sur de longues distances hors des voies que commencent à baliser le développement d'infrastructures touristiques, qui se popularisent mais restent destinées aux membres de la bourgeoisie. La France du XIX^e siècle se caractérise donc par une opposition entre la mobilité légitime et encouragée des élites aristocratiques et bourgeoises et la mobilité criminalisée et pathologisée des membres de la classe ouvrière.

Dans *La tyrannie du national. Le droit d'asile en Europe (1793-1993)*, Gérard Noiriel montre comment, au long du XIX^e siècle, avec l'augmentation des flux de réfugiés – en France notamment – et l'émergence des États-Nations, le contrôle des populations ouvrières, en tant que telles, se relâche sur le territoire national. C'est l'accueil des réfugiés qui fait progressivement l'objet d'une institutionnalisation et devient le domaine d'une gestion bureaucratique d'État. L'État français entreprend un travail d'identification et de catégorisation qui, à partir des années 1880, encadre et encarte progressivement l'ensemble de la population, contribuant à façonner "l'individu moderne", indissociablement citoyen et "ayant droit" d'un État-social qui lui délivre une "identité de papier". Ce "national" se construit contre les réfugiés, et plus généralement contre les étrangers qui arrivent massivement en France à la fin du XIX^e siècle, populations dont le traitement provoque une rationalisation des techniques de gestion de l'État et de son administration. Peu à peu se mettent en place, en Europe, de véritables politiques migratoires visant la circulation de la main-d'œuvre, d'abord masculine, constituées d'accords binationaux et de recrutement forcé dans les colonies. La population étrangère fait l'objet d'une surveillance spécifique : la France crée ainsi une « carte de séjour » en 1917 et, selon la conjoncture économique, adopte des lois de contingentement de la main-d'œuvre étrangère dans certains secteurs d'activité (notamment sous le régime de Vichy,

à destination de migrants principalement originaires d'Italie ou de Pologne). Selon les périodes, la circulation des travailleurs migrants et de leur famille entre pays d'immigration et pays d'origine est plus ou moins aisée et réversible : la période des années 1950 et 1960 est considérée en France comme une période caractérisée par des politiques migratoires d'ouverture plus ou moins assumées, qui favorisent l'arrivée de migrants du Portugal et des anciennes colonies françaises du Maghreb, tandis que celle des années 1970 à 1990 se caractérise par une fermeture, limitée par le regroupement familial. À partir des années 1990, l'hostilité envers l'immigration affichée dans les discours publics des responsables politiques associée à des besoins élevés en main-d'œuvre non qualifiée et très qualifiée favorise le développement de politiques migratoires sélectives, et correspond à une montée du poids des originaires d'Afrique subsaharienne parmi les immigrés en France.

Les populations dont la mobilité est ainsi contrôlée, tant lors de son entrée initiale en France que lors d'allers-retours éventuels au pays d'origine, ont fait et font l'objet de diverses formes de racialisation, c'est-à-dire de processus de formation de frontières entre des groupes construits comme racialement différents. Pour Solène Brun et Claire Cosquer (*Sociologie de la race*, 2022), la race constitue un principe socialement et historiquement construit de catégorisation des personnes et des groupes en fonction de leur origine supposée. Elles rappellent la place qu'occupent, dans ce processus de catégorisation, les histoires migratoires et coloniales. Si les mobilités légitimes ont longtemps été le privilège de classe des élites économiques, politiques et culturelles, la légitimité des mobilités a aussi à voir avec la position des individus et des groupes dans les rapports sociaux de race qui se jouent à l'échelle nationale et internationale, comme en témoigne le contraste entre la situation des travailleurs immigrés issus des anciennes colonies et celle des expatriés étudiés par Claire Cosquer ou Amélie Le Renard. La dimension raciale de la légitimité des mobilités, héritée des histoires migratoire et coloniale de la société française, est sensible sur le territoire national. En témoignent les inégalités dans l'exposition aux contrôles policiers : les enquêtes quantitatives menées dans des espaces publics, et notamment des gares (Fabien Jobard, René Lévy, John Lamberth, Sophie Névanen, *Population*, 2013), comme les enquêtes rétrospectives par questionnaire menées auprès d'étudiants (Nicolas Jounin et al., *Déviance et société*, 2015) montrent que, toutes choses égales par ailleurs, les personnes qui ne se considèrent pas perçues comme blanches ou ne le sont pas par les enquêteurs ont une probabilité nettement supérieures de se faire contrôler. Cette caractéristique se combine à d'autres (le fait d'être un homme jeune ou de porter certains types de vêtements, notamment à capuche) pour faire de certaines populations des cibles privilégiées de contrôles, qui se déroulent dans des conditions plus ou moins violentes et rendent plus difficiles les déplacements quotidiens ou de loisirs.

Différents travaux qualitatifs sur les jeunes habitant les banlieues populaires – comme ceux de Michel Kokoreff sur la dimension spatiale des modes de vie des jeunes (*Sociétés contemporaines*, 1994) ou d'Isabelle Clair sur l'ennui conjugal (*Sociétés contemporaines*, 2011) – soulignent ainsi les effets de la perspective des contrôles policiers sur les mobilités estudiantines, professionnels et de loisirs de ces populations, à l'articulation des rapports sociaux de classe, de race et d'âge. Isabelle Clair montre que la difficulté à être mobile, liée à l'éloignement des espaces de loisirs, d'études et d'emploi, pèse aussi sur les trajectoires conjugales des jeunes de milieux populaires ruraux. Les inégalités dans l'accès aux transports, issues de décisions politiques accordant une importance et une légitimité plus ou moins grande aux mobilités de différentes populations, marquent ainsi les rapports sociaux de classe, de race et d'âge. La difficulté à être mobiles des jeunes de banlieue et de milieux ruraux s'inscrit en partie dans la continuité des enjeux de la mobilité enfantine. À partir d'entretiens menés auprès de parents d'enfants âgés de 8 à 14 ans en périphérie de Paris et de Milan, Clément Rivière montre que cette mobilité enfantine, qui

s'est réduite au cours de l'histoire, s'effectue largement sous contrôle adulte, mais selon des modalités différenciées selon le milieu social (ARSS, 2017). Les pratiques d'encadrement parental tendent notamment à davantage ancrer les enfants des catégories populaires dans leur espace de résidence, tandis qu'elles favorisent la projection dans la ville et le développement de réseaux de sociabilité plus diffus pour les enfants des classes moyennes-supérieures, en particulier de leur pôle économique. Pour Clément Rivière, le rapport à la mobilité auquel les enfants des classes supérieures sont socialisés favorise le développement d'un sentiment de savoir faire face à l'imprévu, d'un sentiment de savoir interagir avec des inconnus dans différents types de contextes urbains et sociaux, en somme favorise la confiance dans sa capacité de maîtrise des événements et le développement du sentiment de légitimité caractéristique des enfances dominantes.

Clément Rivière note cependant le caractère genré de ces socialisations à la circulation dans la ville. En s'appuyant sur les mêmes matériaux, il montre comment, à partir d'un certain âge, les filles – jusque-là considérées comme plus autonomes et aptes à se déplacer sans surveillance – sont exposées à des discours mettant en scène les risques d'agression sexuelle encourus dans l'espace public. Cette socialisation genrée contribue à la limitation de leurs déplacements dans l'espace (elles ne fréquentent pas certains lieux) et dans le temps (elles ne sortent pas à certains horaires). Isabelle Clair montre comment, dans les cités de banlieue des grandes métropoles, la fréquentation féminine de l'espace public est contrôlée : cette fréquentation doit avoir un objectif explicite (école, courses, travail) sous peine de mettre en cause la réputation des jeunes femmes (*Les jeunes et l'amour dans les cités*, 2008). D'autres travaux ethnographiques, comme ceux d'Olivier Schwartz au sein de la classe ouvrière (*Le monde privé des ouvriers*, 1990) ou de Lorraine Bozouls au sein des « classes supérieures du pôle privé » (TGS, 2021), montrent comment les femmes en couple sont ensuite assignées, dans des milieux sociaux contrastés, à l'espace domestique. Les travaux quantitatifs existants, notamment les résultats de l'enquête ENVEFF et plus récemment de l'enquête VIRAGE, confirment l'intériorisation par les femmes des dangers spécifiques qu'elles courent dans l'espace public (malgré la prédominance des violences de genre au sein de l'espace domestique) et les contraintes spécifiques qui pèsent sur leurs déplacements, plus limités et plus anticipés que ceux des hommes.

La classe, le genre, l'âge et les assignations raciales dessinent ainsi les contours de mobilités légitimes différenciées. Les hommes blancs des classes supérieures adultes ont le privilège de pouvoir se déplacer de façon très extensive sans risquer de sanction, qu'elle soit pénale ou réputationnelle.

*

* *

Les contours des mobilités légitimes ne correspondent cependant pas aux contours des mobilités effectives. Des migrants franchissent des frontières dans l'illégalité pour échapper aux persécutions ou à la misère économique. Des femmes se déplacent la nuit dans l'espace public pour aller travailler. Si des personnes ou des groupes accomplissent des mobilités socialement illégitimes (comme prendre quotidiennement une voiture polluante pour aller au travail), c'est parfois parce qu'ils ou elles s'y trouvent obligés. Le caractère contraint ou choisi des mobilités constitue ainsi un second principe de différenciation des mobilités spatiales, lié aux caractéristiques sociales de celles et ceux qui bougent. Nous verrons dans un premier temps que les groupes dominés peuvent connaître des formes extrêmes de mobilités forcées, contraintes par la violence physique. Les mobilités pendulaires constituent ensuite des mobilités qui s'imposent de façon plus ou moins contrainte, en fonction de mobilités résidentielles elles aussi plus ou moins choisies, selon la position à l'articulation de différents rapports sociaux. L'ensemble de ces mobilités contraintes

s'oppose aux mobilités choisies dont certaines fractions des classes supérieures ont finalement l'exclusivité.

Dans certains contextes historiques et sociaux, on observe des formes extrêmes de mobilité contrainte. La déportation, par exemple, consiste, pour un pouvoir politique ou économique, à contraindre une personne ou une catégorie de personnes à quitter son habitat pour s'installer ailleurs ou être retenue dans des lieux d'emprisonnement. Le commerce des esclaves noirs et la déportation des personnes catégorisées comme juives, tsiganes et homosexuelles par le régime nazi en constituent les exemples historiques les plus connus. Ce type de mobilité forcée témoigne de l'exercice de rapports d'exploitation et de pouvoir liés à l'existence de rapports sociaux de race, mais aussi du genre (en particulier si on y intègre la question de la sexualité, comme le propose Isabelle Clair dans son article de 2013 dans les *Cahiers du genre*, intitulé « Pourquoi penser la sexualité pour penser le genre en sociologie ? »). La mobilité témoigne alors d'une position dominée. La sociologie, en particulier la sociologie urbaine, a analysé en ces termes des formes de mobilités contraintes moins violentes mais néanmoins plus ou moins systématiques, organisées par le pouvoir politique et liées à des positions dominées dans les rapports de pouvoir et de domination. Dans ses travaux, Camille François analyse notamment les procédures d'expulsion locative et les procédures de relogement des habitants des grands ensembles voués à la destruction. Concernant les expulsions locatives, il montre, à partir de l'observation d'audience et la consultation systématique de dossiers judiciaires, que ce sont des fractions spécifiques des classes populaires qui ne parviennent pas à maîtriser leur endettement locatif et à éviter l'expulsion au moment de la confrontation à la justice : ce sont généralement les locataires les plus démunis et les moins suivis par les services d'accompagnement de l'État social qui sont confrontés aux décisions judiciaires les plus dures. La mobilité contrainte se joue ici dans des rapports sociaux de domination économique, mais pas seulement, entre propriétaires et locataires comme entre justiciables et magistrats (« Déloger le peuple. L'État et l'administration des expulsions locatives », 2017). Concernant les procédures de relogement des habitants des grands ensembles voués à la destruction, Camille François montre comment les agents institutionnels, pour faire accepter au plus vite les offres de relogement, s'appuient sur diverses formes d'infériorisation sociale et symbolique des habitants, leur rappelant la faiblesse de leurs revenus, la mauvaise réputation de leur quartier (*Genèses*, 2014). Ces pratiques d'infériorisation reposent sur des rapports de domination de classe, mais aussi de race et de genre (pour les familles monoparentales en particulier). Ces méthodes de relogement ne visent pas à l'amélioration des conditions de vie des ménages concernés mais à la mise en œuvre de politiques de la ville dont les objectifs assumés et le vocabulaire (« mixité sociale », « diversité », « participation des habitants », « quartiers sensibles ») masquent les effets concrets pour les classes populaires et racisées, comme le montre Sylvie Tissot (*L'État et les quartiers. Genèse d'une catégorie de l'action publique*, 2007). Au début des années 1970, le Groupe de sociologie urbaine de Nanterre qualifie de « déportation » le sort réservé aux classes populaires dans les opérations de rénovation urbaine menées à Paris dans les années 1960 (*Sociologie du travail*, 1970). Les politiques de la ville engendrent effectivement des mobilités forcées pour certains habitants, qui appartiennent à des groupes socialement dominés, dont plusieurs exemples historiques ont été étudiées, comme la « percée haussmanienne » à Paris ou celle de la rue de la République à Marseille (Pierre Fournier et Sylvie Mazzella, *Marseille, entre ville et ports*, 2004).

Ces politiques participent à différentes formes de ségrégation urbaine qui informent les possibles résidentiels des différents groupes sociaux. En France, les centres des grandes villes sont devenus de plus en plus inaccessibles aux classes populaires voire aux classes moyennes, à l'exception de certains quartiers dont l'habitat s'est fortement dégradé et qui sont aujourd'hui précisément visés par des politiques de rénovation urbaine. Ces centres-villes concentrent les

emplois (notamment les plus qualifiés), les services publics, les commerces, les espaces de loisirs et d'activités sportives et culturelles. Les quartiers périphériques sont éloignés de ces ressources et sont plus spécialisés, comme en témoigne l'usage du concept de « ville-dortoir » pour désigner des villes vouées uniquement au logement. Les habitants de ces dernières doivent accepter d'importantes mobilités pendulaires pour aller travailler. L'éloignement des centres-villes des métropoles a donc pour corollaire la multiplication et l'allongement de déplacements contraints. Dans leur article « Le sens de la propriété » (ARSS, 1990), Pierre Bourdieu et Monique de Saint-Martin montrent comment le souhait d'accéder à la propriété pousse les membres des classes moyennes à accepter des distances de plus en plus grandes à leur lieu de travail et à différents services et espaces de sociabilité. Dans ses travaux, Nathalie Ortat précise les conséquences genrées de ces situations résidentielles à partir d'une enquête par entretiens menée auprès d'habitants et d'élus de trois zones périurbaines. Le périurbain attire des familles composées de ménages biactifs avec des enfants généralement en bas âge au moment de l'installation. En France les enquêtes « Emploi du temps » montrent que ces configurations correspondent à une phase d'accroissement significatif du travail domestique et sont particulièrement favorables à une forte division sexuée du travail, dans laquelle les femmes assument l'essentiel du travail ménager et parental. Les familles enquêtées par Nathalie Ortat s'installent dans des zones qui, jusqu'à présent, étaient qualifiées de rurales et dont l'équipement en matière de garde d'enfants, notamment, est réduit. Alors que c'est la proximité au lieu de travail du conjoint qui a généralement déterminé le choix du lieu d'emménagement, ce sont les femmes qui sont en première ligne pour gérer les mobilités liées à la prise en charge des enfants, à leur scolarité et à leurs activités extrascolaires. L'accession à la propriété en zone périurbaine a ainsi des conséquences importantes sur leur activité professionnelle mais aussi sur la réduction du temps dont elles disposent pour elles-mêmes, largement épuisé dans les temps de transport. Comme nous l'avons déjà vu avec les résultats de l'enquête ENVEFF, les déplacements nombreux et fragmentés accomplis par ces femmes ne lèvent pas la contrainte, au contraire, qui pèse sur des déplacements de loisirs, pour sortir le soir par exemple, dont elles doivent anticiper les dangers, préparer les itinéraires, et auxquels elles adaptent leurs tenues vestimentaires. Comme le montre les travaux de Matthieu Grossetête (ARSS, 2010) et Nicolas Renahy, pour les hommes des classes populaires rurales, l'éloignement des centres et la nécessité de recourir à la voiture pour se déplacer sur des réseaux moins bien entretenus et équipés que ceux empruntés par leurs homologues urbains de classes supérieures entraîne une exposition nettement supérieure aux accidents routiers mortels. À l'intersection des rapports sociaux de classe et de genre, les mobilités contraintes des classes moyennes et populaires et la façon dont les pouvoirs publics les organisent ont donc des effets importants sur les conditions de vie et même leur espérance de vie.

À ces mobilités contraintes s'opposent celles des groupes dominants. Pour le Groupe de sociologie urbaine de Nanterre, si les programmes de rénovation urbaine se font au détriment des classes populaires, c'est au bénéfice des élites, qui s'approprient les centres-villes, pour leur habitat mais aussi pour leurs activités économiques et politiques. Les Pinçon-Charlot ont bien décrit comment la grande bourgeoisie parvient à s'appropriier des espaces et à s'en garantir l'usage exclusif, notamment au travers de l'exemple de la construction de Deauville (*Genèses*, 1994) et des lotissements chics de Maisons-Laffitte et du Vésinet (*Les Annales de la Recherche Urbaine*, 1994). Les classes supérieures ont plus généralement suffisamment de marges de manœuvre dans le choix de leur lieu de résidence pour trouver un logement à leur goût et réduire leurs temps de transports quotidiens. Plus on monte dans l'espace social plus les mobilités semblent ainsi être choisies. C'est notamment le cas des mobilités de loisirs que constituent les voyages de vacances. En France, le temps même des vacances est resté l'apanage d'une petite élite, jusqu'à la création des congés payés (par la loi du 20 juin 1936 en France). Comme le montre Anne-Catherine Wagner

(ARSS, 2007), l'usage des vacances pour le voyage s'inscrit, dans les classes supérieures, dans la tradition du voyage de formation, évoquée précédemment, qui émerge au sein de l'aristocratie à partir du XVI^e siècle. Au XIX^e siècle, les pèlerinages, séjours de santé, excursions touristiques et séjours d'apprentissage de langues étrangères se développent au sein de la bourgeoisie et concernent aussi les jeunes filles de bonne famille dans plusieurs pays (Angleterre, Allemagne, Suisse ou Canada davantage que la France, d'après Rebecca Rogers et Françoise Thébaud, *Clio*, 2008). D'après Bertrand Réau, l'usage des vacances pour voyager ne s'étend aux classes populaires que dans les années 1960 (*Les Français et les vacances. Sociologie des pratiques et offres de loisirs*, 2011). Avec l'avènement de la troisième puis de la quatrième semaine de congés payés en 1956 et 1969, le tourisme populaire se développe par l'intervention des syndicats, des associations, des entreprises et de l'État, qui subventionne le développement de l'industrie privée du tourisme. Les différences dans la part du budget des ménages allouée aux vacances dans les différentes catégories socioprofessionnelles (Louis Chauvel, *Revue française de sociologie*, 1999) témoignent cependant du maintien d'inégalités importantes dans l'accès au tourisme. D'après les données du CREDOC, chaque année, plus de 40 % des Français ne partent pas en vacances. La proportion varie significativement selon le niveau de revenu et la catégorie socioprofessionnelle (de 35% pour les cadres à 53% pour les ouvriers). Membres de classes supérieures, moyennes et populaires ne font pas non plus le même type de voyage. D'après Guillaume Devin, qui combine les résultats de l'enquête « Vacances » de l'INSEE à ceux de l'enquête Direction du tourisme/SOFRES sur le Suivi des déplacements touristiques des Français, on observe même à partir des années 1980 une polarisation des séjours touristiques à l'étranger, dont les ménages à faibles revenus sont progressivement exclus (« Le tourisme des Français à l'étranger : aperçus sur la mobilité internationale », in *Annuaire français des relations internationales*, 2001). D'après Réau, les cadres et professions intellectuelles supérieures partent six fois plus en vacances à l'étranger – hors de la famille proche – que les ouvriers. Les voyages de ces classes supérieures se caractérisent par des changements de destination d'un séjour à l'autre, tandis que les membres des classes populaires et moyennes reviennent plus régulièrement dans le même lieu. Ils sont aussi souvent itinérants ou improvisés. Dans les classes populaires, les voyages transnationaux sont surtout le fait de familles d'origine immigrée qui maintiennent ainsi des relations plus ou moins étroites et régulières avec leur réseau de parenté et leur pays d'origine, comme en témoigne notamment l'enquête de Jennifer Bidet sur les vacances d'enfants d'immigrés français en Algérie (*Vacances au bled. La double présence des enfants d'immigrés*, 2021). Réau oppose ainsi les vacances ritualisées des familles de classes populaires et moyennes aux « familles conquérantes » des classes supérieures. Dans le contexte français, le voyage de découverte reste donc une pratique distinctive largement réservée à un groupe dominant, bourgeois et non racisé, cumulant le capital économique et culturel, voire social, nécessaire au financement et à l'organisation de tels séjours.

Si la mobilité n'est pas l'apanage des dominants, se déplacer au sein de l'espace géographique en fonction de ses goûts et de ses envies, voire dans une perspective de découverte, semble bien constituer leur privilège.

La mobilité des groupes dominants apparaît donc davantage choisie et légitime que celle des groupes dominés. De cette légitimité et de cette liberté découle un autre caractère distinctif des mobilités des élites : ayant la latitude d'inscrire leurs mobilités dans un ensemble cohérent de pratiques et ayant la possibilité de les mettre en scène (puisqu'elles sont légitimes), elles en tirent des bénéfices sociaux qui viennent s'accumuler aux ressources qu'elles détiennent déjà. Nous verrons d'abord que dans les groupes les plus dominés de l'espace social, c'est le contraire qui se produit : la mobilité coûte. Nous montrerons ensuite comment, pour certains groupes, notamment des classes moyennes et populaires stables, la mobilité a un sens ambigu : elle permet d'accéder

à certaines ressources, mais a toujours un coût, qui varie selon l'articulation des rapports sociaux. Nous verrons enfin que ce sont dans les groupes les plus dominants, en particulier pour les personnes qui cumulent une position dominante du point de vue de plusieurs rapports sociaux, que la mobilité permet de démultiplier les capitaux.

Pour comprendre le sens social des mobilités pour les groupes dominés, il est utile de mobiliser le concept de « capital d'autochtonie », repris par Jean-Noël Retière pour analyser le « capital social populaire » (*Politix*, 2003). Il rappelle que, dans l'esprit de ses premiers utilisateurs, il doit servir à réintroduire une dimension historique et une dimension spatiale dans l'analyse des classes sociales : Michel Bozon et Jean-Claude Chamboredon l'ont ainsi utilisé pour désigner la ressource symbolique dont bénéficiaient certains migrants faisant valoir leur statut d'originaires du « pays » pour l'accès aux réserves de chasse, ressource symbolique ainsi fondée sur le maintien dans le temps d'un certain rapport à un espace donné (*Ethnologie française*, 1980). La notion de capital d'autochtonie permet également de prendre en compte les spécificités locales des hiérarchies sociales. Elle désigne finalement un ensemble de capitaux (capital social, mais aussi compétences diverses) dont la valeur ne s'actualise qu'au travers d'un ancrage local spécifique. Cet ancrage nécessite-t-il d'être « immobile » ? Ce n'est pas le cas des chasseurs observés par Bozon et Chamboredon. Plusieurs travaux tendent cependant à montrer que le capital d'autochtonie de celles et ceux dont c'est la ressource principale dépend largement de leur maintien au sein d'un territoire circonscrit. Les ressources liées à l'ancrage local semblent effectivement particulièrement cruciales pour les groupes les plus dominés. Dans la lignée du travail de Jean-Noël Retière, les enquêtes ethnographiques menées par Nicolas Renahy (*Les gars du coin*, 2010) et Benoît Coquard (*Ceux qui restent*, 2019) montrent comment le maintien au sein de l'espace local d'origine et sa valorisation au travers de pratiques spécifiques (football, sociabilités amicales au sein de la sphère domestique) sont centraux dans le maintien du statut social des jeunes hommes peu diplômés en milieu rural. Dans un autre contexte géographique, Pierre Gilbert explore les pratiques d'attribution de logement social dans le quartier des Minguettes, à partir d'archives des offices HLM et d'entretiens avec des agents de ces offices. Il démontre que l'accès à des logements plus ou moins valorisés dans les attributions de logement social est l'objet de discriminations à l'encontre des fractions précaires des classes populaires, des femmes seules avec enfants et des minorités racisées. Néanmoins, les logiques de gestion locative accordent une prime à l'insertion locale des locataires, qui peut conduire à transformer le handicap de certaines minorités racisées (d'origine maghrébine) en ressource pour accéder aux logements les plus valorisés dans l'espace local. Ressource des moins dotés, le capital d'autochtonie de ces groupes dominés est fortement fragilisé par la mobilité résidentielle. Dans son travail sur les procédures de relogement des habitants des grands ensembles voués à la destruction, Camille François montre l'ampleur des bouleversements provoqués par ces relogements (*ARSS*, 2014). Il démontre, à partir du traitement de statistique de dossiers de locataires relogés, que les relogements ont souvent engendré une baisse du niveau de vie, en particulier pour celles et ceux pour qui le relogement a provoqué une dispersion des membres du ménage dans plusieurs logements différents. Les logiques institutionnelles de relogement mettent à mal les pratiques de cohabitation, de voisinage et d'interconnaissance qui constituent autant de ressources pour les personnes les moins dotées en capital économique. La fragilité du capital d'autochtonie se joue à l'intersection de différents rapports sociaux. Dans *Les filles du coin. Vivre et grandir en milieu rural* (2021), Yaëlle Amsellem-Mainguy présente le cas d'une enquêtée âgée de 27 ans qui déménagé en ville à l'adolescence pour y poursuivre sa scolarité. Elle est alors l'objet de rumeurs au sujet de sa sexualité. Dans le même temps, les effets de son petit capital scolaire sur sa trajectoire sociale sont limités par son genre. Quand elle revient s'installer dans sa région d'origine, accompagnée de son conjoint originaire d'Afrique subsaharienne, elle ne parvient pas à réintégrer les réseaux de sociabilité

locaux et se plaint d'un profond isolement. Le genre de la jeune femme et la racialisation dont fait l'objet son conjoint démultiplient les effets de sa mobilité temporaire sur son capital d'autochtonie.

Dans d'autres configurations, les effets de la mobilité sont plus ambigus. Pour les jeunes issus de classes populaires en milieu rural ou à distance des villes universitaires, la mobilité pour les études est la condition d'accumulation d'un capital scolaire qui ouvre des possibilités d'ascension sociale par le diplôme (Kersuzan et Solignac, *Economie et statistique*, 2020). Mais cette mobilité a un coût : elle limite notamment les possibilités de recourir aux réseaux d'interconnaissance locaux et aux ressources économiques familiales localisées pour se loger et, en particulier, accéder à la propriété. Sibylle Gollac montre ainsi, à partir d'une exploitation du volet « Réseaux de parenté et entraide » de l'enquête permanente sur les conditions de vie de l'INSEE que la distance entre le lieu de résidence de la personne et celui de ses parents est positivement corrélée à la probabilité de détenir un diplôme du supérieur, mais négativement à celle d'être propriétaire de sa résidence principale, à âge égal. Elle montre ainsi comment, pour les membres des classes populaires et moyennes, la mobilité spatiale concrétise un arbitrage entre stratégie d'accumulation d'un capital culturel et stratégie d'accumulation d'un capital d'autochtonie, qui favorise plutôt la transmission et l'accumulation d'un petit capital économique. Elle souligne se faisant les difficultés à obtenir un rendement social de la mobilité spatiale : l'accès à de nouvelles ressources que permet la mobilité est contrebalancé par la perte d'autres ressources. Cette ambiguïté du sens social des mobilités se retrouve pour des mobilités plus temporaires. C'est ce que montre Jennifer Bidet dans *Vacances au bled*. Le retour au « bled » des enfants d'immigrés algériens leur permet de valoriser les ressources économiques accumulées par eux-mêmes et leurs parents au cours de la migration, notamment au travers de la fréquentation des plages privées. Sur ces plages privées, ils et elles éprouvent néanmoins le mépris des élites locales, qui cumulent capitaux économiques et culturels et maîtrisent les pratiques distinctives témoignant d'une position dominante dans l'espace social local. La migration transnationale n'assure ainsi qu'une forme temporaire et limitée d'ascension sociale, pour des personnes issues de groupes dominés dans leur pays d'origine et maintenues – notamment par l'effet de rapports sociaux de race – dans les fractions dominées de l'espace social d'arrivée. Dans les classes populaires stables et moyennes, le sens social de la mobilité géographique fait aussi intervenir les rapports sociaux de genre. C'est ce que montre Anne Lambert à propos des mobilités résidentielles qui permettent à d'anciens habitants racisés de cités HLM d'accéder à la propriété en lotissement. Pour ces familles, l'accession dans ces nouveaux quartiers s'intègre à un projet d'ascension sociale en permettant notamment d'échapper au stigmate des quartiers ségrégués, qui participe aux processus de racialisation. Elle montre néanmoins que ces familles n'échappent pas à des processus de catégorisation, mis en œuvre par les élus locaux et les familles arrivées plus tôt qui habitent dans des tranches plus valorisées des lotissements. Elle montre surtout que le sens de cette mobilité résidentielle varie considérablement selon le genre. Les hommes y poursuivent leur carrière professionnelle tout en valorisant leurs compétences dans l'amélioration visible qu'ils opèrent sur les maisons durant leurs loisirs. Les femmes, elles, doivent souvent renoncer à leur emploi, en raison du coût accru des transports et des difficultés à organiser la prise en charge des enfants suite à la perte du réseau d'entraide familial et de voisinage dont elles bénéficiaient en logement HLM. Elles se trouvent alors cantonnées à un travail domestique quotidien et invisible, et se plaignent d'isolement. Si la mobilité spatiale peut engendrer des déplacements sociaux pour les membres des classes populaires stables ou moyennes, ces déplacements ne sont jamais sans ambiguïté : selon la façon dont s'articulent alors rapports sociaux de classe, de race et de genre, elle apporte de nouvelles ressources mais en obère d'autres, fragilisant parfois fortement les stratégies d'ascension sociale auxquelles participent les mobilités géographiques.

Tirer des bénéfices sociaux de la mobilité constitue ainsi un privilège des dominants. Dans *Le privilège occidental*, Amélie Le Renard s'appuie sur une enquête ethnographique auprès d'expatriés français à Dubaï. 90% de cette population est constituée de cadres et professions intellectuelles supérieures. Elle souligne à quel point l'expatriation se présente comme un avantage social pour ces migrants : d'une part la figure de l'homme blanc est valorisée à Dubaï et les rémunérations offertes à ces travailleurs sont particulièrement élevées ; d'autre part, les Français expatriés légitiment leur domination et réhaussent encore leur capital symbolique par une mise à distance des élites émiraties en promouvant le caractère « égalitaire » de la division sexuée des tâches domestiques au sein de leurs ménages (pourtant largement permise par la délégation de ces tâches à des femmes racisées), qu'ils opposent à la domination masculine qui s'exerce au sein des élites locales. La mobilité résidentielle des groupes sociaux dominants peut s'avérer socialement rentable dans d'autres contextes. Anaïs Collet montre ainsi comment les gentrificateurs de quartiers populaires, à Montreuil et à la Croix rousse, parviennent à valoriser des capitaux économiques fragilisés d'une génération à l'autre, grâce à des ressources culturelles qui leur permettent d'entreprendre une valorisation des espaces qu'ils et elles investissent (*Rester bourgeois*, 2015). Il apparaît ainsi que, pour les membres des classes supérieures, la mobilité ne fragilise pas les ressources détenues, au contraire, y compris celles liées à des ancrages locaux. Les élites parviennent à valoriser leur multilocalité. Dans un article intitulé « Le jeu de la mobilité et de l'autochtonie au sein des classes supérieures » (*Regards sociologiques*, 2010), Anne-Catherine Wagner remet en cause l'opposition entre une mobilité qui serait l'apanage des milieux les plus favorisés et un capital d'autochtonie qui serait propre aux classes populaires. Selon elle, si la capacité des classes supérieures à se déplacer d'un espace national à un autre leur confère des ressources sociales, c'est parce qu'elles parviennent à recréer de la familiarité dans chaque espace traversé, de sorte que leur mobilité n'est pas synonyme de déracinement. Certains cumulent ainsi avantages de l'expatriation et statut de notable au retour dans le château familial. Cette « autochtonie » à l'échelle mondiale est permise par une socialisation précoce au voyage, caractéristique des pratiques des enfants et jeunes des classes supérieures, mais aussi par l'existence de cercles mondains d'interconnaissance locaux et de cercles mondains d'interconnaissance à l'échelle mondiale, qui permettent aux élites cosmopolites d'être identifiées et de se retrouver dans les différents pays qu'elles traversent. Les ressources accumulées au travers des processus de formation d'un « habitus cosmopolitique », en particulier les voyages précoces, s'avèrent par ailleurs rentables sur le territoire national, scolairement et socialement, comme en témoigne le caractère distinctif, en France, de la maîtrise de l'anglais (Cédric Hugrée, Alexis Spire et Etienne Pénissat, *Les classes sociales en Europe*, 2017). Dans les classes supérieures aussi, la capacité à tirer un rendement de la multilocalité et des mobilités de plus ou moins long terme est tributaire de l'articulation entre différents rapports sociaux. Dans son article intitulé « Une cage dorée ? » (*Sociologie*, 2020), Claire Cosquer analyse les recompositions de la domination masculine à l'œuvre dans le cadre des expatriations professionnelles de ménages français à Abu Dhabi. Ces expatriations sont généralement liées à la carrière professionnelle des hommes, de sorte que leurs conjointes n'ont pas d'emploi garanti sur place, qui s'inscrirait dans leur projet de carrière personnel. Le marché du travail local s'avère d'ailleurs peu favorable à ces femmes, et sans commune mesure à celui offert aux hommes blancs. Les conjointes d'expatriés témoignent ainsi d'un fort sentiment d'isolement, au sein d'une société où la division sexuée des rôles est très fortement marquée et concrétisée dans des normes vestimentaires contraignantes et une très forte limitation des déplacements dans l'espace public. L'expatriation ne constitue ainsi une ressource sociale pour ces femmes que dans la mesure où elle augmente les ressources de leur conjoint, les rendant ainsi davantage dépendantes et de ce dernier et ne leur permettant pas de valoriser individuellement leurs ressources. L'absence de coût social de la mobilité constitue ainsi le privilège de groupes dominants à l'intersection de plusieurs rapports sociaux.

*

**

Comme nous l'avons vu, les propriétés des mobilités spatiales des membres d'une société varient considérablement selon leur position dans les rapports sociaux de pouvoir et de domination. Les mobilités des membres des groupes dominés – classes populaires, femmes, enfants et jeunes adultes, personnes racisées – apparaissent souvent illégitimes, considérées comme dangereuses, amORAles ou carrément déclarées illégales. Elles font l'objet de contrôles et de sanctions variées. Du fait du pouvoir politique qui s'exerce sur elles ou du manque de capitaux (économiques, sociaux ou culturels), elles sont souvent contraintes plutôt que choisies, qu'il s'agisse de mobilités résidentielles inter- ou intra-nationales, ou pendulaires. À l'intersection de la classe, de la race et du genre, la mobilité spatiale des hommes blancs des classes supérieures apparaît au contraire non questionnée et même valorisée, et spécifiquement libre. Cette liberté et cette légitimité permettent aux mobilités des groupes dominants de s'inscrire dans un ensemble cohérent de représentations et de pratiques et de participer, dans un cercle « vertueux », à l'accumulation de nouvelles ressources et au renforcement de la position dominante. En particulier, pour ces groupes, la mobilité ne s'oppose pas à l'autochtonie : elle engendre une multilocalité qui favorise le cumul de capitaux importants et variés, assurant une position dominante au-delà des frontières et au sein de multiples espaces locaux. Ce rapport spécifique à la mobilité spatiale semble bel et bien constituer un privilège social.

Selon Solène Brun et Claire Cosquer (*Sociologie de la race*, 2022), un « rapport social » est transversal à l'ensemble de la société et met en jeu des groupes construits comme socialement antagoniques. Il se définit à la fois par une dimension d'exploitation (qui implique une division du travail), de domination (qui renvoie à la domination symbolique) et d'oppression (qui renvoie à la violence physique). Les mobilités spatiales qui se déploient dans la société française contemporaine semblent bel et bien prises dans des rapports sociaux. Elles sont historiquement intriquées, dans le cadre de la production marchande, à l'exploitation du travail de populations minorisées – esclaves, ouvriers, migrants issus notamment d'anciennes colonies – mais aussi à l'exploitation du travail domestique des femmes. La variabilité de leur légitimité – de la valorisation à l'interdiction en passant par la réprobation – témoigne de leur imbrication dans des rapports de domination variés (genre, classe, race, âge) qui déterminent leur valeur symbolique. Parfois contraintes par la violence physique et l'intervention des forces de l'ordre, engageant pour certains leur intégrité physique, elles témoignent des rapports d'oppression qui traversent les sociétés. Si la mobilité légitime, choisie et socialement profitable constitue le privilège des groupes sociaux les plus dominants, on peut ainsi se demander dans quelle mesure les mobilités spatiales sont plus largement constitutives des rapports sociaux qui structurent nos sociétés.

3.4. Exemple de bonne copie

Un exemple de très bonne copie est fourni en annexe (copie 1038521). Cette copie a obtenu la note de 20/20

Appréciation harmonisée du binôme de correcteurs :

« Copie de 18 pages bien rédigée et menée, utilisant un grand nombre de références de manière précise et pertinente. La conclusion répond vraiment au sujet et l'ouvre sur les enjeux écologiques. Seule limite: il n'y est pas question des migrations de travail en-dehors du cas de l'expatriation; manque donc l'enjeu de l'accès au visa (privilège national). (La question des migrations pendulaires pourrait aussi être un peu plus développée). »