VIDÉOS

La mobilité entre mouvement, signification et pratiques

Par
Tim Cresswell (Géographe)

13 Septembre 2013

Pourquoi nous déplaçons-nous ? Par quels moyens ? De quelles manières... ? La mobilité ne peut se résumer qu'au simple mouvement d'un point A à un point B. Elle relève de plusieurs dimensions, toutes vécues différemment par les individus.

Pour moi, l'idée essentielle de la recherche sur les mobilités dépasse largement le simple déplacement de A à B. Et cela est vrai de tous les modes de déplacement : qu'il s'agisse d'un trajet effectué à pied, en voiture, en avion, en train, on peut, dans tous les cas, l'imaginer comme une ligne tracée sur une carte reliant un point de départ à une destination, située à l'autre extrémité. Mais la recherche sur les mobilités interroge ce qui se produit sur cette ligne, ce qui lui donne du sens, une portée sociale, au-delà du fait d'être une distance mesurable. On peut se représenter cela en analogie avec la relation entre un lieu et, par exemple, l'endroit où nous nous trouvons actuellement à Paris ; on pourrait en donner à quelqu'un les coordonnées géographiques, la latitude et la longitude, définissant une situation, un lieu. Une fois qu'on sait qu'il s'agit de Paris, on connaît aussi une foule d'autres choses à ce sujet. Vous savez que c'est la Ville Lumière, que c'est la ville des amoureux, qu'elle est liée à la Révolution française et à son histoire. Ainsi, une position géographique, un simple point sur une carte, s'enrichit de tout un ensemble d'idées significatives en plus de ce lieu, cette architecture et ces paysages qui constituent Paris. La même démarche peut être appliquée aux déplacements. Si l'on imagine le mouvement comme une ligne tracée sur une carte, de même qu'un lieu correspond à un point sur cette carte, notre rôle, est de découvrir ce qui rend cette ligne plus intéressante qu'un simple tracé : peut-on la mettre en relation significative avec la mobilité, le voyage, l'exploration, la migration pendulaire ? Toutes ces formes de déplacement peuvent être cartographiées, quantifiées, faire l'objet de statistiques, mais elles sont aussi chargées d'histoires, elles s'enrichissent du sens des différentes pratiques dont elles ont fait l'objet et qui sont politiques de toutes sortes de manières. Et elles s'inscrivent dans des récits et des histoires

politiques de toutes sortes de manières. Et elles s'inscrivent dans des récits et des histoires selon des modalités intéressantes. Je pense donc que la recherche sur les mobilités porte sur toutes ces questions plutôt que sur le simple déplacement d'un point A à un point B, et c'est ce qui m'intéresse.

Les trois dimensions qui font la richesse de cette ligne

Comment cette ligne devient-elle riche de sens, socialement importante et intéressante ? Je m'arrêterai sur trois dimensions qui font la richesse de cette ligne. Le premier est le simple facteur mouvement, le second est la signification et le troisième, la pratique. Comment cette ligne est-elle active, comment la construisons-nous, comment nous y déplaçons-nous et en faisons-nous l'expérience ? Je vais passer ces aspects en revue tour à tour.

Première dimension : le mouvement

La première dimension de la mobilité est le mouvement. Par mouvement, j'entends le simple fait de se déplacer dans l'espace, de partir d'un endroit pour se retrouver dans un autre. Ce mouvement peut correspondre à une simple ligne joignant deux points, ou à un cercle s'il s'agit de quelqu'un se déplaçant en cercles, ou à tout autre type de forme graphique imaginable. L'important étant qu'on a là quelque chose qu'on peut au moins en théorie cartographier, on peut calculer la distance parcourue, la vitesse de déplacement, et faire toutes sortes d'analyses statistiques à ce sujet. C'est souvent de cette façon que les urbanistes traitent la mobilité, certains chercheurs en sciences sociales s'intéressent surtout aux aspects statistiques et quantitatifs de la mobilité. C'est aussi souvent la façon dont les pouvoirs publics envisagent les questions de mobilité : comment et où les gens se déplacent-ils, pourquoi vont-ils ici plutôt que là, combien suivent ce trajet et à quelle vitesse se déplacent-ils ?

Deuxième dimension : la signification

La seconde dimension de la mobilité est la signification. La signification est une question importante que ne prennent pas toujours bien en compte les pouvoirs publics et les urbanistes, avec leurs modes de pensée plus technocratiques. Elle est plus souvent traitée par les chercheurs en arts et en sciences humaines. La question est ici : que signifie ce mouvement pour les personnes qui l'effectuent comme pour celles qui les entourent et y réfléchissent ? Prenons l'exemple de la marche : quelle est sa signification ? C'est une question intéressante. La marche avait un ensemble de significations particulières par exemple pour les poètes romantiques qui soudain, vers la fin du XVIIIe puis au cours du XIXe siècle, se sont mis à considérer la marche comme l'activité d'un promeneur solitaire, en général un homme. Cela pouvait aussi représenter une façon d'être en contact avec la nature. C'est ainsi que la marche a acquis de la valeur morale. Alors qu'avant cette période, la marche était pour la plupart des gens synonyme de corvée, de travail, d'une activité à

la marche était pour la plupart des gens synonyme de corvée, de travail, d'une activité à laquelle on préférait échapper : on marchait parce qu'on était obligé d'aller à un endroit où l'on ne voulait peut-être pas se rendre, ou que l'on ne pouvait atteindre que très difficilement. La marche avait donc ces deux significations. Par la suite, la marche continue d'avoir différentes significations pour différentes personnes : ainsi marcher dans Paris, s'il s'agit d'artistes, peut impliquer de vouloir perturber le mode d'organisation de la ville, de parcourir des lieux qui ne sont pas conçus pour qu'on y marche. Les artistes réfléchissent aux manières de libérer la marche et de remettre en question les conceptions des puissants. La marche a ainsi commencé à prendre toute une série de significations de révolte. Et bien sûr, la marche est chargée de significations différentes en fonction des lieux : marcher dans Paris par une journée ensoleillée est une chose. Pour un habitant du Mali qui doit parcourir huit kilomètres pour atteindre le premier point d'eau depuis son village, la marche prend un tout autre sens. Toutes ces significations sont imbriquées dans les déplacements, et l'on rencontre des aspects idéologiques, des récits, des histoires, autant de dimensions qui font qu'on ne peut pas réduire la mobilité au simple déplacement d'un point A à un point B. Enfin, la mobilité peut être pensée à une échelle plus large, comme celle des mouvements migratoires. L'immigration est un sujet toujours très polémique, et la mobilité est au cœur de ce problème. On peut tracer des lignes sur une carte, on peut dessiner des trajectoires, dénombrer des éléments, faire des analyses statistiques, mais nous savons tous que l'immigration s'accompagne d'un grand nombre de significations et de récits qui lui sont associés. Au Royaume-Uni, où, historiquement, l'on débat depuis longtemps de l'immigration, on parle à ce propos de « débordement » ou d'« inondation », mots anodins et innocents en apparence, mais qui sont en fait des métaphores charriant tout un ensemble de présuppositions sur les lieux où les immigrés parviennent à survivre. Parallèlement, les activistes qui luttent contre le racisme et la xénophobie peuvent faire valoir que l'immigration « nourrit » le pays on a là le champ lexical de la nutrition, injecte un « sang neuf » qui rend la société plus dynamique, plus intéressante et plus cosmopolite. C'est donc un phénomène qu'il faut encourager. Là encore, la signification revêt une grande importance.

Troisième dimension : la pratique

Le troisième aspect de la mobilité auquel je m'intéresse est la pratique, autrement dit nos modes de déplacement. Notre expérience du mouvement. Il arrive parfois que notre façon de nous déplacer et de vivre nos déplacements coïncide avec les récits et les significations. Ainsi la marche peut-elle être perçue comme un acte de liberté ou comme un labeur pénible. Conduire une voiture peut être vécu comme un moment d'individualisme, un espace privé, voire comme quelque chose qui augmente notre sex-appeal, si l'on en croit les publicitaires. Ou bien ce peut être un moment d'intense crispation, où nous prenons conscience d'être enfermés dans une caisse en métal

propulsée à 100 km/h, entourés d'autres gens. Ou bien nous pouvons le vivre sur le mode de la culpabilité, si nous prenons au sérieux – ce que nous devrions faire – le discours des écologistes. Il existe donc des interactions entre tous ces aspects : nos pratiques interagissent avec les récits, notre expérience de la mobilité est influencée par les récits et les significations qui l'entourent, sans toutefois qu'il y ait toujours une correspondance parfaite. On observe parfois des discordances. De nombreux philosophes, penseurs et artistes se sont servis de ces expériences pour transformer la mobilité en différentes choses. On peut concevoir une promenade dans un jardin d'une façon particulière qui transforme la marche en un exercice philosophique, marcher et méditer devenant la même chose. Toutes ces dimensions de la mobilité, mouvement, signification et pratiques, s'associent à chaque moment particulier de la mobilité. Elles ont aussi une portée politique, qui est très importante, étant donné qu'elles sont toutes prises dans des phénomènes de pouvoir c'est l'aspect que je voudrais aborder maintenant.

Mobilité et politique

Adopter une approche holistique de la mobilité suppose de saisir sa dimension politique, son rapport au pouvoir, qui l'enveloppe de tant de façons. Il en va comme d'une ressource inégalement répartie : certains y ont accès, d'autres pas, certains l'ont sous des formes différentes. Ainsi la vitesse de déplacement d'une personne peut être en corrélation étroite avec la lenteur d'une autre, ou une personne peut avoir la faculté de se déplacer parce qu'une autre est immobilisée.

La signification du mouvement et ses implications politiques

L'actualité récente nous fournit un exemple qui a fait la une des journaux, particulièrement au Royaume-Uni et aux États-Unis : les heures de pointes dans les écoles. Il s'agit des parents qui viennent déposer leurs enfants à l'école ou vont les y chercher, généralement dans les écoles primaires. Ce qui se produit le plus souvent est que des parents, souvent des mères, arrivent dans des grosses voitures, aux États-Unis ou au Royaume-Uni, et qu'un certain nombre d'accidents se produisent, des enfants sont renversés par ces grosses voitures, si bien que cela suscite une atmosphère de panique lors de ces moments. Ce sont les femmes qui sont critiquées, parce qu'elles conduisent de grosses voitures, alors que ce n'est pas nécessaire et que les enfants devraient marcher davantage pour prévenir l'obésité... Tout cela est mêlé à des questions politiques très complexes comportant des implications morales concernant l'obésité, les bons conducteurs et ceux qui ne devraient pas être autorisés à conduire, le droit et la nécessité de rouler dans de gros SUV à Londres. Et toutes ces considérations sont imbriquées entre elles. Ces grosses voitures représentent un danger pour les piétons. Et pourtant, les voitures facilitent la vie très compliquée de ces mères de famille, leur permettant de jongler avec le temps et l'espace d'une manière auparavant impossible. Ce n'est donc pas une histoire simple,

mais c'est un récit éminemment politique. C'est une histoire qui parle de pouvoir, de mouvement, des significations imbriquées dans le mouvement. Et ces relations de pouvoir présentes dans la mobilité renvoient aux trois idées développées précédemment, le mouvement, la signification et la pratique sont tous trois politiques. Le mouvement est politique : qui se déplace ? Vers quelle destination ? À quelle vitesse ? À quelle fréquence ? Ces questions en apparence purement quantitatives, voire scientifiques, ont une dimension politique. Nous voyons souvent des cartes dans les journaux, montrant une certaine forme de mobilité, associée à un inquiétant fait divers. La signification est politique : qui construit les récits de la mobilité ? Qui décide que la mobilité est synonyme de liberté, de progrès, de modernité, de citoyenneté ? Qui décide que la mobilité, du jour au lendemain, prendra le sens d'une transgression, d'une menace, d'une maladie, d'une inondation ? Tout cela est une histoire politique, la question de savoir qui contrôle le sens que l'on donne au mouvement est un enjeu politique.

La pratique du mouvement et ses implications politiques

Ensuite il y a la politique de la pratique : qui en vient à pratiquer la mobilité selon les modes qui sont les siens ? L'exemple le plus frappant est celui de l'aéroport et de l'avion. Un voyageur dans un aéroport peut franchir à toute vitesse tous les contrôles, il peut se faire refouler aux douanes ou aux postes d'immigration, il peut être stoppé avant même de monter dans l'avion, s'il n'obéit pas à une série de critères que le personnel des aéroports a retenus comme constitutifs d'une bonne mobilité, par opposition à une mauvaise mobilité. Il monte enfin à bord de l'avion qui, bien entendu, est divisé en première classe, classe affaires et classe économique. C'est l'une des rares circonstances dans la vie où l'on vous assigne une classe, une place où vous asseoir, où les gens assis en tête ont plus d'air, un meilleur repas, plus de sanitaires, tandis que les gens à l'arrière ont des maux de tête par manque d'oxygène, moins de toilettes à leur disposition, moins d'espace pour leurs jambes, moins de tout. La manière dont l'expérience et la pratique de la mobilité sont différenciées est ici tout à fait explicite. Et l'on pourrait en donner encore bien d'autres exemples. Je pense à ces personnes qui se font régulièrement contrôler par la police depuis le 11 septembre dans les villes occidentales, ou aux ressortissants des pays du Moyen-Orient qui sont fréquemment interpelés sous toutes sortes de prétextes. Une expression dont on a beaucoup parlé circule dans les villes américaines : « driving wild black », l'idée étant qu'un Noir au volant d'une voiture, surtout s'il s'agit d'un modèle qui semble assez cher, a dix fois plus de chances de se faire contrôler qu'un Blanc, parce qu'on le soupçonnera d'avoir volé la voiture ou de l'avoir achetée avec de l'argent sale. Le mouvement, la signification et la pratique font tous partie des politiques de la mobilité, le tout étant traversé d'enjeux de pouvoirs, de rapports de domination et d'oppression, mais aussi de résistance, parce que les gens utilisent également la mobilité pour résister à ces formes de pouvoir.

formes de pouvoir.

Les constellations de la mobilité

Le dernier point que je souhaite aborder ici est l'idée que tout cela constitue ce que j'appelle les « constellations de la mobilité ». Une constellation de la mobilité est une structure plus ou moins durable, une conception plus ou moins structurée de la façon dont les mouvements, les significations et les pratiques s'articulent les uns avec les autres. Ma thèse est que ces constellations varient au gré de l'histoire et de la géographie. Si l'on considère l'Europe à l'époque féodale, on constate que la mobilité, sur de longues distances, est le privilège d'un petit nombre de personnes.

La constellation de la mobilité à l'époque féodale

Si l'on dresse une carte de la mobilité féodale, on constate que la grande majorité des déplacements s'inscrit dans une sorte de rayon d'environ 11 km à partir du lieu d'habitation. On rencontre quelques exceptions, il y a toujours des exceptions qui sortent de l'ordre : les musiciens, les troubadours, les croisés, les moines et les vagabonds commencèrent à émerger peu à peu, transformant la représentation féodale de la mobilité. La mobilité était avant tout du ressort des rois et des seigneurs, conformément aux structures de domination en place dans les cultures européennes de l'époque. Le pouvoir de contrôle et de régulation de la mobilité était donc exclusivement aux mains d'un très petit nombre de personnes ; la grande majorité des gens étaient soumis à des règles, soigneusement contrôlés et n'avaient aucune possibilité de parcourir de grandes distances.

La constellation de la mobilité pendant la Renaissance

Au cours de la période qui s'étend du XIVe au XVIe siècle, on assiste à un abandon progressif de cette représentation, parallèlement aux transformations de l'agriculture et des lois. On voit émerger une catégorie de personnes, les vagabonds ou itinérants, qui n'étaient attachés à aucune terre et qui avaient été affranchis du servage. Il devint alors possible, pour un serf ou un paysan, de se rendre dans une ville de ce qui est maintenant l'Allemagne, par exemple, d'y séjourner pendant un an et un jour et d'être en conséquence libéré de ses obligations de paysan ou de serf. De là vient l'expression « la ville affranchit les hommes », idéalement, elle les rendait libres. La mobilité était étroitement liée à cette idée. Quand on a commencé à 10, voir 20, voire 100 personnes s'installer dans une petite ville, disons à la fin du XIVe ou au XVe siècle, est apparue soudain une nouvelle perception de la façon dont il fallait considérer ce phénomène, qui se présentait dans le cadre de la nation, de l'État ou de la communauté locale. On commença à donner aux gens des laissez-passer de différents types. Le passeport trouve son origine à cette époque, non pas national tel que nous le connaissons aujourd'hui, mais sous la forme d'une sorte de

passeport local. À Berne en Suisse, par exemple, les gens du XVe siècle recevaient des laissez-passer pour attester de leur appartenance à ce lieu. En l'absence de laissez-passer, on pouvait être chassé de la ville en tant que vagabond ou mendiant. Et si l'on y revenait et qu'on était pris et jugé, on pouvait recevoir au front un stigmate en forme d'étoile. Comme une forme de contrôle biométrique avant l'heure, avec l'idée que le corps peut être le lieu d'inscription de l'identité et que la mobilité peut être contrôlée.

La constellation de la mobilité à l'époque moderne

À mesure qu'on entre dans l'ère moderne, l'État-nation commence à devenir la structure ou l'échelon au niveau duquel s'organise la mobilité. Le passeport devient un sésame pour franchir les frontières, la police commence à contrôler la mobilité comme un enjeu national et non plus local. Et les mouvements migratoires commencent à se manifester à une échelle bien plus importante, à la fois par le nombre des migrants et la rapidité des flux. Avec la révolution industrielle se met en place l'infrastructure ferroviaire et on assiste aux débuts du travail saisonnier. Ainsi, dans le sud de la France, des gens affluent de toute l'Europe pour faire les vendanges à un moment donné, avant de repartir. On commence à avoir une image plus marquée de la présence des étrangers au sein de la nation. Et l'on voit émerger des idées nouvelles dans les sciences : les hommes ne pensent plus qu'ils sont au centre de l'univers. La terre tourne désormais autour du soleil, ce qui transforme la représentation que les hommes se font d'eux-mêmes. La physique commence à élaborer des théories, le droit moderne se développe, on définit le citoyen comme une personne qui peut se déplacer au sein de l'État-nation, franchir les frontières entre deux États-nations, comme quelqu'un qui appartient à un endroit ; quant au « non-citoyen », il n'est plus considéré comme un vagabond, mais comme l'autre, comme l'étranger. Au XIVe siècle, un étranger est quelqu'un qui habite à plus de 15 km de chez vous. Quand s'établit définitivement l'État-nation, au XIXe siècle, on voit émerger la figure de l'étranger comme quelqu'un venant d'un autre État-nation, et que commence à entourer un sentiment de peur, de peur morale. On peut donc étudier la constellation de la mobilité à l'époque féodale au sens large, puis à l'époque de la Renaissance et à l'époque moderne, moment où la mobilité devient un élément de progrès, avec la liberté, avec les développements technologiques du chemin de fer, avec l'exaltation des futuristes italiens devant les possibilités offertes par la vitesse et par les machines, tous ces éléments étant imbriqués les unes dans les autres.

La constellation de la mobilité aujourd'hui

La question, me semble-t-il, est donc de savoir dans quelle constellation de la mobilité nous trouvons-nous aujourd'hui et dans quel sens elle évolue. Quels sont les significations, les pratiques et les mouvements qui s'articulent entre eux au XXIe siècle ? Nous ne connaissons pas encore la réponse à cette question, mais nous savons que cela

échappe de plus en plus aux capacités de contrôle des États-nations. On trouve donc des organisations supranationales, comme les Nations-Unies, l'espace Schengen, l'Union Européenne, différentes instances des Nations-Unies, qui toutes essaient de réguler les mouvements de réfugiés et autres formes de mobilité selon des modalités nouvelles. On compte aussi de plus en plus de mesures répressives, de mouvements de panique, de menaces. La mobilité semble être à la fois un élément vital du monde dans lequel nous vivons et un virus, elle est représentée comme un virus, une menace constante de destruction de ce monde, que ce soit par l'immigration ou les épidémies comme le syndrome respiratoire aigu sévère, la grippe aviaire ou la grippe porcine. Dès qu'éclatent ces épidémies, les aéroports sont paralysés, les journaux se couvrent de cartes géographiques, un mouvement de panique gagne la planète et tout cela a trait à la mobilité. D'où ce phénomène provient-il ? C'est une question qui pose un défi au monde réel.

Thématiques associées :

MODES DE VIE

THÉORIES

Pour citer cette publication :

Tim Cresswell (13 Septembre 2013), « La mobilité entre mouvement, signification et pratiques », Préparer la transition mobilitaire. Consulté le 03 Mai 2024, URL: https://forumviesmobiles.org/videos/1163/la-mobilite-entre-mouvement-signification-et-pratiques

---

Les Vidéos du Forum Vies Mobiles sont mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 3.0 France.
Les autorisations au-delà du champ de cette licence peuvent être obtenues en nous contactant via ce formulaire de contact.

[1] http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/fr/

http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/fr/

[2] http://forumviesmobiles.org

[3] http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/fr/

[4] http://fr.fvm.localhost/modal_forms/nojs/contact