VIDÉOS

La mise en scène des mobilités

Par
Ole B. Jensen (Urbaniste)

04 Mars 2014

La mobilité est bien plus que le simple déplacement d'un point A vers un point B. Socialement, la face sombre des mobilités a été étudiée abondamment. Mais elle comporte également de nombreuses approches pragmatiques et créatives, familières aux designers, et dont la classe politique, selon Ole Jensen, gagnerait à prendre toute la mesure.

Je me propose ici d'examiner la notion de « mise en scène des mobilités » Je souhaiterais aussi illustrer par quelques exemples l'intérêt de ce concept. Commençons par un petit exercice d'imagination. Imaginez-vous sur le chemin du travail, dans les transports d'abord en voiture, en bus, en train ou à vélo puis faisant les quelques pas qui séparent le parking du bureau. Au cours de ce trajet, vous aurez certainement été mêlé à des interactions multiples, avec d'autres automobilistes ou piétons et d'autres personnes encore. Selon toute vraisemblance, cette expérience aura comporté une part de routine et une part d'improvisation. Peu importe que vous sachiez ou non ce qui vous occupait l'esprit pendant ce trajet, ce déplacement est immanquablement un reflet de qui vous êtes, de votre relation à l'environnement construit et à vos semblables. Le trajet du matin est donc une pratique « incorporée », souvent influencée par d'autres agents/aspects sociaux, et qui se déroule toujours dans un cadre matériel et physique. On peut donc dire que la « mobilité situationnelle » du trajet du matin comprend des éléments laissés au libre choix de chacun : l'itinéraire emprunté, le mode de déplacement, le style de conduite détendu ou agressif, le choix de la place assise, etc.

Les mobilités mises en scène d'en haut et d'en bas

Ces éléments sont tous l'expression d'une mise en scène intégrant une grande part d'autodétermination : c'est vous qui choisissez. Mais chemin faisant, d'autres éléments interfèrent : feux de circulation, horaires des transports, aménagement des routes, régulation du trafic, signalétique, etc. vous rappellent qu'un niveau supérieur de mise en scène s'impose également à vous. Si l'on envisage la réalité de ce trajet domicile-travail

scène s'impose également à vous. Si l'on envisage la réalité de ce trajet domicile-travail sous cet angle, on obtient un très bon aperçu de ce que recouvre la notion de « mobilités mises en scène », à savoir des « mobilités en situation ». En d'autres termes, l'idée maîtresse est que la mobilité est bien plus qu'un simple déplacement d'un point A vers un point B. Elle traduit dans quelle mesure la circulation des personnes et des biens, des informations et des signes façonne notre compréhension de nous-mêmes et des autres dans l'environnement construit. Cette perspective a pour point de départ ce qu'on a coutume d'appeler le « le tournant de la mobilité ». Mais elle poursuit l'analyse en termes de relation entre le mouvement et l'environnement. Les mobilités ne sont donc pas de simples faits contingents qui se produiraient accidentellement. Elles sont minutieusement organisées, planifiées, ou mises en scène d'en haut. En même temps, et dans une mesure tout aussi importante, elles sont assumées, jouées et vécues, puisque les hommes se mettent aussi en scène, depuis le bas. La mise en scène des mobilités est donc un processus dynamique à mi-chemin entre un fait passif et subi un feu de circulation arrête votre course, des horaires de correspondance déterminent vos itinéraires, et les actions d'individus en interaction et faisant des choix dans différentes formes de négociations, comme celle du piéton se frayant un chemin sur le trottoir au milieu d'autres piétons.

Nouveau lexique des mobilités

La question fondamentale que l'on peut poser dans cette optique est la suivante : quelles sont les conditions physiques, sociales, techniques et culturelles de la mise en scène des mobilités contemporaines ? Considérée comme une contribution particulière au champ des recherches mobilitaires, cette approche débouche sur une série de concepts nés de réflexions théoriques mais vérifiés empiriquement, et qui contribuent à ce que l'on pourrait appeler un « nouveau lexique des mobilités ». Voici quelques exemples de notions que j'aimerais proposer pour alimenter ce vocabulaire des mobilités.

1. « Co-mobilité »

Le premier exemple porte sur la notion de « co-mobilité », une circulation dynamique et éphémère se joignant et se détachant de groupes au cours de déplacement urbains. Les personnes y forment une « équipe », à l'image de familles ou de groupes d'amis circulant dans la ville à pied ou en voiture.

2. « Agrégations temporaires »

Le deuxième exemple est celui des agrégations temporaires que l'on peut observer aux passages cloutés, lorsque des piétons s'arrêtent à un feu rouge et forment un groupe qui attend pour traverser, ou dans un ascenseur, lorsque plusieurs personnes, jusque-là de

attend pour traverser, ou dans un ascenseur, lorsque plusieurs personnes, jusque-là de parfaits étrangers, embarquent soudain le temps d'un court trajet pour une ascension commune.

3. « Négociation en mouvement »

Autre concept : la négociation en mouvement, également dérivé de la problématique de la mise en scène des mobilités et désignant l'interaction dynamique qui se joue à chaque fois que nous mettons en œuvre des formes de mobilité dans un lieu de transit très fréquenté, ou lorsque la « co-mobilité » se traduit par une prise de décision plus ou moins explicite quant à l'itinéraire ou au mode de transport à emprunter par exemple : suit-on le trajet A ou B ? Va-t-on au centre commercial ou ailleurs ?. Ces négociations se déroulent intérieurement, dans le cadre de la « co-mobilité », mais elles pourront tout aussi bien se jouer sur un plan extérieur et se négocier avec d'autres personnes. À titre d'exemple, on ne choisit pas toujours où aller : des aléas, tels que de longues files d'attente, nous font parfois emprunter des trajets alternatifs ou d'autres moyens de se rendre sur un lieu. Bien d'autres notions découlent de cette idée de « mobilités mises en scène » et constitueront la colonne vertébrale de notre ouvrage, mais je pense que l'essentiel est de percevoir la ville contemporaine comme un assemblage de circulations de personnes, de biens, d'informations et de signes interconnectées, concourant à ce que j'appelle la signification du mouvement. Quelles sont les répercussions réelles de ce mouvement ? En quoi modifie-t-il nos relations sociales, nos visions individuelles et, ce qui est tout aussi important, la compréhension de notre environnement, construit ou naturel ? Actuellement, les paysages vécus des mobilités en réseaux sont à l'origine d'expériences individuelles et de processus collectifs. Nous y trouvons la dualité inclusion/exclusion, des sites, des zones et des individus pouvant être connectés ou non, et donc être confronté à des relations complexes de capital mobilité ou motilité, comme certains qualifient la capacité à se mouvoir.

Situationnisme mobile : une voie pour enrichir le champ des mobilités

Quoique notre ouvrage se rattache au courant du tournant de la mobilité il s'efforce d'y convoquer une série de publications et d'essais probablement moins familiers à son lectorat habituel, concernant notamment l'architecture, le design et l'aménagement. Je me propose en effet de montrer en quoi les liens entre la littérature mobilitaire et le design sont susceptibles d'enrichir notre compréhension et réflexion. J'avance donc l'idée que le travail que nous menons dans cette perspective peut être qualifié de « situationnisme mobile ». J'entends ainsi placer les pratiques réelles, « en situation », au cœur de l'analyse.

Selon cet angle d'approche des mobilités mises en scène, je conçois une « situation mobile » comme un événement dynamique et axé sur le processus inscrit dans l'espace/temps, et non pas comme un point fixe. Par exemple, pour aborder toutes les technologies numériques de réseau, telles que les systèmes de navigation GPS, les smart phones et les applications modifiant notre façon de vivre la ville, nous devons, à mon avis, cesser de concevoir la situation, c'est-à-dire l'ici et maintenant, de manière statique, car les réseaux et les technologies de la communication abolissent les distances et nous relient à d'autres personnes, d'autres strates d'informations dans la ville. Il me semble moins intéressant de penser cette forme de situation sur le modèle d'un simple face-à-face, d'une interaction reposant sur une proximité spatiale. Il convient selon moi d'y joindre l'idée qu'elle est une extension, une amplitude, transmise par ces technologies. Cette conception doit beaucoup au travail du sociologue canadien Erving Goffman, qui a longuement travaillé sur le face-à-face dans la ville et dans les lieux publics. Je propose donc ici de replacer l'approche de Goffman dans un autre contexte, de la transposer, si vous voulez, dans un cadre plus contemporain : sa finesse d'analyse des micro-détails du quotidien, examinant comment les citadins évoluent dans l'espace et interagissent, fait écho à des problématiques plus contemporaines, comme celle des technologies numériques interférant dans nos déplacements urbains et jouant un rôle médiateur dans notre façon de vivre la ville. Pour « recontextualiser » Goffman, l'analyse de la situation doit donc dépasser la dimension d'une interaction en face-à-face.

Une multitude de réseaux inscrits dans une situation mobile unique

Les manifestations de l'importance prise par les nouvelles technologies ne manquent pas : les systèmes de transport intelligents (STI), déployés dans un nombre croissant de villes du monde entier, en sont un exemple De même, les outils de géolocalisation, de plus en plus répandus et chargés de guider l'usager en quête d'un restaurant, d'un magasin ou d'un bar, illustrent l'emprise croissante de la technologie sur la situation et la nécessité qui en découle de penser un « ici et maintenant » de grande amplitude, dépassant les limites du simple face-à-face. Aujourd'hui, le voyage intègre bien souvent cette dimension : le voyageur communique et se déplace en même temps. J'aime l'idée que nous « transportons du réseau », à savoir, que nous nous déplaçons dans des réseaux de transport, mais que nous transportons également des réseaux. Sans doute avez-vous remarqué dans les transports en commun, que la première chose que l'on fait en répondant au téléphone est d'informer son interlocuteur « qu'on est dans le bus » ou « dans le train », etc. Les interactions de grande amplitude et à distance, comme je les nomme, prennent donc de plus en plus d'importance et s'inscrivent aussi dans le maillage technologique auquel nous devons nous associer en tant que sujets mobiles. On peut donc dire que par toutes sortes de moyens, la situation hic et nunc du sujet mobile se

déploie ; en termes matériels, ce déploiement peut être tributaire des équipements et liaisons physiques des infrastructures ou, dans le cas des technologies, des informations qui nous parviennent chemin faisant sur les opportunités et difficultés du moment. Ainsi, la situation mobile peut s'appliquer aussi bien à une personne qui se déplace sur un mode traditionnel, qu'intégrer des technologies de communication très complexes et d'envergure mondiale.

Mobilités in situ : de l'échelle individuelle à l'échelle globale

En résumé, on peut dire que le « situationnisme mobile » est une grille d'analyse qui permet de changer d'échelle, de passer du corps au global, comme par exemple lorsque je me déplace en ville à l'aide d'une application utilisant le GPS. Est-il pertinent de se demander à quelle échelle je me situe ? Je ne le crois pas. Il est plus intéressant de saisir dans quelle mesure ma situation s'inscrit alors dans ces perspectives à différentes échelles. Ajoutons que cette grille de lecture explore les pratiques mobiles dans leur dimension créative. Les personnes mobiles accomplissent une démarche qui suppose à la fois une routine et un fort taux d'improvisation. Les trajets quotidiens sont en effet parfois très balisés et presque répétitifs, mais ils sont aussi fréquemment conditionnés par notre aptitude à prendre des décisions sur le champ, sans hésitation. Je cherche finalement à montrer que la notion de « mobilités in situ » tel que j'ai baptisé les mobilités situationnelles met à jour le caractère et les pratiques relationnels et associatifs, agissant dans les réseaux et les environnements, et permettant ou restreignant les actions de l'individu. Je n'essaie pas de dire qu'il n'existe pas de principe supérieur à l'individu ou de propriétés systémiques à l'œuvre ; ni que l'agent humain est un champ de force omnipotent ou isolé. Je pense plutôt que le sujet humain mobile est une entité en constante médiation et en négociation perpétuelle, qui agit au cœur d'un réseau complexe d'écosystèmes et passe du très local à l'infiniment global.

Dix pistes pour la recherche à venir

À la fin de mon ouvrage, je propose dix pistes pour la recherche future sur les mobilités que je souhaiterais évoquer rapidement. Certaines de ces propositions peuvent avoir des accents de manifeste, mais je pense qu'au nom de la clarté il faut dire ouvertement ce que l'on pense, quitte à se montrer parfois un brin provocateur.

1. Penser les mobilités au pluriel

En premier lieu, je crois que nous devons penser les mobilités au pluriel. Je n'entends pas seulement rendre compte des nombreux modes de déplacement possibles, marche, train,

seulement rendre compte des nombreux modes de déplacement possibles, marche, train, avion, etc., mais aussi du fait que la diversité empirique et la stratification multiple des mobilités nourrissent notre langage. C'est la raison pour laquelle nous parlons de mobilités au pluriel et non au singulier. Nous parlons donc d'un phénomène complexe et, d'un point de vue intellectuel, très varié.

2. Le champ des mobilités est multidisciplinaire

Il s'ensuit qu'il n'existe pas une discipline unique pouvant à elle seule traiter la question des mobilités. La multidisciplinarité est de mise.

3. Appréhender les formes statiques sous l'angle des mobilités

La troisième idée que j'avance dans cet ouvrage - et c'est peut-être davantage une réponse à des approches théoriques plus sédentaires - est la suivante : la réflexion sur les mobilités ne consiste pas à tout ramener aux flux. J'entends seulement suggérer qu'en examinant le réel à travers le prisme des mobilités, on peut saisir les structures, lieux et formes statiques sous un jour différent. L'idée n'est donc pas que tout serait pris dans un mouvement perpétuel généralisé ; néanmoins, il est pertinent d'appréhender les propriétés plus ou moins statiques et structurelles d'un point de vue mobile ou des mobilités.

4. Saisir les lieux dans leur dimension relationnelle

La quatrième proposition que je souhaite évoquer à la fin de l'ouvrage "Staging Mobilities " est que si l'on envisage les mobilités sous ce jour particulier, il faut appréhender les lieux dans une perspective relationnelle. Quelle que soit l'échelle et le niveau envisagés, tout site, lieu, région, ville, devra être pris dans sa dimension relationnelle, dans sa relation à d'autres lieux ou sites. Et je pense que la nature de cette relation est liée à la question des mobilités et des immobilités, des flux de circulation et des points de friction et à la façon dont le tout interagit.

5. Penser les lieux de transit comme des espaces publics

Cinquième proposition, qui pourra sembler plus surprenante ou plus étrange : la nécessité de penser les lieux de circulation, ce que j'appelle les « armatures » dans le livre, ou vecteurs du mouvement dans leur mode de configuration de l'espace public. Nous avons tendance à les réduire à leur fonction instrumentale, consistant à assurer le passage d'un point A à un point B. En réalité, elles ont la capacité de former nos nouvelles agoras, des lieux de confrontation aux idées et à la délibération publique, si on le souhaite, et il me semble qu'il s'y produit une quantité d'interactions qui mériteraient d'être examinées.

6. Appeler à une réflexion sur les potentialités mobilitaires

Ma sixième proposition est le corollaire de la précédente. Si l'on accepte d'envisager les lieux de transit comme des agoras potentielles, des lieux de concrétisation de la sphère publique, j'en appelle à une réflexion sur les potentialités des mobilités. Une tradition solidement ancrée au sein des sciences sociales a mis en évidence ce que je nomme la « face obscure » des mobilités, pointant une série de problèmes délicats. La pertinence de cet angle d'approche est indéniable. Je pense toutefois que pour explorer ce que ces espaces peuvent offrir, à savoir ouvrir des perspectives sur de nouvelles formes d'interactions sociales, il convient de privilégier un autre angle d'approche, orienté sur les potentialités. Or il me semble que l'architecture et le design sont souvent plus à même de traiter ces questions que la sociologie. C'est pourquoi je travaille avec des architectes et designers afin d'apprendre à penser les potentialités, à discerner les potentialités des « situations mobiles ».

7. Comprendre la « face obscure » des mobilités

Cela me conduit bien sûr à ma septième proposition, à savoir qu'il faut continuer à s'intéresser à « la face obscure » des mobilités. Toute démarche critique dans le champ des recherches mobilitaires doit admettre la nécessité de penser à la fois le champ des potentialités et la face obscure des mobilités. Cet envers négatif peut être compris comme les différentes formes de l'exclusion sociale, du pouvoir, de la ségrégation, ainsi que certaines problématiques plus contemporaines ayant trait aux dysfonctionnements des systèmes, crises, ruptures, et à toutes les formes de vulnérabilités de ces systèmes qui nous exposent à des dérèglements.

8. Examiner le « design des mobilités »

Huitième proposition et aboutissement des points précédents : notre réflexion sur les mobilités pourrait gagner en acuité si nous examinions le champ du design : design architectural mais aussi design industriel et design des systèmes, qui sont autant de façons de concevoir les conditions de ces mobilités in situ. Dans cette optique, je propose d'explorer la notion de « design des mobilités ». Comment les décisions prises sur différentes conceptions et aménagements modifient-elles de fait les contextes dans lesquels nous évoluons ? Ce pourrait être, me semble-t-il, un nouveau champ d'investigation pour mes activités de chercheur.

9. Intégrer la dimension pragmatique au champ des études mobilitaires

9. Intégrer la dimension pragmatique au champ des études mobilitaires

Ma neuvième proposition a trait à la dimension pragmatique de tout ceci. Agir en fonction des conséquences pratiques que pourrait avoir telle ou telle intervention me semble être une démarche très importante. Je pense que c'est une des questions que se posent les designers avant d'intervenir : « que se passerait-il si…? ». Cette démarche s'accorde à merveille avec certaines des potentialités recelées par le champ du design et il serait sans doute utile de les transposer ou de nous en inspirer pour notre recherche sur les mobilités.

10. Comprendre les mobilités in situ : une démarche féconde

Enfin, le dernier des dix points énumérés dans le livre constate que tout prend sens in situ. Je pense que nous avons beaucoup à gagner à adopter ce point de vue « situationnel ». Je suis bien évidemment conscient de l'importance structurelle et théorique des macro-perspectives, car elles décrivent comment la société au sens large et le capital mondial créent diverses conditions. Malgré tout, je pense que c'est là que s'établit une filiation entre la réflexion allant de Simmel à Goffman et mes propres travaux. À mon avis, il est nécessaire d'appréhender la variété des situations pratiques sur le terrain pour comprendre les mobilités. Je suis donc convaincu que le lieu le plus fertile pour étudier cette complexité est celui des pratiques de tous les jours et des situations vécues.

Intégrer le point de vue individuel dans les politiques publiques

Pour conclure cette vision de la mise en scène des mobilités, je ne chercherai pas nécessairement à donner une réponse, mais du moins à poser une question. Une des questions pertinentes, dans le champ des recherches mobilitaires, serait celle de la transposition de cette perspective en termes de politiques publiques. Y a-t-il un lien à faire avec la politique, l'aménagement, les différentes façons d'organiser ou de penser l'organisation de notre société ? Je pense que le point de vue « situationnel » pourrait être un bon antidote, par exemple, aux calculs abstraits des données sur le trafic routier, ces démarches théoriques menées à grande échelle et qui semblent inspirer nombre de projets d'aménagement et de politiques publiques. Si l'on envisage les pratiques de mobilité sous l'angle situationnel, on ne peut ignorer, selon moi, que les espaces considérés sont des espaces habités dans lesquels évoluent des individus. Par conséquent, toute politique, tout aménagement, toute intervention réglementaire ciblant ces aspects devra aussi intégrer cette dimension. Certes, il faut beaucoup de données, des Big Data et une vaste compréhension structurelle pour organiser les grandes villes et les sociétés d'aujourd'hui. Mais à faire l'impasse sur le point de vue de l'individu, on passera à côté de l'essentiel. Je pense ainsi que cette perspective est une réponse possible à la question de l'implication politique dans l'étude de la mise en scène des mobilités.

Thématiques associées :

MODES DE VIE

POLITIQUES

THÉORIES

Pour citer cette publication :

Ole B. Jensen (04 Mars 2014), « La mise en scène des mobilités », Préparer la transition mobilitaire. Consulté le 05 Mai 2024, URL: https://forumviesmobiles.org/videos/2212/la-mise-en-scene-des-mobilites

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/
[2] http://forumviesmobiles.org
[3] http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/fr/
[4] http://fr.fvm.localhost/modal_forms/nojs/contact