

Les mobilités, une affaire de culture

Par Gilles Fumey, université de Paris-IV et laboratoire ENeC (Espace, nature et culture) du CNRS



La maîtrise de la distance a été l'un des premiers défis de l'humanité. Depuis qu'*Homo sapiens* s'est levé dans la savane du Kenya il y a quatre millions d'années, la distance est devenue une question culturelle. Chaque homme s'est mis à interpréter cette distance et a cherché des moyens de la franchir. La distance reste aujourd'hui toujours au centre de nombreuses pratiques sociales de l'espace géographique, qu'il soit physique et « rugueux » ou, plus nouveau, dématérialisé par les nouvelles technologies. La turbulence qui saisit la planète actuelle à toutes les échelles depuis quelques décennies exprime un besoin intrinsèque de l'être humain de connaître l'ailleurs, le désir de rencontrer et, de ce fait, le besoin de se déplacer. Mais au fur et à mesure que certaines frontières se sont ouvertes et que la mobilité s'est accrue pour une part non négligeable de l'humanité, le monde s'est fermé pour d'autres voyant surgir, ici ou là, des obstacles à leur désir de mobilité : frontières politiques et physiques difficiles à franchir comme les murs en Israël et au Sud des Etats-Unis, mais aussi distances culturelles et idéologiques insurmontables qui assignent à résidence. **Jamais on a autant circulé dans le monde, mais jamais on a autant enfermé.**



Vélo couché (ou cubilette) : la mobilité-plaisir

C'est pourquoi travailler sur les systèmes et les modes de transport pousse à intégrer la dimension culturelle des techniques permettant les mobilités. Il faut l'intégrer ces techniques à des contextes économiques facilement identifiables par la statistique, mais aussi dégager le sens des mobilités par des approches culturelles que certains géographes comme Paul Claval en France, pour ne citer que lui, avaient mis en lumière il y a plusieurs décennies [1].

Perceptions

Car les réseaux de transport autant que les modes de déplacement expriment des représentations qui ne sont pas neutres, à la fois à l'échelle de l'utilisateur qui choisit tel mode en fonction de choix qui ne sont pas qu'économiques, et à des échelles plus globales qui offrent des systèmes de mobilité en rapport avec certaines histoires et idéologies. Choisir le train plutôt que l'avion en ces temps où l'opinion publique est sensibilisée au développement durable tient bien à la culture. La France et ses réseaux hiérarchisés, hérités d'une conception centralisée de l'Etat, montre suffisamment de différences par rapport à ses voisins allemand, suisse ou italien, pour mettre en relief quelle part considérable les cultures politiques et techniques orientent des pratiques territoriales de mobilité. L'étoile ferroviaire et routière autour de la capitale est un modèle assez rare dans le monde pour être signalé. De ce fait, la perception des territoires s'en trouve elle-même changée et, dans une boucle de rétroaction positive - ou négative, pour ceux qui s'estiment à l'écart des grands réseaux -, elle engendre des adaptations qui corrigent ou accentuent les effets de centralité ou de dispersion sur des maillages aux formes déterminantes. Le phénomène de métropolisation dans le monde comme en France ne sont pas étrangers à ces jeux-là. Ni d'ailleurs le tourisme qui après avoir investi des zones bien identifiées au bout du train - les fameuses « stations » - ou de la route, peut se pratiquer sur des territoires quasi vides avec l'automobile, voire déserts avec des pratiques pédestres.

D'hier à aujourd'hui, **chaque époque a inscrit ses perceptions territoriales à même de dessiner des réseaux de transport.** L'histoire ferroviaire raconte comment la classe montante du 19e siècle en Europe s'est approprié le train sur certaines destinations symboliques voire mythiques. L'Orient Express, dans sa désignation même, à l'instar de ce que furent certains trains pionniers vers l'Ouest américain, exprime ce rêve d'un Ailleurs puisé aux meilleures sources de la mythologie, de la littérature, de la peinture et de l'histoire. Tout comme les autres trains, y compris les trains miniers qui atteignaient les sites géologiques censés apporter l'or et les richesses à ces rêveurs d'un paradis matériel sur terre. Les paquebots d'hier et d'aujourd'hui comme les gros porteurs aériens qui desservent des destinations « de rêve » portent encore cette vision d'un lointain plein de promesses comme les Croisés et les pèlerins du Moyen Age qui ont tracé des routes vers Rome, Jérusalem, Compostelle cherchaient leur salut, quête qui ne semble pas terminée aujourd'hui puisque ces routes attirent de plus en plus de randonneurs-pèlerins. Stevenson sur son âne, parcourant les Cévennes, ne faisait-il pas le récit d'une expérience personnelle qui a inspiré de nouvelles vagues de marcheurs sur ses propres pas...

Moins prosaïquement, les villes et les campagnes d'aujourd'hui qui leur sont associées inspirent aussi de longs itinéraires de traverse aux touristes en quête de sensations gustatives sur les routes des vins, de la lavande ou du rhum. Qu'elles soient peu fréquentées ou reliées à des sentiers de grande randonnée sur d'anciennes drailles parcourues jadis par les troupeaux et leurs bergers, tout cela ne change rien à l'affaire : on ne se met pas en route sans porter en soi des représentations très précises non seulement sur les objectifs qu'on se fixe mais sur les réseaux et les modes de transport qu'on va emprunter pour y parvenir.

Pratiques



Ueno, Tôkyô : la foule (pour les Occidentaux) ou l'admirable flux contrôlé d'une population très mobile

De ce fait, les pratiques vont relayer cette charge culturelle des « mobilitaires ». L'aspiration la plus pressante d'aujourd'hui est devenue la vitesse. La vitesse est, elle-même, une donnée culturelle que se sont appropriés les pays modernes pour faire évoluer les pratiques de mobilité vers un « meilleur » accès aux réseaux. Elle a offert, au moins dans les intentions, la satisfaction d'une revendication à ceux qui se sentaient confinés chez eux. Perçue comme une valeur sociale et culturelle, la vitesse peut pourtant y aliéner certains territoires - qui vont être franchis sans êtres parcourus - mais ce n'est jamais écrit d'avance. Dans le même temps, **l'hypermobilité peut changer la nature de certaines échelles et la capacité de maîtrise des différentes métriques de la mobilité**, y compris la lenteur, selon Michel Lussault [2]. La vogue du trekking et de la randonnée exprime cet apparent paradoxe d'une pratique pédestre de l'espace retrouvée par des citoyens se déplaçant essentiellement par des moyens rapides, voire très rapides pour leurs pratiques quotidiennes ou professionnelles. La demande de « villages » en ville - « j'aime mon quartier parce qu'il ressemble à un village » - est étroitement liée à des pratiques professionnelles de mobilité qui multiplient ou déstructurent les réseaux sociaux des citoyens, les désocialisent de leur environnement immédiat, leur rendent l'ailleurs plus « proche » que ce qui est proche.

Ainsi, les mobilités s'avèrent-elles être, culturellement, des pratiques spatiales inspirées par des imaginaires et des représentations. Les pratiques de déplacement sont liées à des politiques mises en œuvre, notamment en matière de transport, pour encadrer l'accès aux modes de transport. Que le « tout automobile » soit perçu comme une erreur, que son coût humain soit jugé intolérable et que son bilan environnemental soit jugé catastrophique, c'est alors toute une chaîne de pratiques qui change le rapport aux espaces : les villes s'équipent de transports publics, les voies de circulation sont le lieu d'un arsenal répressif contre la vitesse, les modes de transport « doux » comme le vélo, le tramway ou le train rapide deviennent des priorités en matière d'équipement. Les différences dans la mise en réseaux des pays qui ont des perceptions dissemblables de leur rapport à l'espace perdurent : le Japon et la Suisse continuent à préférer le développement du rail, l'Allemagne préfère les Autobahn et elle cherche à développer des voitures propres pour continuer à utiliser les autoroutes qui ont tant contribué à exploiter l'ancien maillage urbain d'un pays longtemps émietté par la structure politique du Saint-Empire. Quant à l'Italie, il n'est pas jusqu'à sa forme oblongue pour expliquer la précoce culture automobile dans un pays pourtant montagneux qui aurait pu être équipé d'une dorsale de transports intégrés, si son unité politique avait été forte et précoce.

Entre réseaux et pratiques, il y a donc l'approche culturelle que tout voyageur pratique selon ses moyens (voiture, avion ou train ?), ses contraintes (échapper ou non aux rushes des vacances), son réseau de sociabilité qui le conduira régulièrement à joindre les différents points de sa famille ou de ses amis. **Nul doute qu'une révolution se prépare avec la banalisation de la géolocalisation dans les automobiles ou sur la téléphonie mobile.** Quelles seront alors les pratiques de l'espace ? Bien malin qui pourrait le dire, mais la pratique de la cartographie numérique va s'imposer comme un facteur discriminant supplémentaire entre ceux pour qui l'espace est une ressource, car l'accessibilité est garantie en tous lieux et en tous temps, et ceux qui n'ont pas les outils ni le désir de plus de mobilité et qui seront assignés à résidence. La marginalisation du groupe montant des personnes âgées passe déjà par ce type de discrimination spatiale.

Mémoire et patrimoine

On ne s'étonne donc pas, dans ce contexte, que les réseaux tout comme les modes de transport connaissent le sort de tout objet et toute pratique amenés à changer : la mise en mémoire ou

en patrimoine. Cette réappropriation des lieux comme les anciennes gares et les anciens ouvrages d'art, voire les tracés comme les voies romaines ou les drailles, pour ne prendre que ces exemples, nourrit un besoin de mémoire rendu d'autant plus pressant par l'impression d'une accélération du changement technique en l'espace d'une génération.

Les anciennes friches ferroviaires et maritimes connaissent toutes une phase de déclassement avant une requalification et une revalorisation qui se fait souvent dans le cadre d'un musée ou d'un espace culturel. De leur position géographique et du regard qu'on porte sur elles dépend leur sort. Tant de ports britanniques, tant d'entrepôts comme celui de la Bastide-Benaugue sur la rive droite à Bordeaux, tant de gares comme celle des Brotteaux à Lyon, tant de villes ayant changé de statut comme Metz qui a gardé de son passé allemand un terminus ferroviaire monumental, tant d'ouvrages d'art aussi modestes soient-ils - car tous les aqueducs n'ont pas la majesté du Pont du Gard -, tant de lieux qui ont guidé les sociétés à une étape de leur histoire sont devenus objets patrimonialisés sur le mode du savoir partagé. De la clairière de Rethondes à la vallée du Tarn enjambée par l'élégant viaduc de Millau, de la plus modeste Panhard du musée de Mulhouse au supersonique Concorde, des paquebots mythiques aux catamarans des champions de la voile, tout exprime une culture passée et présente qui alimente le mythe du progrès dans les mobilités. **Le « Jamais on a été aussi vite qu'aujourd'hui » traduit une forme de nostalgie d'un âge d'or que des pratiques ludiques font redécouvrir.** Les rallyes automobiles de fin de semaine, et peut-être un jour un Tour de France cycliste « à l'ancienne » une fois qu'on aura épuisé tous les vices du dopage pour gagner un temps qui n'existe pas dans la constitution physique d'un cycliste, le retour des péniches sur les canaux devenus des allées arborées patrimonialisées, à l'instar du Canal du Midi entré au patrimoine de l'humanité, tout concourt à redéfinir sans cesse notre rapport à l'espace.

*

Ainsi, chaque individu développe un capital de mobilité selon les niveaux d'accessibilité qu'il a aux réseaux, tant économiques que culturels. Ses choix se font en fonction d'un capital technique et culturel dont on il dispose. [3] Ses pratiques contribuent à définir des aires où les potentiels de mobilité sont très variables (effets de barrière, continuité territoriale, etc.) et où les valeurs accordées à ces potentiels ne sont pas identiques. Les mobilités sont donc bien une affaire de liberté et, donc, de culture.

G.F.

[Une part de ces réflexions figure dans l'avant-propos de l'ouvrage « Mobilités contemporaines. Approches géoculturelles des transports », sous la dir. de Gilles Fumey, Jean Varlet et Pierre Zembri, Ellipses, 2009, à la suite d'un colloque sur ce thème à Paris, le 10-11 septembre 2008.]

[1] *Géographie générale des marchés* (1963), *Principes de géographie sociale* (1973), *Espace et pouvoir* (1978) et *La logique des villes* (1981)

[2] « Mobilité », *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003

[3] Ainsi, les transports "doux" (autopartage, covoiturage) issus d'initiatives de militants écologiques qui inspirent aujourd'hui les industriels grâce aux nouvelles technologies (iinternet, portables, GPS).

© Les Cafés Géographiques - cafe-geo.net