

AVANT-PROPOS*

LES MOBILITÉS, UNE AFFAIRE DE CULTURE

Gilles Fumey

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 gestion de l'espace est devenue une question culturelle. Chaque homme s'est mis à interpréter les distances en rapport avec ses capacités physiques et techniques et a cherché des moyens de les franchir. Les distances restent 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, et de satisfaire ce désir de rencontrer. Mais au fur et à mesure que certaines frontières se sont ouvertes et que la mobilité s'est accrue pour une part non négligeable des humains, 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 États-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.

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 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 décennies¹.

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

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

* En hommage aux professeurs Etienne Auphan et Jacques Charlier, géographes des transports à l'Université Paris-IV Sorbonne.

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'État, 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 n'est pas étranger 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 XIX^e 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 Âge 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. L'écrivain écossais Stevenson sur son âne, parcourant les Cévennes en 1878, ne faisait-il pas le récit d'une expérience personnelle qui a inspiré de nouvelles vagues de marcheurs sur ses propres pas aujourd'hui...

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

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 Lussault¹. 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 tout 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

1. « Mobilité », *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003.

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-Benauges 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 il dispose¹. 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.

1. Ainsi, les transports « doux » (autopartage, covoiturage) issus d'initiatives de militants écologiques qui inspirent aujourd'hui les industriels grâce aux nouvelles technologies (internet, portables, GPS...).

INTRODUCTION

Jean Varlet et Pierre Zembri

Cet ouvrage issu du colloque « Transports, mobilités et approches de géographie sociale et culturelle », organisé les 10 et 11 septembre 2008 à Paris, conjointement par la commission de géographie des transports et le groupe de travail de géographie sociale et culturelle du Comité national français de géographie, avec l'appui du laboratoire Espaces, Nature et Culture (UMR CNRS 8185), rend compte, avec les quatre thématiques suivantes, des enjeux de l'approche géoculturelle des mobilités et des transports.

I. PERCEPTIONS ET REPRÉSENTATIONS DES TRANSPORTS

Les perceptions, représentations, façons de voir et d'agir des individus et des sociétés, conditionnées par les contextes culturels, induisent des choix en matière de déplacement et de transports, en matière industrielle ou d'aménagement, lesquels renvoient à un mythe du lieu. Dans les rapports entre transport, mobilités et culture, l'imaginaire, l'identité, les représentations prennent une place importante.

C'est le cas avec l'étude de la fonction culturelle des transports. Conçue pour « contribuer au rapprochement des peuples européens », la Capitale européenne de la Culture, en même temps qu'elle établit un programme de manifestations culturelles mettant en valeur son patrimoine historique et culturel et qu'elle procède à des opérations de rénovation, envisage aussi des aménagements pour améliorer l'accessibilité et la mobilité au sein de la ville. Marie-Agnès Lanneaux aborde, à travers les exemples de Lille et de Glasgow, la manière dont cette manifestation culturelle d'envergure induit de nouveaux aménagements d'infrastructures de transport et pose la question de leur appropriation. Au-delà, il est question aussi de sensibiliser la population au besoin de réduire la place de la voiture en ville (nouveau plan de circulation, mise en place de couloirs dédiés aux bus, de pistes cyclables, cheminement piétonnier) et d'utiliser les infrastructures de transport comme lieux d'expositions.

Au-delà d'un exotisme et d'une étrangeté recherchés et affichés, mais assez superficiels, la littérature de *science-fiction*, dans ses fréquentes évocations de l'activité des transports, aboutit en fait, œuvre après œuvre, à un vaste corpus imaginaire, certes foisonnant, mais qui ne dépayse guère le géographe, pour peu qu'il l'analyse méthodiquement. Jean-Jacques Bavoux indique que d'une part, les auteurs recourent volontiers à une simple exagération des grandes caractéristiques de la mobilité réelle (amélioration, parfois inouïe, des possi-

bilités et des capacités de transport, difficultés de circulation, transposition scalaire) ; et que d'autre part, les textes se réfèrent de manière aussi surprenante que systématique aux modèles organisationnels de l'analyse spatiale. L'hyper-géographie, lorsqu'on la soumet à un décryptage minutieux, reste, par-delà l'apparence déstabilisante, de la géographie.

Comprendre les réseaux par la cartographie. En ce qui concerne la cartographie dans les réseaux de transport, analysée sous l'angle de ses usages et de sa dimension culturelle, la carte est fréquemment la carte d'un territoire, dont la vocation est d'être un instrument de planification, un instrument d'appropriation et de promotion d'un réseau et d'un territoire. Bien qu'elle soit un outil d'aide au déplacement, Jean Varlet souligne combien elle ne figure bien souvent que des informations relatives aux infrastructures sans renseigner sur la fonctionnalité des réseaux, et combien elle suppose une formation de l'utilisateur à ces représentations abstraites, ce qui renvoie au rôle de l'institution scolaire. Il insiste sur l'idée que le territoire contraint la carte (formats, variables visuelles) et qu'elle s'adapte aux évolutions de la clientèle.

Réseaux et territoires vécus. Par le biais d'une analyse du vécu des voyageurs de quatre pôles d'échanges, Marion Tillous montre que le déplacement du voyageur au sein d'un réseau de transport urbain ne se laisse qu'imparfaitement comprendre comme la relation d'un homme avec une machine (approche ergonomique), ou comme la déambulation d'un citoyen au sein d'un espace public (approche sociologique). Dans les deux cas, ce voyageur apparaît comme un individu identique aux autres et que son environnement n'affecte pas. Or, le moment du déplacement est celui d'une construction identitaire qui naît du rapport à l'espace et à l'altérité. La fréquentation d'un réseau de transport donne lieu à la construction d'une identité territoriale. Le réseau ne s'oppose pas au territoire, le réseau est territoire.

Dans son analyse du « Système de la Méditerranée », publié dans la revue *Le Globe* en 1832 par le saint-simonien Michel Chevalier, Philippe Dugot décrypte le rôle attribué aux réseaux de transport dans le vaste projet économique et politique centré sur cette mer. Ceux-ci en constituent la clé de voûte, véritables « veines et [...] artères le long desquelles la civilisation » circule, et sont envisagés comme vecteurs d'un développement pacifique. À travers une présentation du système dans son contexte à la fois idéologique et territorial, l'auteur s'intéresse aux attendus de la mise en place de ce système de transport d'un point de vue économique, social et politique, et procède à une lecture critique.

II. PRATIQUES DE DÉPLACEMENT ET DE MOBILITÉS

Dépendantes aussi bien d'arrière-plans culturels que de contingences techniques et financières, les pratiques de déplacement sont tributaires des politiques de déplacements et influent sur elles. Elles peuvent aussi fonder des processus territoriaux et produire des phénomènes culturels.

Mobilités et ségrégation. Depuis quelques années, les recherches sur les comportements de mobilité quotidienne envisagent les déplacements routiniers comme une spatialisation des modes de vie. Considérée à l'échelle urbaine, et précisément au cas de Luxembourg, la thématique est abordée par Samuel Carpentier, lequel s'intéresse au passage des représentations aux

pratiques dans un espace fortement différencié. À partir de la confrontation des pratiques et des représentations des modes de transport et des types de logements, il met en évidence des gradients comportementaux du centre à la périphérie de l'agglomération de Luxembourg, lesquels renseignent sur les préférences des individus selon leur zone de résidence, ainsi que sur les tensions et dissonances qui affectent leurs comportements. La domination du couple maison/automobile qui est observée peut être envisagée non seulement comme un idéal culturel, mais aussi comme une stratégie d'adaptation à une offre locale de transport et de logement.

Repérer les modes de transport. Dans la plupart des grandes villes, les systèmes de transport par bus apparaissent comme un enchevêtrement complexe de lignes multicolores. La représentation graphique est doublée par un système de numéros qui permet à l'utilisateur d'identifier le bon itinéraire. Pourtant, le manque de lisibilité et d'intelligibilité globale qu'il sous-tend demeure un frein réel à l'usage de ce mode de transport par rapport aux modes lourds et moins liés à une infrastructure dédiée (train, métro ou tram). Quelle logique préside au système de numérotation des lignes ? que révèle-t-elle du dispositif territorial, à la fois pour le système urbain et pour la reconstruction symbolique de son fonctionnement ? Telles sont les questions qu'Antoine Beyer traite par une démarche comparative pour voir si les constructions retenues et les solutions proposées diffèrent de part et d'autre de la Manche.

Alors que la mobilité quotidienne s'affirme comme clé de voûte des systèmes urbains contemporains, elle n'est que très peu mobilisée pour la compréhension des phénomènes ségrégatifs. Emmanuel Ravalet considère les lieux de vie des citoyens, construits autour des activités et articulés par la mobilité quotidienne. Le domicile est un point d'ancrage autour duquel s'organisent emplois du temps et activités ; à l'échelle temporelle de la journée, ce pied-à-terre est fixe ; l'autre pied (travail pour les actifs, école pour les jeunes, achats, loisirs, etc.) est tantôt proche, tantôt bien éloigné du premier. Le rapport à l'espace urbain entretenu par chaque citoyen renvoie alors à une manière de vivre la ville à pieds joints ou de faire le grand écart. Considérant deux groupes atypiques de citoyens, il propose une approche enrichie de la ségrégation urbaine dans trois villes situées dans des contextes de développement très contrastés : Niamey (Niger), Puebla (Mexique) et Lyon (France).

Religions et pratiques de mobilités. À côté du traditionnel clivage social, de nombreuses sociétés sont également traversées par un clivage confessionnel opposant populations laïques et populations croyantes. Ainsi, en Belgique, comme le souligne Frédéric Dobruszkes, le clivage laïques/catholiques est un pilier qui, bien qu'amointri et dépassionné, demeure une réalité qui structure diverses institutions, tout en ayant été complété par l'immigration musulmane. Ceci n'est pas sans influence sur les mobilités des individus, dont les origines et destinations peuvent être conditionnées par le positionnement confessionnel : au lieu de résidence, les diverses populations ne sont pas nécessairement mélangées ; et au lieu de destination, le fait de fréquenter une école, un hôpital ou une mutuelle « neutre » ou catholique, le fait d'aller à tel ou tel lieu de culte, conditionne les pratiques de mobilité. L'analyse des bassins de recrutement d'écoles bruxelloises l'illustre. La différenciation spatiale de ces bassins est tout à fait spectaculaire et rend bien compte de l'impact tant du clivage social que du clivage confessionnel sur la mobilité quotidienne des étudiants.

Dans les villes d'Afrique subsaharienne, évoquées dans *La double vie de la moto en Afrique*, confrontées aux déficiences du transport collectif, le deux-roues moteur a progressivement pris une place importante dans le système de transport urbain. Dans celles où les ménages présentent des taux d'équipement particulièrement élevés en deux-roues motorisés, leur usage est essentiellement privatif ; dans d'autres, l'usage privé du deux-roues moteur a rapidement évolué vers un usage public, le moto-taxi. Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet, Maidadi Sahabana montrent que les pratiques et les perceptions du deux-roues moteur correspondent à des populations assez différentes selon qu'il est utilisé comme moyen individuel ou comme taxi, et que, sous une forme comme sous l'autre, le deux-roues moteur permet aux citoyens, d'échapper au moins partiellement au risque d'enfermement dans le quartier.

À Caracas, étudiée dans *Caracas, ville autoroute*, l'autoroute urbaine est devenue un référent physique et matériel qui a permis la construction d'un modèle hégémonique de perception et de structuration de l'espace. L'autoroute est devenue représentative et symbolique à travers la place qu'elle occupe dans l'imaginaire collectif. En effet, avec l'autoroute, il y a certes consécration du culte de la voiture, mais aussi mise en scène d'un modèle de lecture urbaine culturellement significatif et sensible. Par les exemples choisis (sculpture d'une déesse indigène en plein cœur d'une autoroute avec mise en scène d'un culte religieux, marches politiques sur les autoroutes, transformation d'une voie rapide en parc urbain), Omar Salazar Alvarez met en exergue la manière dont les images associées et les temporalités nouvelles établissent d'autres règles et rapports à l'espace et permettent d'autres pratiques de rencontre.

Autre continent, autres pratiques. Avec la présentation des *mobilités urbaines en Asie du Sud et de l'Est*, Yves Boquet (qui n'a pas participé au colloque mais que nous remercions d'avoir bien voulu, pour cet ouvrage, éclairer nos problématiques sur ces régions) montre que l'adaptation aux nouvelles technologies et l'accroissement du nombre des voitures impose aux villes d'Asie des choix très douloureux. La pression du nombre et la concentration du bâti sont telles que, dans certains cas comme la Chine, la solution radicale qui consiste à raser des quartiers entiers des villes pour y refaire une nouvelle trame « moderne », apte à la circulation automobile pourrait rappeler certaines pratiques urbanistiques en vogue en Europe à l'époque d'Hausmann.

Dans *Organiser les flux vers La Mecque*, Mathieu Strale dévoile, quant à lui, la face cachée d'un pèlerinage de masse : près de deux millions de musulmans par an qui se dirigent simultanément vers La Mecque, dans un intervalle de temps très court, ce qui constitue aussi un défi pour le transport et la logistique (gestion du ravitaillement et du logement dans une région désertique). Or, en trente ans, le nombre pèlerins étrangers a doublé, cette hausse de fréquentation ayant été absorbée par l'avion. D'où une demande d'organisation et de planification massives et efficaces ; d'où une politique stricte de la part des autorités d'Arabie Saoudite et de la compagnie aérienne nationale, Saudi Arabia Airlines. La communauté musulmane mondiale étant en croissance constante, le Hadj voit son rôle d'événement culturel mondial majeur s'accroître et demande l'intégration de capacités de transport toujours plus grandes et plus efficaces, suivie de planifications : train à grande vitesse, métro ou agrandissement des capacités aéroportuaires.