Placement, dé-placement, re-placement : L'enjeu des mobilités pratiques et discursives comme constitution de la place habitante

André-Frédéric Hoyaux

▶ **To cite this version:**

André-Frédéric Hoyaux. Placement, dé-placement, re-placement : L'enjeu des mobilités pratiques et discursives comme constitution de la place habitante . L'espace en partage, Apr 2014, Rennes, France. halshs-01335229

HAL Id: halshs-01335229
https://shs.hal.science/halshs-01335229

Submitted on 21 Jun 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Hoyaux André-Frédéric
Maître de Conférences
CNRS UMR 5185 ADESS / Université Michel de Montaigne – Bordeaux 3
afhoyaux@u-bordeaux3.fr

Placement, dé-placement, re-placement :
L'enjeu des mobilités pratiques et discursives comme constitution de la place habitante

---

Résumé :

A travers des enquêtes qualitatives menées auprès d'habitants des communes de Pessac et Mérignac (Gironde), cette proposition voudrait traiter des stratégies qui permettent aux acteurs de construire leur *place* lors de leurs mobilités quotidiennes tout à la fois dans l'action même du trajet mais surtout dans le discours qu'ils tiennent lorsqu'ils évoquent et justifient ces trajets, les choix qu'ils font, mais aussi leur potentialité et leur capacité à les réaliser. Pour ces habitants, la mobilité permet de traduire par la réplication de la routine quotidienne, la légitimité d'être quelque part, de quelque part, d'être reconnu comme étant à sa place d'un bout à l'autre du trajet. Elle légitime à la fois l'octroi matériel de l'emplacement et l'octroi symbolique de la place, à la fois dans les moyens de transports possibles mais aussi sur les réseaux qui permettent la mobilité au sens où l'interaction sociale explicite le droit ou non, la valeur ou non, la bonne ou la mauvaise conduite de celles et ceux qui se trouvent en situation. La prise en compte du discours montre toute sa pertinence car les constructions symboliques des différents acteurs *a posteriori* permettent de substituer la seule question de la mobilité et donc des emplacements à être quelque part dans un trajet à celle de la place, c'est-à-dire la construction symbolique qui s'opère et permet à chacun de se valoriser à travers son positionnement par rapport aux autres, tant du point de vue de ses capacités que de ses compétences traduites par cette mobilité.

Mots-clés : Mobilité, déplacement, place, Trajets quotidiens, constitutivisme

Abstract :

By means of qualitative surveys about inhabitants of the towns of Pessac and Mérignac (Gironde) this proposal would like to deal with strategies which permit to the actors to build their place during their daily mobility at the same time in the very action of the journeys but above all in the talk they deliver when they refer to these journeys and justify them, the choices which they make, but also their potentiality and their ability for carrying them out. For these people, the mobility allows them to express through the reduplication of the daily routine the legitimacy of being somewhere, of coming from somewhere, of being recognized as being at one's place from one end of the journey to their other end. It legitimates in the same time the material granting of location and the symbolic granting of the place, at once in the possible means of transport and also on the networks which permit mobility in the sense where the social interaction makes explicit the right or not, the value or not, the good or bad behavior of those women and those men who are in situation. The taking into account of the talk shows all its pertinence because the a posteriori symbolic constructions of the different actors permit to substitute the only question of mobility and therefore of the locations to be somewhere in a journey for the question of the place, that is to say to understand the symbolic construction which comes about and makes everybody able to improve the image of oneself through his or her positioning in comparison with other people from the point of view of his or her abilities as well as of his or her skills which are expressed by this mobility.

Keywords : *mobility, shift of location, place, daily journeys, constitutivism*

A travers des enquêtes qualitatives menées auprès d'habitants des communes de Pessac et Mérignac (Gironde)[1], cette contribution voudrait traiter des stratégies qui permettent aux acteurs de construire leur *place* lors de leurs mobilités quotidiennes tout à la fois dans l'action même du trajet (choix des cheminements, modifications ou non de ces derniers) mais surtout dans le discours qu'ils tiennent lorsqu'ils évoquent et justifient ces trajets, les choix qu'ils font, mais aussi leur potentialité et leur capacité à les réaliser. Ce travail s'inscrit dans une réflexion sur la *motilité* menée par Vincent Kaufmann (2004 ; [2008]2011), au sens où elle invite à analyser les compétences et les capacités des habitants à la mobilité et en quoi celles-ci impliquent une construction sociale en situation de mobilités tout autant qu'en situation d'entretien. Mais cette construction devient alors un moyen pour nous d'aborder la constitution qu'ils font de ce qu'ils sont et de montrer que l'habitant ne réagit pas à des instances matériels « objectives » auxquelles il serait confronté, mais il se conforme aux construits matérialisés, aux artefacts mentaux, qu'il génère et qui le génèrent alors. Il ne vit donc pas dans un champ des contraintes mais dans le champ des possibles qu'offriraient ces instances qu'il matérialiserait, et au sein desquelles, il sélectionnerait ainsi les éléments composant ses champs d'action, d'expression et de justification pour être, faire et dire qui il est.

L'analyse s'inscrit en deux temps au sein d'enquêtes qualitatives. Le premier est mené à partir d'entretiens semi-directifs combinés à des cartes mentales des trajets effectués ainsi qu'un carnet de bord des temporalités de ces mobilités intra quotidiennes ; le deuxième temps est un entretien de réactivation, c'est-à-dire d'analyses des matériaux du premier temps et d'une mise en réflexion avec l'enquêtée sur le sens qu'il donne à ce qu'il fait, ce qu'il a dit et dessiné. Il peut être couplé à un cheminement qui se rapproche des techniques de parcours commentés (Thibaud J.-P., 2001). Ces enquêtes sont opérées auprès de familles de classes moyennes vivant dans des quartiers résidentiels péricentraux avec enfants dans leurs multi-activités quotidiennes. Méthodologiquement, son champ d'analyse axiologique se structure donc sur les discours produits par ces derniers lors d'entretiens multiples qui sont alors conçus comme des configurateurs de réalité mais aussi de placements au sein d'une situation sociale (Flahault F., 1978), celle de l'entretien bien sûr, mais aussi celle qui est décrite lors de celui-ci, c'est-à-dire ici celle de la mobilité quotidienne.

En termes de pratique, l'analyse des trajets quotidiens montrent que ces habitants mettent en œuvre un ensemble de stratégies de contournement. Elles permettent de jouer avec les routines par de micro-innovations qui sont liées au contexte mobilitaire mais aussi, de manière sous-jacente, à une volonté de se dé-placer et de se re-placer, c'est-à-dire de construire leur place à la fois au sens spatial (par l'occupation d'emplacements conçus comme dédiés ou non pour eux et pour les autres) mais aussi au sens social (à travers la légitimité de chacun des protagonistes de la situation mobilitaire d'être là où il est et d'avoir l'emplacement qu'il a, ou de passer d'un emplacement à un autre) à la fois lors de ces trajets et lorsqu'ils les évoquent. Au-delà des trajets effectués, c'est donc la représentation du trajet et de la manière dont on l'effectue ou qu'on aimerait l'effectuer, et au-delà la naturalisation du sens produit qui intéresse ce travail dans la construction de la place. Elle est ici conçue comme un moyen d'occuper ou de faire occuper un emplacement (assignation) pour tenir une position ou rappeler la position tenue (désignation) par un ou des acteurs dans la société (Hoyaux A.-F., 2009 ; Petit E., 2009). Les places « ne sont pas de simples localisations topographiques, des coordonnées dans une étendue, mais des positions spatiales. C'est-à-dire un ensemble de relations entre un placement de l'individu dans un champ social (qui contribue à définir ce qui lui est autorisé ou non en matières d'action) et les emplacements qu'il est susceptible d'occuper dans l'espace matériel » (Lussault M., 2007, 32). Si le terme de place évoque une forme d'état, ce travail

[1] Ce travail d'enquête a été effectué pour partie par une promotion de Master Recherche en Géographie de l'Université Bordeaux-Montaigne auprès d'une vingtaine d'habitants résidant dans 3 secteurs de la ville de Pessac. Secteurs dont les structures étaient *a priori* différentes dans leur composante spatiale du bâti et sociale des habitants. Il prolonge, en réutilisant les coordonnées d'habitants vus précédemment, un travail plus quantitatif mené par une promotion de L3 auprès de 545 habitants des mêmes secteurs sur leurs trajets effectués pour se rendre à l'école primaire. Cette contribution doit donc beaucoup aux débriefings effectués avec certains étudiants, notamment Sylvain Gerber et Rémi Bardou, sur le couplage d'une technique de double entretien, avec des carnets de bords, des cartes mentales et des parcours commentés.

montre que cette institutionnalisation passe en fait aussi par la mobilité. Celle-ci s'effectue parfois sans bouger ou sur des espaces dont la dimension est avant tout fonction de métriques personnelles particulières, souvent plus liés à des distances affectives ou éthologiques (Hall E.T., [1966]1971) qu'à celle déjà plus traditionnelles et rationnelles d'espaces-temps et d'espaces-coûts. Cette mobilité est en cela devenue une ressource à part entière de cet état de placement des habitant(e)s dans le champ social. Le trajet permet donc, en tant que « champs des possibles », de conforter ou de changer de place au sein de ce champ social, que cela soit dans l'interaction sociale mobilitaire en acte ou dans la représentation que l'habitant a de lui-même au moment d'un entretien.

La mobilité permet ainsi de traduire par la réplication ou non (par la routine quotidienne ou son contraire) la légitimité d'être quelque part, de quelque part, d'être reconnu comme étant à sa place d'un bout à l'autre du trajet (à travers les espaces du trajet, du stationnement, etc.). C'est donc le fait de tenir une position dans le champ social que l'habitant se construit (auto-désignation) ou que les autres habitants veulent lui faire tenir (désignation) qui légitime à la fois l'octroi matériel de l'emplacement et l'octroi symbolique de la place, à la fois dans les moyens de transports possibles (voiture personnelle, taxi, tram, bus, vélo) mais aussi sur les réseaux qui permettent la mobilité (petites routes de campagne, routes de montagne, autoroutes, rues des villes, etc.) au sens où l'interaction sociale (sans qu'elle soit verbalisée explicitement entre des individus) explicite le droit ou non, la valeur ou non, la bonne ou la mauvaise conduite de celles et ceux qui se trouvent en situation. La prise en compte fine du discours montre alors toute sa pertinence car les constructions symboliques des différents acteurs *a posteriori* permettent de substituer la seule question de la mobilité et donc de l'emplacement à être quelque part dans un trajet à celle de la place, c'est-à-dire la construction symbolique qui s'opère et permet à chacun de se valoriser à travers son positionnement par rapport aux autres, tant du point de vue de ses capacités que de ses compétences traduites par cette mobilité.

Trajets, placements, dé-placements et re-placements.

L'analyse succincte du cas suivant permet d'entrevoir les enjeux de cette proposition. A propos de la route pour aller du domicile à son lieu de travail (de sa résidence de Pessac à l'hôpital Pellegrin situé au péricentre bordelais où elle travaille), cette habitante déclare : « Ah oui je prends du plaisir parce que je pense souvent, c'est vrai le matin, c'est le soleil qui se lève sur les vignes, je mesure ma chance quand même, par rapport à ces pauvres parisiens qui sont dans le RER, là je mesure ma chance. »

De même, par rapport à l'itinéraire choisi pour aller au Bassin d'Arcachon quasi quotidiennement à la rencontre de sa mère : « Je prends plus souvent la vieille route d'Arcachon, c'est-à-dire que j'évite l'autoroute parce que je la trouve plus plaisante […] Les gens roulent vite, y a les camions qui vont en direction du Pays Basque, on n'est pas détendu, voilà. Tandis que là sur cette petite route, ça me permet de m'arrêter pour acheter des fleurs à ma mère voire ça me permet aussi de faire une petite incursion sur le port de Larros [à Gujan-Mestras] avant d'aller les voir, je vais voir la mer, voilà. Là aussi c'est comme les vignes du Haut Brion, c'est un endroit pour moi qui ne suit pas issue de ce pays-là, je mesure ma chance quoi, à chaque fois que j'y vais-je suis émerveillé parce que y a des gens qui économisent toute une année pour passer une malheureuse semaine ici. Nous il suffit qu'on ait envie de manger des huitres, on prend la voiture et en une demi-heure on y est quoi, donc c'est vraiment magique quoi ! »

On voit bien dans ces affirmations, que cette habitante construit socialement sa place mais aussi *a contrario* suppose la place des autres, à la fois par les emplacements au sein de moyen de transport supposé *naturellement* utilisé par « ces pauvres parisiens » et par les paysages traversés lors des trajets effectués. Par *naturellement*, l'idée est de montrer que l'enjeu de la place se situe dans la construction d'un *taken-for-granted* (d'un allant de soi) cher aux socio-phénoménologues et aux interactionnistes symboliques (Joseph I., [1998] 2003, 70-92), mais aussi d'une institution. « Il importe au bon fonctionnement d'un *appareil* que le plus grand nombre croit qu'il fonctionne essentiellement sur la base de règles et des critères qu'il promeut en tant qu'*institution* : les individus qui ressortissent aux finalités et au systèmes de places implicites d'un appareil s'y pliant d'autant mieux qu'ils se le représentent comme institution. Quant à ceux qui occupent les places prévalentes (et détiennent le pouvoir qui s'y attache), ils se gardent bien de publier (à supposer qu'ils en aient

conscience, ce qui n'est pas toujours le cas) l'ensemble des critères réels sur la base desquels ils reconnaissent leurs pairs, pour la bonne raison que ces critères sont censés s'appliquer à l'*être* de ceux qu'ils distinguent et non à ce qu'ils ont acquis en se pliant à d'arbitraires conventions » (Flahault F., 1978, 144-145).

Ainsi, que ce soit à l'échelle de la rue, du quartier ou de la région, l'évocation opérée par cette habitante de ses trajets se structure autour d'éléments culturels censées être de prestige (les Arcachonnaises classées, le cinéma Jean Eustache, les vignes du Haut Brion et le port de Larros). Ce choix d'évocation est déjà en soi un placement de cette habitante par rapport à celles et ceux qui pourraient s'arrêter aux côtés plus bassement pratiques de ces trajets (bouchons, ennuis, répétitions), mais c'est aussi une sorte de mise à distance d'une altérité sociale supposée : ceux qui prennent l'autoroute, ceux qui roulent vite, ceux de ce pays-là, ceux qui économisent toute l'année. C'est aussi un moyen d'assigner à des emplacements caractéristiques ces différents collectifs imaginés : ceux qui roulent vite sont sur les autoroutes, ceux qui économisent pendant toute l'année viennent passer une malheureuse semaine dans un camping du bassin d'Arcachon, etc.

Mais à travers l'évocation de la beauté et du prestige des paysages traversés, il y a également un jeu d'incorporation symbolique de ce prestige et de cette beauté qui doit rehausser la place de l'interviewée pour l'interlocuteur en situation qu'est le chercheur ! A travers ses déplacements, l'enquêtée conforte donc sa place sociale et son capital culturel élevé. Elle replace également d'autres catégories d'habitants dans des catégories sociales moins élevés en les désignant de manière péjorative : «Y a des gens qui économisent toute une vie pour passer une malheureuse semaine ici. » « Je mesure ma chance quand même, par rapport à ces pauvres Parisiens qui sont dans le RER, là je mesure ma chance. » Cette construction sociale de par le déplacement est renforcée par l'image renvoyée par d'autres individus qui conforte et confirme le système idéologique de placement de l'habitante, mais lui permet aussi de se démarquer et donc de mettre en adéquation constitutive emplacement (espaces traversés) et place. « C'est quelque chose quand je le dis à mes collègues à des rencontres à des congrès, les vignes du Haut Brion ça parle aux gens quand même quoi c'est magique de pouvoir traverser ces espaces pour aller travailler. »

Si on remarque que se placer socialement relève du mode de transport choisi, ainsi que des espaces parcourus lors des mobilités quotidiennes, on perçoit vite que toute mobilité, construit et explicite, de par les choix de ces modes, un certain regard sur la place des autres, où ils doivent être *tenus* d'être pour que l'équilibre sociétale soit vu comme normal par cette habitante, et pour que sa « sécurité ontologique » soit maintenue (au sein de sa propre place) et puisse alors éviter toutes « situations critiques » de dé-placement. Pour Giddens, « à des degrés qui varient selon les contextes et les caprices de la personnalité de chacun, la vie quotidienne suppose une sécurité ontologique qui est l'expression d'une autonomie de contrôle corporel dans des routines prévisibles » ([1984]1987, 99). La sécurité ontologique se structure ainsi sur la routine des actes quotidiens, l'amoncellement progressif des expériences banales de l'individu. Cette sécurité permet alors à ce dernier d'affronter la multitude des défis qui s'imposent à lui dans le monde qui l'entoure sans pour autant que son équilibre intérieur et ses motivations en soient trop affectés (Giddens A., [1984]1987, 443). Si cette sécurité est bafouée, alors, il affronte une situation critique qui ébranle sa place et sa compétence à l'arrangement général, sociétal des places (Lussault M., 2009, 84-85). Par « situation critique », Giddens fait « référence à des événements radicalement perturbants et de nature imprévisible qui menacent ou détruisent la "certitude" des routines institutionnalisées chez un grand nombre d'individus » (Giddens A., [1984]1987, 110). C'est le cas, lorsqu'il y a pour l'individu, impossibilité de conserver les mêmes « modes de conduite inspirés de leurs modes de vie antérieurs » et « imprévisibilité générale des événements » (routines brisées) ; impossibilité de conserver des relations avec les mêmes personnes et perte « du sens du monde extérieur » (Giddens A., [1984]1987, 109-113).

L'habitante interrogée trouve cette sécurité dans l'utilisation du taxi pour se rendre notamment à ses habituels congrès voire parfois à son travail. « Vous avez dit aimer le taxi car vous pouvez lire, dormir, boire si vous vouliez et parce que vous n'avez pas à vous garer, les transports en communs permettent la même chose, non ? » : « C'est vrai mais j'ai pas la viande saoule, j'ai pas le chieur avec son téléphone qui hurle, j'ai pas le type qui me met son raï dans les oreilles, j'ai pas les gamins qui braillent, pourtant je suis sociable hein, mais quand même, j'ai pas les gens qui puent,

parce que des fois c'est (rires) voilà. » De par le choix du mode de transport, le taxi, cette habitante s'intègre ou pense s'intégrer non seulement à une classe sociale mais bien plutôt configure les emplacements qui lui conviennent, qui sont adéquats à cette classe et non adéquat aux autres classes. Les membres de ces autres classes étant dès lors re-placer dans d'autres emplacements avec leurs propres habitudes de fonctionnement tel qu'imaginés par elle.

Le mode de transport rêvé pour notre enquêté serait surtout d'avoir un chauffeur. A la question : « Le chauffeur pour vous, c'est un rêve ? », elle répond : « Ah c'est un esclave, c'est quelqu'un qui dort dans sa voiture et dès que je sors, tac, la voiture est chaude, il m'emmène où je veux, je sais même pas s'il éprouve le besoin de se garer, je ne veux même pas le savoir, il me dépose là où je lui dis et ensuite j'ai qu'à faire ça (claquement de doigt) hop il est là, je remonte dedans, c'est le tapis magique quoi, c'est le tapis volant voilà ». Là encore l'habitante assimile un mode de mobilité à une place sociale et place la condition du chauffeur dans une autre. Quand on lui demande quel type de gens ont un chauffeur, elle répond : « C'est des gens très très riches, oisifs, voilà […] on a un cuisinier pour faire la cuisine, un jardinier pour faire le jardin et puis on a un chauffeur quoi. » Dans l'imaginaire de cette habitante, l'homme qui a un chauffeur est oisif (chose qui paraît ne pas vraiment refléter la réalité) et très riche, une classe sociale à laquelle elle aspire en fait. Car on peut également à travers chaque situation, notamment celle d'une interaction d'entretiens, changer ou croire changer (ce qui revient au même ici) de place (donc se déplacer) sans bouger.

Dans cet entretien, si l'on passe outre l'analyse classique des métriques, donc des différents types de mesure de la distance effectués par cette habitante traitant de ses trajets quotidiens notamment au travers des carnets de bord (métrique espace-temps, métrique espace-coût), on se rend donc compte que la mobilité revêt d'autres propriétés que l'on ne soupçonne pas. Il est le moyen d'un jeu de placements de soi et des autres, toujours déjà là mais aussi toujours en mouvement. Une sorte de mesure de la distance à travers une métrique sociologique sans pour autant que l'on ne s'arrête à une simple lutte des classes. En cela, « la place ne possède pas une configuration fixe, puisque celle-ci naît de la situation lors de laquelle un arrangement spatial devient convoité, se mue en enjeu pour un opérateur et/ou un groupe. […] Il ne s'agit pas de dire que la notion de classe sociale n'a plus de sens, ni que les positions sociales n'influent plus sur les actes et leurs conséquences, mais que dans les sociétés d'individus — caractéristiques de notre hypermodernité et qui s'imposent partout, même dans les pays où la culture reste en apparence très holiste — la réalisation des trajectoires personnelles devient un objectif prégnant pour chacun. Cette réalisation se conduit, s'exprime et se manifeste dans la recherche par l'individu de ce qu'il estime être les meilleures places auxquelles il peut et/ou veut prétendre » (Lussault M., 2009, 138-139).

Ainsi, les capacités et les compétences à la mobilité sont en soi des moyens de visibiliser qui l'on est et donc sont des moyens de placement de chaque individu dans la société. A défaut d'être assigné ou de s'auto-assigner en un lieu et d'être en cela désigné par cette assignation, la mobilité et les modes de mobilité ou les moyens techniques mis en œuvre pour réaliser cette mobilité sont aussi un moyen de désignation ou d'auto-désignation de l'individu et des autres individus. Cette désignation et cette assignation sont toujours teintées de valeurs qui sont autant d'éléments constitutifs de l'individu, c'est-à-dire sont autant d'éléments qui lui permettent *a priori* d'interpréter le monde. Si l'on parle de déplacement, c'est en référence à la constitution d'une nouvelle situation où l'individu se place ou se trouve placé selon sa propre interprétation. Que cette situation soit objectivement visible (donc partageable par d'autres que soi) à travers des pratiques ou des interprétations partagées, c'est toujours dans un cadre interprétatif et réflexif qui n'appartient in fine qu'à l'habitant.

A l'encontre des routines : des jeux de placements sur les routes

Un autre cas est également intéressant car il met en lumière les choix en situation des différents acteurs. Nous avons réussi à retracer avec notre interlocuteur à travers un parcours commenté les différents choix qu'ils opèrent en fonction des événements qu'ils rencontrent mais en fonction également de son humeur pour contrer justement cette routine. Ce dernier réalise un nombre incalculable d'allers et retours entre son domicile et les différents lieux d'activités de ses enfants. Si ces lieux d'activités sportifs et culturels se focalisent sur deux secteurs particuliers et ne

sont distants de son domicile qu'au maximum de 10 km, le cheminement qu'il utilise prend différentes configurations qui tentent au mieux d'éviter la répétition des trajets.

Notre exemple permet de reprendre à la fois l'analyse et la méthodologie proposée par Salvador Juan et alii selon laquelle « la routine n'est pas le fait des logiques institutionnelles mais plutôt d'une habitude, en tant qu'attribut de l'acteur, qui peut être à tout instant changée. Elle est donc le produit d'un choix des individus, réversible et modifiable à volonté. L'encombrement des voies provient de l'agrégation d'actions individuelles ou de phénomènes accidentels qui perturbent l'ordre social (les horaires du travail ne sont jamais évoqués). Les institutions n'existent que comme environnement contraignant (de) l'individu. Pour comprendre et expliquer le sens d'une action, telle que le déplacement, il serait nécessaire d'adopter une approche "microsociologique" qui se fonde sur les dispositions (subjectives) – les intentions – individuelles » (1997, 15).

En effet, cet interlocuteur met en place une sorte de jeu très intériorisé sur les choix à faire et à ne pas faire en fonction de plusieurs référents qui sont utilisés de manière potentiellement variable mais qui sont aussi parfois actualisés en situation. Ces choix sont ainsi fonctions potentiellement et de manière anticipative de l'horaire du trajet (avec comme référent la possibilité de rencontrer ou non du monde sur la route, voire les bouchons), mais aussi de quel enfant il emmène (avec comme référent la destination mais aussi la préférence de ce dernier pour un trajet particulier), mais encore de son humeur (prendre ou non le temps, écouter de la musique). Les allers et les retours qui peuvent s'opérer dans la continuité ne sont pas forcément identiques, même s'il n'y a pas d'activités intermédiaires différentes dans sa chaîne des déplacements.

Pour autant, au-delà de ce potentiel anticipatif, qui révèle d'une certaine manière sa motilité, l'habitant peut aussi réagir à l'événement spatial non prévu (accidents, bouchons, travaux) par l'utilisation d'un ensemble de trajets que l'on pourrait appeler de secondes mains, ou de traverses, qui hybrident les trajets habituels, même ceux qui le sont déjà moins que d'autres. Cette compétence à agir face à l'imprévu est source pour cet individu d'une forme de surestimation « plaçante » dans la mesure où il a l'impression de faire autrement et mieux que les autres pour se débrouiller dans l'adversité congestionnante des routines. Il a une sorte de dédain vis-à-vis de ceux qui restent dans les bouchons ou utilisent systématiquement les mêmes trajets. La reconnaissance entre les conducteurs/rices « intelligent/es », celles/ceux qui font comme lui ne relève de nouveau pas a priori d'un enjeu de classe, même s'il induit sans doute déjà en partie les modes de mobilités choisies.

Cela se confirme par le partage de « valeurs » pratiques autour de seuils ou d'endroits spécifiques où il va opérer différemment de la majorité des individus car il s'identifie à la condition de l'autre. Ainsi, il peut s'arrêter au milieu d'un cheminement où personne ne s'arrête pour laisser passer des voitures dont il sait qu'elles vont avoir du mal à traverser au sein du flux. Cela s'effectue à certains endroits spécifiques et pas à d'autres parce qu'il s'est lui-même déjà trouvé dans cette situation. Il y a donc un jeu de mimétisme qui le fait se mettre à la place de l'autre.

L'idée d'hybridation des trajets évoque le fait que cet habitant utilise plus des variantes aux trajets que des nouveaux trajets. Il est en effet obligé de passer par certains axes qui génèrent une sorte d'effet tunnel. Car ils sont perçus comme de vraies contraintes spatiales, d'autant plus quand ce cheminement met en évidence des aspérités psychologiquement vécues comme négative : dos d'âne par exemple ! Ces passages contraints sont présentés comme des espaces de « double peine » car ce sont des espaces où l'habitant voudrait aller au plus vite pour pas qu'il ne dure mais ce sont ceux où l'on doit conduire le plus lentement. Même si sa conception « responsable » ne souhaite pas (c'est ce qu'il dit en tout cas) dépasser les limites de vitesse, il est assez compréhensif de celles et ceux qui se jouent de ces limitations pour accélérer d'autant plus entre les espaces de ralentissement. Là encore, on peut opérer une analyse en termes de métriques, mais cette fois à l'aune du nombre de ralentisseurs trouvés sur le trajet. Les choix sont donc parfois indépendants de la distance étendue mais de leur plus ou moins grand nombre.

Enfin, sa motilité rend compte non pas d'une utilisation des nouvelles technologies qui lui permettraient par avance de savoir si tel cheminement est bouché mais en l'auto-valorisation de sa capacité à prévoir la régularité des phénomènes tout en essayant lui-même de s'en détacher. Car il y a finalement une sorte de contradiction entre la prévision qu'opère cet habitant de ce qui va advenir et son incapacité à opérer systématiquement la même démarche pour contrecarrer cette prévision.

En effet, pour se donner l'impression d'être libre face à la contrainte et la routine, ce dernier n'opère pas de façon régulière face à la même adversité.

En cela, cet habitant ne veut pas se laisser assujettir à ses propres routines, il ne veut pas se laisser assigner à ses propres emplacements mobilitaires à travers l'utilisation systématique des mêmes trajets, et cela même face à l'adversité. D'une certaine façon, il ne veut pas devenir un automate intelligent qui lui indiquerait qu'en cas de bouchon, il faut faire ceci, qu'en cas de beau temps, il faut passer par là ! Il ne se considère donc pas comme un agent d'un système multi-agents pour reprendre la modélisation des sociétés au sein de l'intelligence artificielle ou de la mathématisation de l'espace, mais bien comme un acteur. En cela, il construit parfois sa propre désorientation au sein de ses normes mobilitaires.

Quand la technique d'enquête mobilitaire permet d'élucider l'incompréhension discursive

Comme signalé en introduction, l'une des approches méthodologiques retenue était celle du carnet de bord rempli par l'habitant lors de la première entrevue. Il permettait dans une seconde entrevue à partir d'un guide d'entretien spécifique à celui-ci, d'étudier avec une certaine précision la mobilité de l'individu selon ses programmes d'activités. En s'inspirant de la méthode de reconstitution des programmes d'activités de T. Thévenin, S. Chardonnel et E. Cochey (2007), il est donc paru pertinent de retranscrire de manière graphique chaque journée que l'individu avait rapportée dans le carnet de bord. A partir des déplacements relatés sur celui-ci, on pouvait en déduire les activités « stationnaires », comme le temps passé au travail ou au domicile. Ceci a donc permis de reconstituer une séquence d'activités complète sur la journée, tout en estimant les budgets-temps correspondants. Ceci a été particulièrement intéressant car cela a donné à l'individu interrogé une vision différente de ses journées, sur laquelle il a pu exprimer son ressenti. Mais la présentation de la modélisation du carnet de bord a surtout eu un effet grandement positif sur les résultats de cet entretien, car cela a amené l'individu à s'interroger lui-même sur ses propres pratiques et à faire des réflexions qu'il n'aurait pas été possible d'obtenir par un simple entretien semi-directif. Cela a notamment été illustré par le fait que lui-même a évoqué les termes de « blocs de travail » ou « blocs de temps passé à la maison », tout comme la métaphore retranscrivant ses journées comme « hachurées », et dans lesquelles il a avoué que parfois elle manquait de cohérence de par son trop grand nombre de déplacements professionnels.

A la vue de cette modélisation représentant ses journées sur toute une semaine, cet habitant a pu observer sa propre organisation sous un autre angle, étant même assez étonné du temps important qu'il passe chez lui : « Honnêtement, j'avais pas l'impression de passer tant de temps à la maison » ; tout en précisant avec fierté : « Mais c'est bien, ça me convient ! ». Interrogé sur ses différentes activités quotidiennes, représentées par les « blocs », il est intéressant de remarquer qu'il ne se considère jamais comme immobile, mais bien toujours en mouvement, que ce soit pour effectuer différentes tâches professionnelles tout comme pour les activités familiales. Pour autant, il effectue une séparation très stricte entre ces deux univers différents, expliquant que, en fin de journée de travail, il « laisse tous les soucis dans la voiture en arrivant à la maison ». Ainsi, le passage dans son véhicule lors du trajet de retour chez lui, qu'il effectue seul, lui permet d'effectuer la transition entre deux états différents, entre deux collectifs et deux espaces différents (les collègues et les clients dans plusieurs endroits de l'agglomération vs la famille au sein du foyer).

L'individu a donc exprimé le besoin de ce moment de transition, où il franchit les cloisons qu'il s'est posé entre monde professionnel et familial. Ce sentiment revient d'ailleurs chez la plupart des habitants interrogés et amène à questionner l'influence du mode de transport comme un lieu non plus de contraintes espace-temps (« c'est du temps perdu d'être dans les bouchons ») mais de libérations espace-temps : écouter la musique, décompresser en pensant à autre chose que ce qui est présent, en un mot être ailleurs, donc être à la fois cospatial (en lien avec des espaces non présents) pour se départir de la coprésence[2], de ce/ceux qui nous entoure ! L'individu configurant par le mental et par le technologique des mises en lien, des rapprochements avec d'autres êtres ou

[2] Voir l'analyse de ces deux notions dans Lévy J. et Lussault M. (dir.), 2003, *Dictionnaire de géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin.

choses qui ne sont donc pas à la place qu'il espère qu'ils ont dans l'instant de son trajet. En ce sens, il les dé-place auprès de lui ! Mais en même temps, en cospatialisant, il *déprésentise* et exclut, dé-place celles et ceux qui l'entoure pour les placer symboliquement au loin de lui. Par cette cospatialisation, l'habitant donne de la continuité à ce qui n'en a pas dans la réalité matérielle. Le trajet n'est donc pas qu'une relation déterminée par un réseau matériel mais le tissage d'un monde où les proches doivent être à leur place, non plus seulement comme assignés réellement dans des emplacements lointains mais comme assignés symboliquement dans des emplacements proches. Ils sont en cela déplacer.

Evoquant ces mobilités professionnelles, cet habitant s'est confié avec beaucoup de sincérité sur ses activités. En effet, lors d'une réponse qui paraissait anodine sur le fait qu'il ne voyait aucun inconvénient à prendre en charge des collègues lors de ses trajets, il est finalement allé plus loin dans son raisonnement, après un moment silencieux de réflexion. Evoquant ses déplacements accompagnés, et les différentes affinités qu'il peut avoir avec ses collègues, il a commencé par dire qu'il n'avait simplement « rien à leur cacher », avant de préciser qu'il choisit ou pas de répondre à certaines conversations privées au téléphone portable en fonction de la personne qui l'accompagne (notamment s'il s'agit d'intérimaires). Cette confession a donc permis de déceler ici un autre jeu de dé-placements intéressant. En effet, en dépit de cet espace clos de proximité qu'est la voiture, et au sein duquel il ne peut se mouvoir physiquement, il se crée tout un jeu de mobilités psychiques, de placements. En fonction de la place sociale que lui-même donne à l'individu qui l'accompagne, il peut faire le choix de se priver de communiquer pour ne pas rentrer dans des discussions qu'il considérerait comme non appropriées. Ainsi, ce système particulier de dé-placements peut se créer, au sein de cet espace, dans l'absolu mobile, qu'est la voiture, et où règnent une forte proximité spatiale, mais également un éloignement social important. Donc en fonction de la situation interactionnelle, mon interlocuteur peut considérer que son collègue est ou n'est plus à sa place. En effet, s'il garde le même emplacement à côté de lui dans son véhicule, sa désignation de collègue qui n'a pas à savoir certaines choses sur sa vie privée, le pousse mentalement à trouver qu'il n'a plus rien à faire là, donc plus rien à être à cet emplacement. Son collègue devient dès lors une contrainte !

Mais le plus surprenant, c'est que le second entretien a permis de mettre en perspective une inadéquation avec le carnet de bord récupéré, modélisé graphiquement et analysé. En effet, le carnet de bord faisait ressortir des réalités différentes de celles évoquées par l'individu lors du premier entretien. Il a permis de mettre en valeur deux discours différents. Lors du premier entretien, l'individu a fait état spontanément de ses journées types telles qu'elles le seraient dans l'idéal, alors que cela n'est plus le cas dans la réalité d'aujourd'hui, car comme il l'a ensuite expliqué, la découverte récente d'une tumeur affectant son plus jeune enfant a bouleversé son quotidien, et de fait il ne va plus le chercher à l'école tous les après-midis. Il y avait donc un décalage entre le discours de cette personne interrogée qui, voulant bien faire, répondait de la façon dont elle pensait être la plus pertinente et la réalité. Par ailleurs, comme il en avait été le cas lors du premier entretien, la rapide prise de confiance de l'interrogé, passant notamment par le tutoiement, a permis d'aborder tous les sujets sans difficulté, faisant avancer l'enquête de manière très constructive. Ainsi, le changement de liens supposés dans l'interaction entre l'enquêté et l'enquêteur permet également d'analyser des jeux de placements entre eux. La libération de la parole de cet habitant tient en effet à une nouvelle désignation sociale de l'enquêteur qui peut alors être assigné comme étant à sa place au sein même du foyer de l'interviewé.

Cette chose apparemment anecdotique pour ceux qui font des enquêtes met en lumière le fait que « la place à laquelle chacun se sent convoqué (partant, la place qu'il attribue à l'autre) lui est alors assignée par le 'on' [c'est-à-dire par la norme discursive dans l'arrangement social entre deux personnes ne se connaissant pas]; mais chacun pense qu'elle lui est commandée par la simple considération de ce qu'est la réalité objective. De même, les paroles que chacun prononce, il s'efforce de les inscrire pertinemment dans l'ordre du discours qui convient à la place qu'il se voit occuper » (Flahault F., 1978, 66-67).

Cette information sur les difficultés médicales de son foyer a permis de traiter de la gestion mobilitaire de cet habitant face à la tournure imprévisible de ce nouvel événement. Il était intéressant de travailler sur cette gestion de l'aléa, car lors du premier entretien, l'habitant avait une volonté assez marquée de gérer ses journées de manière très stricte et programmée. Il était dès lors

pertinent de le questionner sur ses stratégies d'adaptation. Si une grande précision d'organisation, avec l'anticipation des trajets quotidiens, permet de répondre aux exigences de ces trajets, il était donc important de l'interroger sur sa gestion d'un événement imprévu et ponctuel, sur la façon dont l'individu peut répondre à l'urgence, comment les risques sont-ils anticipés, ou encore comment est pensée et résolue la continuité spatio-temporelle en cas d'une rupture brusque dans la mobilité.

Dans le cas présent, l'avènement d'un aléa tel que les problèmes de santé de son fils fut évidemment central dans la conversation. L'individu a donc évoqué la place primordiale de sa belle-mère dans la gestion de cette situation difficile, celle-ci habitant seulement à cinq minutes et, élément fondamental pour l'interrogé, disposant d'une voiture, donc d'une mobilité importante. A travers ses différentes réponses, il a fait comprendre que pour lui, toute forme de mobilité passe par la voiture, élément polarisant, vecteur de liberté, mais aussi vecteur de gratification sociale de celles ou ceux qui l'utilisent pour aider à l'organisation familiale. *A contrario*, il a évoqué de manière à peine voilée une forme d'exclusion symbolique de sa mère du fait même de son exclusion dans l'organisation mobilitaire de la famille, évoquant simplement « elle ne conduit plus, elle a d'autres problèmes… ».

Ainsi, il offre aujourd'hui plus de « place » à sa belle-mère qu'à sa mère. En effet, il lui est particulièrement reconnaissant de prendre en charge son fils tous les après-midis et de l'accompagner à tous ses trajets médicaux, en n'oubliant pas de préciser « ma belle-mère, que je remercie au passage ! ». Pour pallier ces imprévus, l'individu se tourne donc vers des stratégies de remplacement basées ici sur son cercle familial. Cependant, ces formes de motilité qui, selon Kaufmann, sont si possible destinées à rester à l'état de potentiel, mettent en relief des inégalités, car « s'organiser en cas d'imprévu suppose en effet des capacités organisationnelles et cognitives dont toutes les familles ne sont pas également pourvues » (Kaufmann V. et Flamm M., 2003, 26). L'individu évoque notamment sans concessions le fait que sa femme et lui-même ont dû prendre de nombreux jours de congés pour répondre à cet imprévu, cela ayant mis forcément une pression financière sur le couple : « il faut qu'on travaille pour ramener de l'argent à la maison, on n'a pas le choix ».

On remarque ainsi que l'organisation de la vie quotidienne et l'indépendance des membres de la famille est un sujet important. La synchronisation des activités familiales est devenue chose complexe, à laquelle cette famille a mis en place une stratégie de motilité commune au couple, arrangeant leurs horaires pour créer un système bien réglé où la mère amène les enfants à l'école avant d'aller au travail, puis le père est disponible pour les récupérer, débauchant plus tôt. Il faut noter que la peur d'un certain nombre de dangers renforce la complexité des synchronisations familiales, car, dans beaucoup de familles, on ne considère plus « raisonnable » de laisser ses enfants aller seuls à l'école. Dans le cas présent, les parents ont tout de même convenu du fait que l'ainé puisse aller au collège en bus, le père essayant de convaincre la mère à l'éventualité d'un scooter comme moyen de mobilité.

La mobilité comme ressource du dé-placement.

L'ensemble de ces exemples a permis de prolonger d'autres travaux contemporains autour de la motilité et de la place notamment. Ils rejoignent d'autres démarches qui « nous invite à considérer la mobilité non pas comme une simple « pratique spatiale », mais comme l'un des éléments constitutifs des ressources dont l'individu est doté dans un environnement donné. L'apport majeur est de considérer l'individu non seulement par rapport à son espace de vie (à la fois donné et vécu), mais aussi (et surtout) par rapport à son temps quotidien enchâssé dans son parcours biographique. La mobilité peut donc être entendue comme un *bien intermédiaire* — une ressource — nécessaire pour réaliser l'ensemble des activités quotidiennes dispersées sur un territoire de vie plus ou moins étendu » (Collectif Terrhabmobile, 2013, 4). C'est justement parce que la mobilité est une ressource qu'elle permet aussi de construire un jeu significatif sur la réalité sociale. Mais ce jeu opère une sorte de métaphore entre l'état et le mouvement de celui qui parle et celles et ceux dont il parle. Par sa mobilité, l'habitant se place, se dé-place et se re-place comme il place, dé-place et re-place l'altérité. Par la mise en acte et en discours de ses projets et des compétences mises en œuvre pour les effectuer, il construit voire déconstruit son placement dans l'univers social pour atteindre la place

qu'il se donne, mais il construit et déconstruit aussi le placement des autres en les assignant à être ou ne pas être à tel endroit à tel moment.

Cette utilisation de la ressource ne passe cependant pas systématiquement par l'utilisation de l'outil technique et informationnel à travers le smartphone et toutes ses applications ou plus simplement selon les générations par l'utilisation d'une carte ou d'un guide (Bourdin A., 2005, 102-103). Cette ressource est aussi construite en acte, face à la réalité des routines justement. Certes, l'étendue de la mobilité est restreinte, certes l'habitant ne parcourt pas un ailleurs inconnu, mais il construit pour autant une représentation de lui-même et des autres à travers ces trajets quotidiens. Il sécurise son bien-être en organisant, en régulant, en arrangeant le système des places. En cela, il constitue aussi son monde.

Pour organiser ce jeu des places, l'habitant utilise autant qu'il expose sa motilité selon les « facteurs relatifs aux accessibilités (les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux compétences (que nécessité l'usage de cette offre) et à l'appropriation (l'évaluation de l'offre par rapport à ses projets) (Kaufmann, 2004, 63). Ainsi, notre premier cas utilise l'offre du taxi, met en œuvre le moyen d'organiser sa venue et expose le référentiel axiologique qui va avec l'utilisation de ce mode pour se rendre notamment à ses congrès de médecine. Mais elle rêve aussi d'une autre offre, celle d'un chauffeur étant présent 24h sur 24h à son service, ce qui réduirait sa compétence à organiser par l'asservissement (elle parle d'esclave) d'un autre individu assigné à la servir pour faire à tout instant sa propre mobilité. Dès lors, on voit comment trois niveaux de place s'organise pour elle, la sienne, celles des autres et celles qu'elle rêverait d'avoir. Par sa conception de la mobilité, elle aspire ainsi à se dé-placer, à monter d'une certaine manière, dans sa représentation, au sein de l'échelle sociale.

Cette motilité exprime l'appropriation mais pas seulement au sens de l'offre mais aussi de l'espace potentiellement traversé. Car « la routinisation des systèmes de mobilité participe à asseoir la continuité spatiale et temporelle du quotidien. Produisant de la durée et de la mémoire, elle constitue un puissant levier d'appropriation spatiale, s'opposant en cela au « zapping », à la brièveté et à la labilité considérés comme caractéristiques des rapports au territoire issus de la mobilité » (Collectif Terrhabmobile, 2013). Les personnes interrogées visionnent d'ailleurs assez bien les parcours qu'elles produisent dans la quotidienneté. Pour autant, à travers des cartes mentales, on s'aperçoit que le contexte du trajet est parcellaire. Ce côté partiel est aussi partial et redessine justement les référents du placement de l'individu. Parler des vignobles de Haut-Brion pour notre habitante médecin fait sens à un certain niveau d'interaction, celui de l'entretien, mais aussi plus globalement dans une configuration sociale arrangée des jeux de place.

Bibliographie indicative

Bourdin A., 2005, *La métropole des individus*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, coll. Essai, 250p.

Collectif Terrhabmobile, « Lorsque la mobilité territorialise », *EspacesTemps.net*, 13.05.2013 http://www.espacestemps.net/articles/lorsque-la-mobilite-territorialise/

Depeau S. & Ramadier T. (dir.), 2011, *Se déplacer pour se situer. Places en jeu, enjeux de classes*, Rennes, PUR, coll. Géographie sociale, 196p.

Flahault F., 1978, *La parole intermédiaire*, Paris, Editions du Seuil, 234p.

Giddens A., [1984]1987, *La constitution de la société : Eléments de la théorie de la structuration*, Paris, PUF, coll. Sociologies, 474 p.

Hall E.T., [1966]1971, *La dimension cachée, Paris, Éditions du Seuil*.

Hoyaux A.-F., 2009 ; « Comment voir ce qui n'existe pas ou comment faire exister ce qui ne se voit pas. La question de la transparence du savoir géographique », *e-migrinter*, n°4.

Joseph I., [1998]2003, *Erving Goffman et la microsociologie*, Paris, PUF, coll. Philosophies, 126p.

Juan S. & alii (dir.), 1997, *Les sentiers du quotidien. Rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en ville*, Paris, L'Harmattan, coll. Villes & Entreprises, 204p.

Kaufmann V., 2004, « La mobilité au quotidien : Nécessité, proposition et test d'une nouvelle approche », *in* Vodoz L., Pfister Giauque B. et Jemelin C. (dir.), *Les territoires de la mobilité. L'aire du temps*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, pp. 57-69.

Kaufmann V., [2008]2011, *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, coll. Le savoir suisse, 114p.

Kaufmann V. & Flamm M., 2003, *Famille, temps et mobilité : état de l'art et tour d'horizon des innovations*, Paris, CNAF/Institut pour la ville en mouvement, coll. Dossier d'études n°51, rapport de recherche, décembre 2002, 71p.

Kaufmann V. & Jemelin C., 2004, « La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ? », http://eso.univ-lemans.fr/IMG/pdf/kv.pdf

Louvet N. et alii, 2013, *Les usages de la mobilité. Pour une ingénierie des modes de vie*, Paris, Editions Loco/(6-t), 167p.

Lussault M., 2007, *L'homme spatial. La construction sociale de l'espace humain*, Paris, Editions du Seuil, coll. la couleur des idées, 363 p.

Lussault M., 2009, *De la lutte des classes à la lutte des places*, Paris, Éditions Grasset & Fasquelle, coll. Mondes vécus, 222p.

Montulet B., 1998, *Les enjeux spatio-temporels du social – Mobilités*, Paris, L'Harmattan, coll. Villes & Entreprises, 220p.

Petit E., 2009, « La lutte des places à Chamonix : Quand la mort devient enjeu spatial », *Cybergéo. Revue Européenne de Géographie*, n°475, http://cybergeo.revues.org/22747

Rémy J., 2004, « Culture de la mobilité et nouvelles formes de territorialité », *in* Vodoz L., Pfister Giauque B. et Jemelin C. (dir.), *Les territoires de la mobilité. L'aire du temps*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, pp. 13-42.

Thévenin T., Chardonnel S., & Cochey É., 2007, « Explorer les temporalités urbaines de l'agglomération de Dijon », *Espace populations sociétés*, n° 2-3, pp. 179–190.

Thibaud J.-P., 2001, « La méthode des parcours commentés », *in* Grosjean M. & Thibaud J-P., *L'espace urbain en méthodes*, Marseille, Editions Parenthèses, pp. 79-100.

Urry J., [2000]2005, *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie ?*, Paris, Armand Colin, coll. U Sociologie, 253p.

Vincent-Geslin S. & Kaufmann V. (dir.), 2012, *Mobilité sans racines. Plus loin, plus vite…plus mobiles ?*, Paris, Descartes & Cie, coll. Cultures Mobiles, 142p.