



HAL
open science

L'identité territoriale serait-elle (vraiment) soluble dans la mobilité? Des pratiques individuelles de mobilités à la fabrication et la territorialisation de solidarités collectives: positions critiques, propositions théoriques et problématiques

Marie-Christine Fourny, Laurent Cailly, Rodolphe Dodier, Sonia Chardonnel, Hélène Bailleul, Benoît Feildel, Sophie Louargant, Antoine Brès, Gabriel Jourdan

► **To cite this version:**

Marie-Christine Fourny, Laurent Cailly, Rodolphe Dodier, Sonia Chardonnel, Hélène Bailleul, et al.. L'identité territoriale serait-elle (vraiment) soluble dans la mobilité? Des pratiques individuelles de mobilités à la fabrication et la territorialisation de solidarités collectives: positions critiques, propositions théoriques et problématiques. CIST2011 - Fonder les sciences du territoire, Collège international des sciences du territoire (CIST), Nov 2011, Paris, France. pp.93-97. halshs-00719913v2

HAL Id: halshs-00719913

<https://shs.hal.science/halshs-00719913v2>

Submitted on 31 Aug 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.

L'identité territoriale serait-elle (vraiment) soluble dans la mobilité ? Des pratiques individuelles de mobilités à la fabrication et la territorialisation de solidarités collectives : Positions critiques, propositions théoriques et problématiques.

AUTEURS

Collectif Terrhab-mobile (France) ¹

RÉSUMÉ

La relation entre territoire et mobilité constitue un objet exploré sous de nombreuses formes avec un foisonnement de nouvelles notions pour l'approcher (motilité, identité de déplacement, cultures de la mobilité ...), sans que soit encore levé le verrou de la compréhension de leur construction respective. Nombre des approches restent dans un paradigme de causalité : les effets de la mobilité sur les territoires ou bien les effets de territoire sur la mobilité. Si de nouvelles perspectives sur la territorialité des individus mobiles ont pu ainsi être ouvertes (*identité de déplacement* notamment), ces approches restent insuffisantes dans la saisie d'une éventuelle *hybridation*, qui n'opposerait pas deux types de spatialité, ni ne les dissocierait en une mécanique systémique, mais en montrerait l'intégration dans un individu-acteur-mobile. Elles rendent peu compte également des processus de construction stratégique entre l'un et l'autre, telle que l'activation du territoire comme ressource dans la réalisation de la mobilité. Considérant l'action et les stratégies issues de l'organisation et la réalisation de pratiques de mobilité individuelles, la communication discutera la production et la valorisation de dimensions fondatrices de territoire : l'hypothèse avancée est celle d'un individu construisant et reconstruisant des relations de proximité dans la réalisation des opportunités offertes par la mobilité, dans un processus générateur d'identification territoriale.

ABSTRACT

The relationship between territories and mobility are analyzed in many ways. The literature review offers different concepts that describe this relationship: motility, travel identity, mobility, culture... However, few explanations are offered for understanding their respective construction. Many approaches deal with a paradigm of causality: the effects of mobility on the territorialities or the effects of territorialities on the mobility. However, it seems necessary to improve the previous analysis in order to define a concept that integrates the different dimensions of the individual as subject, actor and mobile. Our paper will discuss this point, by observing the effects of individual strategies related to mobility in terms of territorial and identity production: which kinds of collectives, which values for place and proximities?

¹ Ce collectif est constitué autour d'un des axes du programme de recherche ANR espaces et sociétés 2011-2015 « De l'habitabilité à la territorialité (et retour) : à propos de périurbanités, d'individus et de collectifs en interaction » dirigé par Martin Vanier.

Il comprend (par ordre alphabétique) : BAILLEUL Hélène, MCF, Rennes, CAILLY Laurent, MCF, CITERES, BRES Antoine, PAST, Géocités, Paris 1, CHARDONNEL Sonia, CR CNRS, PACTE, DODIER Rodolphe, PR, Aix en Provence, FIEDEL Benoît, Chercheur associé, CITERE., FOURNY Marie-Christine, Pr, UMR PACTE, IGA-UJF - Grenoble 1, JOURDAN Gabriel, urbaniste, PACTE, LOUARGANT Sophie, MCF, PACTE, UPMF - Grenoble 2

MOTS CLÉS

Territorialité, mobilité, acteur, identification, stratégie, action.

1. LA CONSTRUCTION SOCIALE DE L'INDIVIDU PÉRI-URBAIN MOBILE

La communication repose sur le constat de départ suivant : les déplacements individuels constitutifs du périurbain ne peuvent se réaliser *toujours* dans la seule sphère individuelle ou familiale. Ils sollicitent une organisation de la mobilité, laquelle mobilise des relations sociales, active une représentation de soi et produit et des relations spatiales.

a) Justification

. D'un point de vue fonctionnel, les enquêtes montrent les difficultés à faire face aux aléas de la mobilité : arriver à l'heure pour les sorties d'école, grèves, pannes de voiture par exemple. Si une grande précision d'organisation avec l'anticipation des déplacements permet de répondre aux exigences de déplacements, « l'événement » imprévu et ponctuel demande d'autres types de réaction. Une première question peut se poser alors sur la gestion de l'aléa : comment répond-on à l'urgence, comment les risques sont-ils anticipés, comment est pensée et résolue la continuité spatio-temporelle en cas d'une rupture brusque dans la mobilité ?

. D'un point de vue économique, la pérennité du déplacement et sa « soutenabilité » sont mises en péril par l'augmentation du coût des carburants. Quelles stratégies sont alors adoptées pour y répondre ? Moins de déplacements ou plus de partage collectif, comme y invitent nombre de politiques publiques ?

. Mais la fonctionnalité de la mobilité n'est pas seule à prendre en compte, ses valeurs territoriales et sociales mettent également en jeu sa réalisation. Les significations symboliques de l'automobile et de la mobilité sont ainsi essentielles dans l'image de soi du périurbain comme dans l'identification de l'espace périurbain. Si d'un point de vue individuel, la voiture reste encore un signe de distinction sociale (cf le 4X4), du point de vue des représentations collectives, elle tend à déqualifier cet espace, notamment en regard de sa responsabilité collective dans la durabilité. Les critiques des experts et les dénonciations idéologiques du coût écologique et énergétique du périurbain questionnent alors sur leurs effets dans les comportements de mobilité. Affectent-elles la représentation de soi ? Font-elles paradoxalement émerger une identité par la stigmatisation ? Quelles valeurs sont mobilisées pour restaurer une image sociale positive ? Quelles réponses sont faites aux injonctions pour un partage du déplacement ?

b) Proposition problématique

L'ensemble de ces questionnements conduit à l'hypothèse suivante : *l'organisation pérenne et continue de la mobilité individuelle conduit à recourir à des formes de solidarité collective, fondatrice d'un lien social de proximité et/ou territorialisé*. Ces relations relèvent pour une part de relations peu structurées, dont il faudrait voir le fondement : voisinage, activités locales, affinités sociales... Elles relèvent également d'une proximité spatio-temporelle de déplacements : usagers d'une même ligne de transport, ou d'un même itinéraire. Elles sont susceptibles de prendre la forme d'un mouvement social : associations, collectifs de ligne, organisations d'usagers, lobbying, ayant pour objet les questions de mobilité et pour interlocuteur les protagonistes publics ou privés des services, des transports, ou territoires ou des services.

2. LA PRODUCTION COLLECTIVE TERRITORIALISEE DE L'INDIVIDU PÉRIURBAIN MOBILE

Il s'agit d'observer une relation mobilité individuelle/liens sociaux localisés pour révéler la dimension collective et territoriale de la mobilité. Comment ?

a) L'idée de collectifs territorialisés met en jeu la dimension territoriale des relations sociales. Les productions sociales de la mobilité peuvent être examinées sous trois formes, dont nous posons qu'elles sont constitutives de la territorialité, et trois processus, constitutifs du rapport territorialité/habitabilité :

- les formes
- la proximité
- les significations et référents territoriaux d'identification
- les lieux d'interactions
- les processus
- les stratégies personnelles et leurs effets dans l'activation de liens sociaux
- les valeurs communes mobilisées, leur rôle dans l'action et leurs conséquences dans l'identification territoriale
- la constitution d'acteurs collectifs de mobilité et leur conséquence dans l'aménagement public des territoires

b) Cette territorialisation issue de la mobilité doit dans un second temps être évaluée en regard des dynamiques spatiales du périurbain. Plusieurs types de relations socio-spatiales sont aujourd'hui identifiées dans le périurbain : on en a montré les logiques de club (Charmes) ou d'entre-soi (Jaillet), la citoyenneté faible (Lévy). Il ne s'agit pas d'examiner la sociabilité de la mobilité en soi, comme une forme déconnectée de l'organisation sociale résidentielle, mais de voir quel en est l'agencement. Retrouve-t-on les mêmes logiques, sous la forme de « clubs » d'usagers de ligne ? Y a-t-il contradiction ou renforcement en figures résidentielles et figures de la mobilité ? C'est de cette confrontation que peut réellement apparaître le rapport entre sociabilité de mobilité et sociabilité résidentielle et que peuvent émerger des figures constitutives d'une territorialité-mobile.

c) L'identification de ces figures demande (entre autres) d'ouvrir des travaux empiriques sur les objets suivants :

- la proximité. On pense là aux types de proximité mobilisés par l'organisation de la mobilité. Proximité spatiale au lieu de résidence, proximité sociale issue d'une affinité, proximité de destination, proximité de mobilité dans le partage d'un même itinéraire au même moment, proximité technologique à travers l'adhésion à des réseaux sociaux ou le recours à de mêmes technologies, lesquelles sont activées ? Ces types permettent de rendre compte de l'ancrage territorial de la mobilité qui, même lorsqu'elle est individuelle, ne relève pas seulement d'un espace réseau fonctionnel. La question montre également un rapport entre proximité spatiale et proximité sociale : à *quelle distance sommes-nous solidaires* ? demande Nigel Thrift. On sait que la communication et l'information favorisent une mondialisation de la solidarité qui a une spatialité et une temporalité. La mobilité elle-même permet d'ajouter de la distance dans les solidarités de voisinage. Mais quelle est alors la géographie de la solidarité quotidienne ?

- Cette géographie de la solidarité de mobilité conduit à interroger le rapport entre territorialités fixes (les ancrages) et territorialités mobiles. Comment l'un interfère avec l'autre ? Comment le voisinage et la proximité jouent dans l'organisation des mobilités ? Et comment la structuration à partir des mobilités (réseaux de covoiturage par exemple) participe à l'agencement du voisinage, à la production des identités de territoire ? Nous sommes là au centre de la relation entre territorialité et habitabilité.

La question peut être examinée dans les interactions individuelles liées à la « débrouille » du quotidien. Mais elle peut également être abordée dans des productions collectives formalisées, ainsi des micro-solidarités collectives qui se

construisent dans le mouvement. Quels sont les facteurs qui fondent les organisations collectives qui se mettent en place autour de la mobilité ? Une attention particulière doit être portée au militantisme de ligne. Est-ce que se mettent en place des associations, des mouvements collectifs, des instances de représentation en fonction d'un itinéraire ? Une gouvernance des mobilités et des réseaux ? Voit-on la possibilité de construire une intercommunalité qui n'est pas liée à une aire mais à un réseau ?

- Les lieux d'interaction entre individus mobiles

La géographie de la solidarité de mobilité est une manière de mettre en évidence la morphologie spatiale des relations sociales. Elle peut donc montrer des effets de voisinage résidentiel, des effets de voisinage de destination, des effets de voisinage de réseau. Reste à en identifier les lieux structurants, ayant une valeur sociale et particulière. Pensons et travaillons sur les parkings-relais du covoiturage comme lieux porteurs d'interactions, sur les ronds-points, les riverainetés. Ces lieux de convergence des individus mobiles acquièrent-ils une dimension collective dans les interactions qui s'y nouent ? Acquièrent-ils une dimension identitaire en tant que référence commune ? Ils sont d'éventuels lieux de ressources, symboliques ou pratiques, pour la fabrication des liens sociaux : formation d'interconnaissance, sentiment de partager un même destin de périurbain mobile, références d'appartenance, objet transactionnel.

- Les significations et référents territoriaux d'identification. Nous intégrons résolument cet aspect dans les formes territoriales, car ce sont là des indicateurs et des ingrédients essentiels de territorialisation. L'absence de sens comme l'absence d'identifiants spatiaux communs sont à l'inverse des signes d'une pathologie dans l'habiter ... La solidarité conduit à rechercher ces significations dans la mobilité : ses pratiques, ses lieux, son organisation, sa sociabilité. Elle se pose à l'encontre d'une identité territoriale souvent pensée du point de vue de l'ancrage et de la résidentialité. Il s'agit bien toutefois d'examiner comment la mobilité s'insère dans les identifications habitantes, et non pas d'isoler une identité de déplacement (Ramadier). Comment se dit et se pense l'appartenance et le commun ? Comment les valeurs spatiales ou du déplacement sont-elles utilisées dans la représentation du commun ? La communauté de mobilité activée par les solidarités s'ancre-t-elle dans un espace de référence ?

- Attendus concernant les processus

Ce jeu entre mobilité et territoire, proximité et solidarité, nécessite d'examiner ensuite les processus de leur mise en relation. Redisons-le, dans la problématique qui est la nôtre, la solidarité a statut de révélateur de la dimension territoriale de la mobilité. Trois thèmes doivent alors être particulièrement travaillés :

- les stratégies personnelles et leurs effets dans l'activation de liens sociaux. Les thèses développées par les courants utilitaristes montrent que la réalisation de stratégies personnelles passe par la constitution de collectifs : l'appartenance à des associations, le militantisme politique sont autant d'outils stratégiques dans la constitution de son identité sociale (Pizzorno).

- les valeurs communes mobilisées, leur rôle dans l'action et leurs conséquences dans l'identification territoriale. Ce thème renvoie à la dimension signifiante du territoire. Dans l'hypothèse d'une territorialisation à partir de la solidarité, il s'agit d'examiner a) quelle est la production de significations et de références territoriales dans les interactions et les solidarités de la mobilité, b) quel rôle jouent ces références communes dans la mise en place de solidarités ? C'est donc un territoire opérateur de lien social que nous recherchons, dans les valeurs et les représentations mobilisées dans l'action, dans sa capacité à représenter du commun et à contribuer à le construire.

- la constitution d'acteurs collectifs de mobilité et leur conséquence dans l'aménagement public des territoires. Cette dimension est un peu différente car on passe là à des formes d'organisation plus structurées : associations ou lobby d'usagers par exemple. Ces associations « de réseau », d'usagers d'un mode de transport, ou

d'un même service, ou d'un même itinéraire, voire d'un espace-temps, se posent ou sont en passe de devenir des interlocuteurs des acteurs publics. Interpellant de ce fait les territoires, ils représentent une nouvelle forme du rapport entre mobilité et territoire, et construisent d'une certaine manière la dimension politique et citoyenne de la territorialité mobile.

RÉFÉRENCES

- Allemand S., Ascher F., Lévy J., 2004, *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin – Institut pour la ville en mouvement.
- Berger M., Jaillet M.-C., 2007, « Vivre les espaces périurbains », *Norois*, n°205, numéro thématique.
- Bres (A.), 2008 - L'urbain, une halte plus ou moins étendue et complexe in « La mobilité qui fait la ville », sous la direction de Y.Chalas et F.Paulhiac, Editions du CERTU, (22 pages)
- Cailly (L.), 2007, « Capital spatial, stratégies résidentielles et processus d'individualisation », in *Annales de géographie*, n° 654, mars-avril 2007, Armand Colin. (Article)
- Charmes E., 2007, « De la voirie à la rue : riveraineté et attrition. Des stratégies d'inscription territoriale des mobilités périurbaines », in Charmes et Sander 2007, pp.87-95.
- Kaufmann V. 2002. *Re-thinking mobility*. Aldershot, Ashgate.
- Lannoy P., Ramadier T. (dir.), 2007., *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne*, Louvain la Neuve, Academia Bruylant.
- Lussault M., 2007, *L'homme spatial. La construction sociale de l'espace humain*, Seuil.
- Dodier R., 2009, Individus et groupes sociaux dans l'espace, apports à partir de l'exemple des espaces périurbains, HDR de géographie, Université du Maine.
- Pizzorno, (A.), 1990, « Considérations sur les théories des mouvements sociaux », in *Politix*, vol. 3, n° 9, 1990, p. 78-79
- Vanier (M.), (dir.), 2009, *Territoires, territorialité, territorialisation : controverses et perspectives*, Presses Universitaires de Rennes, 228p.

AUTEURS

Laurent **Cailly**
UMR CITERES,
université de Tours
laurent.cailly@
univ-tours.fr

Marie-Christine
Fourny,
UMR PACTE,
Université Joseph-
Fourier, -Grenoble1
marie-christine.fourny
@ujf-grenoble.fr

Rodolphe **Dodier**
Aix-Marseille
Université
CNRS, UMR Telemme
rodolphe.dodier@
univ-provence.fr

Antoine **Bres**
UMR Géocités,
Université Paris 1
antoinebres@
bresmarionne.fr

Sophie.**Louargant**
UMR PACTE,
Université P. Mendès-
France –Grenoble 2
sophie.louargant@
iut2.upmf-grenoble.fr

Sonia **Chardonnel**
UMR PACTE,
sonia.chardonnel@
ujf-grenoble.fr

Helene **Bailleul**
helenebailleul@
hotmail.com

Benoit **Feidel**
CITERES, université
de Tours
benoit.feidel@
gmail.com

Gabriel **Jourdan**,
UMR PACTE
gabriel.jourdan@
aurg.asso.fr