

Cet article est disponible en ligne à l'adresse :

http://www.cairn.info/article.php?ID_REVUE=CIS&ID_NUMPUBLIE=CIS_118&ID_ARTICLE=CIS_118_0055

La modernité et l'imaginaire de la mobilité : 'inflexion contemporaine

par Anne BARRÈRE et Danilo MARTUCCELLI

| Presses Universitaires de France | Cahiers internationaux de sociologie

2005/1 - n° 118

ISSN en cours | ISBN 2130551262 | pages 55 à 79

Pour citer cet article :

— Barrère A. et Martuccelli D., La modernité et l'imaginaire de la mobilité : 'inflexion contemporaine, Cahiers internationaux de sociologie 2005/1, n° 118, p. 55-79.

Distribution électronique Cairn pour Presses Universitaires de France .

© Presses Universitaires de France . Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

LA MODERNITÉ ET L'IMAGINAIRE DE LA MOBILITÉ : L'INFLEXION CONTEMPORAINE

par Anne BARRÈRE et Danilo MARTUCCELLI

RÉSUMÉ

En partant de quelques transformations sociétales majeures, et en s'appuyant sur la fiction romanesque française, l'article dessine deux grandes constellations imaginaires de la mobilité dans la modernité. La première associe le but du déplacement, l'existence d'un ailleurs, le goût de l'aventure, l'attitude de départ actif et le rôle de la mobilité comme logique de pouvoir. La deuxième, souvent en résonance avec les items précédents, souligne plutôt l'exigence de la mobilité pour la mobilité, la fin de l'idée de dehors, l'impératif de la fuite, la prolifération de l'expérience du départ passif, enfin, la centralité croissante de la mobilité dans le saisissement de la domination. Au terme de ce parcours, l'imaginaire de la mobilité apparaît comme une boussole privilégiée pour cerner les transformations de la modernité.

Mots clés : Mobilité, Imaginaire, Modernité, Roman.

SUMMARY

The article tracks two major imaginary constellations of modern mobility, through the analysis of important social transformations, illustrated by certain French novels. The first joins the goal of mobility, the existence of an « elsewhere », the taste for adventure, an active departure, and the role of mobility as a logic of power. The second, frequently in relationship with the precedent, emphasizes the idea of mobility for itself, the end of elsewhere utopia, the need to run away, the multiplication of experiences of passive departure, and finally the growing link between mobility and domination. The mobility imaginary appears at last as a privileged compass to surround the transformations of modernity.

Key words : Mobility, Imaginary, Modernity, Novel.

Cahiers internationaux de Sociologie, Vol. CXVIII [55-79], 2005

La modernité, c'est toujours le départ. Mais, dans les dernières décennies du *xx*^e siècle, la mobilité a pris davantage de poids et d'importance sociologique. Georges Balandier en aura donné la formulation la plus concise : « La modernité, c'est le mouvement plus l'incertitude » (Balandier, 1985, p. 14). Tout bouge : voilà le noyau imaginaire de cette représentation de la modernité. Mais autour de lui, les désaccords font rage, sur les manières de conceptualiser la période contemporaine (post-modernité, hyper-modernité, seconde modernité, modernité avancée) et d'analyser ses rapports avec la période précédente – l'époque actuelle n'étant pour certains qu'une accélération de la modernité et pour d'autres une véritable et nouvelle rupture (Bonny, 2004). Les interprétations en divergent alors, allant des représentations en termes d'une socialité « empathique », marquée par un « virevolter » incessant des individus (Maffesoli, 1988), jusqu'à des perspectives novatrices interrogeant la possibilité de remplacer l'ancienne idée de société par l'ensemble des logiques, des horizons ou des formes de mobilités repérables dans les sociétés contemporaines (Appadurai, 1996 ; Urry, 2000).

Or, si la période actuelle de modernisation contraint effectivement les individus à une nouvelle maîtrise des espaces-temps (Ascher, 2000, chap. VI), il paraît abusif de laisser entendre une rupture spatio-temporelle si spécifique et profonde aux dernières décennies justifiant l'idée d'un changement d'« époque »¹. Il y a là une lecture excessive quant à la nouveauté des éléments présents et souvent un regard injustifié vis-à-vis du passé. Au mieux, s'agit-il d'une inflexion au sein de la grande rupture produite entre la fin du *xix*^e et le début du *xx*^e siècle, sous le signe de laquelle, malgré les changements récents, nous vivons toujours (Kern, 1983).

Il n'empêche. En dépit de quelques excès métaphoriques, la mobilité concentre un nombre suffisamment important de significations pour que son étude se révèle un outil précieux pour cerner bien des éléments de la modernité. À condition de ne pas réduire la mobilité uniquement à ses dénnotations proprement spatiales (ou à des variantes proches, comme dans la notion de « mobilité sociale ») et de la comprendre comme un imaginaire articulant un rapport au temps, à l'espace, et la recherche d'une transformation existentielle. C'est au travers de cette triade, et afin d'en montrer à la fois les

1. Pour des réflexions en ce sens, cf. sur la compression de l'espace-temps (Harvey, 1989), sur la distanciation spatio-temporelle (Giddens, 1989), sur l'immédiateté des événements (Jameson, 1991), sur la dynamique globalisation-localisation (la « glocalisation » de Robertson, 1992), sur une vision schématisant le passage du temps à l'espace comme catégorie pivot de l'analyse (Soja, 1989) ou sur le triomphe du temps présent (Läidi, 2000).

continuités et les inflexions, que nous proposerons – brièvement – cinq grands items constitutifs de l’imaginaire de la mobilité « moderne » avant de rendre compte de ses inflexions – voire renversements – « contemporains », dessinant ainsi deux constellations possibles. Les items choisis apparaissent saillants, et dotés d’une logique de résonance réciproque permettant justement de les caractériser comme faisant partie d’une constellation. Mais ils ne sont pas obligatoirement reliés les uns aux autres, ce qui signifie très concrètement que bien des manières de concevoir la mobilité empruntent à la fois aux deux constellations. Dans ce sens, on assiste moins au passage linéaire d’une constellation à l’autre, qu’à une cohabitation *sui generis*, propre aux magmas imaginaires, dans lesquels il n’est pas rare d’observer des mélanges entre items appartenant aux diverses constellations. C’est pourquoi, et afin d’accentuer cette dimension, au détriment d’une pure lecture évolutionniste, nous parlerons de constellations A et B.

Quant à la notion d’imaginaire, il faut reconnaître l’ambiguïté insurmontable qui la caractérise (Leblanc, 1994). Elle renvoie à la fois aux significations communes propres à un collectif social et à la capacité créatrice des sociétés et des hommes. Autrement dit, l’imaginaire désigne à la fois un univers symbolique objectivé et un espace de capacités d’énonciation et de transformations symboliques. Pour illustrer l’imaginaire de la mobilité, et même si d’autres supports culturels auraient pu être mobilisés (cinéma, chansons, arts plastiques...), c’est largement à partir des items développés dans les sciences sociales, mais également du roman français, que nous chercherons à exemplifier, rapidement, la première constellation, et ensuite, plus précisément et plus longuement, la seconde, sans doute moins connue¹.

1. Dans ce qui suit, il ne s’agit nullement d’extraire l’imaginaire de la mobilité à partir d’une quelconque sociologie du roman français. Pour cela, bien d’autres œuvres et auteurs que ceux que nous allons mobiliser auraient été indispensables, et le résultat final pourrait même en être quelque peu différent. Le mouvement de l’analyse – bien reflété par l’alternance des moments d’exposition générale et la prise en considération en profondeur des instantanés – se déploie ainsi dans un va-et-vient permanent entre d’une part, le dégagement des grands items de l’imaginaire de la mobilité, notamment à partir des conceptualisations fournies dans les sciences sociales, et avant tout la sociologie, et d’autre part, l’exploration, grâce aux fictions romanesques, de leurs significations subjectives, voire, si l’on ose s’exprimer ainsi, de leur « vécu » au niveau des individus (personnages). Le choix limité et arbitraire d’auteurs et d’œuvres, au-delà d’évidentes considérations d’espace, est donc à comprendre au sein de cette logique de travail. D’ailleurs, et pour ne pas alourdir les références, nous avons opté pour garder en bibliographie les seuls ouvrages de sciences sociales, nous limitant à un renvoi par titre et année des romans dans le corps même de l’article.

I. LA CONSTELLATION A (« MODERNE »)

1 / *La mobilité et son but*

Dans la modernité, le sens de la mobilité est toujours, tôt ou tard, transmis par la destination ou l'objectif poursuivis, eux-mêmes fortement dépendants, dans leur signification, de l'idée de progrès. Comme l'a notamment souligné Koselleck, la conscience historique moderne s'est en effet constituée autour de trois éléments directeurs. D'abord, l'idée que le présent lui-même porte des promesses d'avenir, grâce à l'avènement d'une rupture originelle. Ensuite, l'idée d'une accélération du temps et de l'existence de diverses formes de discontinuité temporelle, toujours au sein d'une conception globale du « progrès ». Enfin, l'idée que l'homme est l'auteur de l'histoire, introduisant alors une vision épique et séculière de l'avatar social (Koselleck [1979], 1990).

Le roman illustre et ancre à la fois, par bien de ses aspects, cet imaginaire de la destination, inextricablement spatiale, historique, et existentielle. Ce sont sans doute les personnages de Jules Verne, dont la mobilité dans l'espace est toujours mise au service d'un progrès scientifique, qui l'exemplifient le mieux, mais dans bien des romans phares du XIX^e siècle, la destination des personnages est marquée par l'Histoire en marche, qui accouche en quelque sorte de leurs transformations existentielles : les tribulations de Jean Valjean, autant que celles d'Étienne Lantier, sont inséparables de l'idée de la marche vers une vie meilleure, une autre société. Plus contemporain, l'imaginaire romanesque de Malraux est dominé par les soubresauts de l'histoire, qui dictent au roman ses lieux et les trajectoires de ses héros. Le déplacement importe peu alors, en dehors de l'objectif à atteindre. L'horizon du voyage est phagocyté par le lieu de destination. Bien entendu, le voyage est rempli d'aventures et d'épreuves, et cela bien avant l'apparition de la modernité, mais elles n'ont de sens que par rapport au lieu que l'on veut atteindre. En quelque sorte, les tribulations du voyage ne sont que les signes qui annoncent la valeur et la justesse de l'objectif poursuivi. D'ailleurs, la valeur de la vitesse, ici, ne se mesure que dans la capacité qu'elle transmet d'arriver plus vite au terme du voyage.

2 / *Pas de modernité sans ailleurs*

Dans cette constellation imaginaire, l'espoir d'une vie meilleure, voire d'une découverte radicale de soi – tout voyage étant une forme de conversion personnelle – sont associés à l'existence,

quelque part, d'un endroit, spécial et rare, où il s'agit de parvenir. L'idée est aussi vieille qu'une des dates possibles de la naissance des temps modernes : la découverte de l'Amérique. La richesse, l'espoir, la liberté et le Paradis – l'*Eldorado* – sont quelque part. Il existe des terres « vierges » – en fait peuplées par des habitants bannis de l'histoire – qui permettent une autre vie, et sont indissociablement un refuge et une promesse, mais aussi une contrainte et un déracinement. Voulu ou forcé, le voyage a un but, parce qu'il est indissociable d'un imaginaire de l'ailleurs. La modernité fut ce qu'elle fut pendant des siècles en Occident parce qu'il y avait un dehors réel, parce que l'« Amérique » était immense et inépuisable, parce qu'elle donnait de la chair au désir de transgression des Modernes, à leur volonté de constant dépassement des limites, dont la Révolution politique fut le symbole par excellence, et la mobilité spatiale la preuve la plus tangible. D'ailleurs, l'apparition dans les années 1960 d'une « nouvelle frontière », celle de l'espace, et du projet possible d'abandonner un jour la terre, pour important qu'il fut – et il l'est encore –, opère néanmoins toujours au sein de cet imaginaire (Arendt [1958], 1994).

C'est en découvrant le monde que l'on se découvre soi, dans une quête dont la poésie, mais aussi la vie de Rimbaud ont par exemple intensément témoigné, mais le départ est aussi une aventure collective parce qu'il est producteur de sens, dans la confrontation à l'altérité ou à la diversité du monde. Si l'idée d'un ailleurs possible s'est de plus en plus emplies de nostalgie, elle reste centrale dans bien des œuvres, quand bien même les Tropiques sont tristes, quand bien même la voix et les mythes des peuples lointains sont recouverts, semble-t-il à jamais, par l'ici occidental envahissant. Il reste alors, comme dans les livres de J. M. G. Le Clézio, à garder présent en mémoire, en écriture, cet imaginaire de la découverte, de l'exotisme vivant, ou au contraire à en réaffirmer les possibles, quitte à les moderniser, comme Michel Tournier, lorsqu'il réécrit *Robinson Crusoë*.

3 / *La mobilité est une aventure*

Dans cette constellation, la mobilité n'est qu'une parenthèse transitoire entre deux états stables. Autrement dit, dans ce premier univers imaginaire, la mobilité ne concentre jamais l'attention en elle-même – tant l'objectif à atteindre subsume la totalité des regards –, sinon sous forme, comme chez Simmel, d'une « aventure » transitoire.

Il est important de bien souligner les lointaines racines de ce processus afin de se défaire d'une représentation trop étroite du

changement actuel. Déjà, pour Simmel, la modernité était à la fois une possibilité inouïe d'exploration de nouvelles dimensions pour l'individu et un risque insoupçonné d'égarement et d'éclatement du soi dans une série non connexe d'expériences. Du point de vue de l'espace, la modernité favorise un éloignement de l'individu de ses cercles les plus proches et un rapprochement de ceux qui lui sont les plus éloignés, comme en attestent, par exemple, les analyses consacrées par Simmel aux paysages (Simmel [1913], 1988). L'« aventure » est alors ce qui casse la routine de la vie, dans une autonomisation, voire une fragmentation des réalités temporelles (Simmel, 1989).

L'aventure peut être plus ou moins autonome de la mobilité spatiale, mais elle signale toujours la capacité des personnages à ouvrir une brèche dans l'existence quotidienne. Qu'il s'agisse de la capacité à vivre des épisodes historiques comme des éléments décisifs d'une trajectoire individuelle, ou du choix de l'aventure comme mode de vie comme dans les romans de Saint-Exupéry, les personnages romanesques risquent leur vie, leur destin, dans des épisodes circonscrits, qui de toute façon les transforment. Le voyage est aventure, esthétique autant que spatiale, pour un écrivain comme Blaise Cendrars, mais la ville moderne aussi est aventure, comme l'avait déjà écrit Baudelaire, et comme le montreront si bien les surréalistes, et en premier lieu, le personnage de Nadja, d'André Breton, cette passante anonyme qui confronte l'écrivain à la fois à l'amour et à la folie.

4 / *La mobilité et le départ actif*

Être moderne, c'est partir. C'est pouvoir s'arracher de l'ici. D'innombrables œuvres culturelles, de la littérature jusqu'au cinéma, y compris contemporaines, se sont inscrites et s'inscrivent toujours dans la logique de ce récit : l'œuvre démarre avec le départ de quelqu'un, dont les péripéties dans et par le monde finiront par faire un personnage différent. Chacun aura trouvé, tout au long des siècles, une raison de se mettre en mouvement : certains échapperont à la famine, à la pauvreté, au manque de travail ou aux horizons bouchés des sociétés traditionnelles ; d'autres, déjà en transition vers la modernité, n'auront vu dans le voyage qu'un prolongement et une affirmation croissante de leur être moderne, comme l'a établi l'ouvrage classique relatant l'émigration du paysan polonais aux États-Unis (Thomas, Znaniecki [1919], 1998) ; d'autres encore, des juifs jusqu'aux pèlerins du Mayflower y auront trouvé une manière d'échapper aux persécutions. Il arrive aussi que la mobilité soit forcée et contrainte, comme celle des esclaves noirs,

donnant lieu à des phénomènes de « double conscience » et à l'émergence de nouvelles identités transnationales (Gilroy, 1993). Mais pour la sociologie se sera sans doute la figure de l'Étranger de Simmel qui en aura donné la synthèse la plus achevée.

Pour le roman français du XIX^e siècle, l'arrachement est bien souvent celui du provincial, qui, en « montant » à la capitale, construit sa vie et son itinéraire social. La mobilité spatiale et la mobilité sociale vont alors de pair, comme pour Julien Sorel, Frédéric Moreau ou Lucien de Rubempré. Le moment inaugural de bien des romans est alors la décision, prise par le personnage principal, de se mettre en mouvement, parfois contre lui-même. Le départ est une entreprise active de l'individu sur le monde.

5 / Domination et tradition

Au sein de cette constellation, et à rebours de l'individu mobile, c'est la permanence dans le temps et l'enracinement dans un lieu qui ont longtemps organisé la perception de la domination sociale. D'ailleurs, l'importance même des États-nations dans la modernité reflète cette réalité. La domination est inséparable d'une inscription territoriale. Il y a toujours alors une Bastille ou un palais d'Hiver à prendre.

La représentation de la domination a été ainsi longtemps inséparable d'une étroite association entre l'espace et le temps. Tout d'abord, si la modernité était saisie sur une échelle temporelle, puisqu'elle devait faire advenir, par le progrès, un temps futur au nom duquel tout pouvait être sacrifié, elle avait aussi une stricte inscription spatiale, le degré de « modernité » supposé des acteurs (individuels ou collectifs) étant indissociable de leur emplacement géographique (métropoles-colonies). C'est dire si cette appropriation symbolique spécifique de la « civilisation » dans la modernité a été insérée dans un ensemble de rapports sociaux de domination et de pouvoir. La configuration imaginaire en fut à terme relativement stable : les dominants s'inscrivaient conjointement dans un lieu et dans la durée, et ils pouvaient, grâce à leur pouvoir, agir à la fois dans le temps et à distance. Autrement dit, la mobilité implicite dans cette représentation de la domination étant celle des *conquistadores*, des « sujets » du souverain, des « colonisateurs » de la République, c'était essentiellement par procuration que les dominants vivaient la mobilité. Rien n'en atteste mieux à rebours que son envers négatif – la figure du « vagabond ».

Ce n'est donc pas du côté de la mobilité elle-même que s'enracine l'imagerie de la puissance et du prestige social. Elle reste avant tout un attribut de la « tradition » que les « parvenus » ou les

« nouveaux riches » assiègent sans arrêt, et avec une fortune inégale, dans les romans de Stendhal ou de Balzac. Et c'est d'ailleurs l'incapacité d'entrer dans l'univers des salons parisiens qui conduit le personnage de Proust, dans *À la recherche du temps perdu*, à une vision déformante des distances spatiales elles-mêmes, et à structurellement séparer par le récit le côté de Guermantes, de l'aristocratie, de celui de chez Swann et de la bourgeoisie montante. La conquête sociale des personnages en ascension, lorsqu'elle est réussie, est l'histoire de l'immobilisation progressive dans un rôle enfin atteint, et dans son cortège de permanences.

Insistons. Bien des items présents dans cette constellation sont toujours de mise aujourd'hui, et il serait absurde, dans le registre de l'imaginaire, de laisser entendre une transition linéaire. Cependant, s'ils font partie d'une constellation, c'est parce qu'une profonde connivence les relie : la triade analytique constituée par la mobilité spatiale, temporelle et existentielle s'y articule de manière harmonieuse. En effet, elles s'enchaînent les unes aux autres, tant les transformations de soi apparaissent comme dépendantes d'un déplacement spatial, lui-même trouvant sa signification ultime du côté d'une échelle temporelle. L'imaginaire de la mobilité, plurielle dans ses éléments, n'en a pas moins une unité symbolique.

II. LA CONSTELLATION B (« CONTEMPORAINE »)

L'imaginaire de la mobilité aura connu une inflexion importante au fur et à mesure de sa généralisation et de sa banalisation. D'ailleurs, dans la conceptualisation de la globalisation, la mobilité détient une signification centrale dans la caractérisation d'une nouvelle organisation spatiale des relations sociales et des transactions valorisées par leur extension, intensité, vitesse et impact au travers des flux transcontinentaux et interrégionaux (Held, McGrew, 2000, p. 55). La mobilité y entre en tout cas dans le règne du quotidien et de l'ordinaire. Mais ce faisant, elle heurte de plein fouet ce qui faisait la spécificité de la première constellation. Dégagée de tout devenir héroïque et collectif, elle se souvient pourtant de ses anciennes promesses et les continue d'une certaine manière. L'imaginaire de la mobilité est alors sous le double signe de la déception, voire de la démythification, et de la réinvention, de la transformation créatrice. C'est ce que permettent d'exemplifier bien des romans français contemporains, qui, au-delà de leur diversité, opèrent un certain « retour au monde », après une phase plus expérimentale associée à l'entreprise de déconstruction du « nouveau roman ». Ces fictions sont le lieu d'un formidable déploiement des-

criptif et analytique de la quotidienneté contemporaine. On peut y lire alors comment l'imaginaire de la mobilité y est rendu visible en devenant une composante majeure du rapport de l'individu au monde.

1 / La mobilité pour la mobilité (ou le chemin comme destination)

La première inflexion est associée aux bouleversements repérables du côté de la notion du progrès qui n'est plus une idée-force enveloppante de la modernité, lui donnant un *telos*, sinon unique, au moins ferme, capable d'orienter des projets collectifs et de justifier le mouvement¹. À sa place, apparaissent une série de progrès, multiples et divers, sans horizon liminaire, des « progressismes » engendrant à terme ce que Taguieff a dénommé comme le « bougisme » : le culte du mouvement pour le mouvement, et son corollaire, l'exaltation d'un « individu ultra-mobile, hyper-malléable et indéfiniment adaptable » (Taguieff, 2004, p. 319).

Mais si c'est du côté de l'affaissement de l'idée de progrès que la transformation est la plus spectaculaire, elle la dépasse largement et concerne toute une vision de l'histoire et de la société humaine. Nous avons en effet assisté, comme Ricœur l'a bien souligné, au déclin des trois grands *topoi* de la temporalité moderne que nous avons évoqués dans le point précédent. En tout premier lieu, l'illusion de l'origine s'estompe au fur et à mesure qu'il devient de plus en plus difficile de caractériser globalement une époque comme rupture fondatrice. En deuxième lieu, ayant cessé de croire à la marche du progrès, nous prenons conscience d'une série non intelligible de « mutations » et de « crises » qui ne s'insèrent plus dans un avenir « déterminé ». Enfin, nous avons cessé de croire à une fusion entre une théorie de l'histoire et une théorie de l'action articulées autour du projet prométhéen de faire l'histoire (Ricœur [1985], 1991).

Cet affaissement marque en profondeur l'imaginaire de la mobilité : n'ayant plus de destination manifeste, la mobilité va se lester de valorisations nouvelles. En tout cas, cette inflexion est fort visible dans l'univers romanesque contemporain. S'il est peuplé de formes multiples de circulation et de déplacements, il se caractérise, en revanche, par une certaine inattention à des destinations, qui paraissent à bien des égards interchangeable, et souvent peu importantes en elles-mêmes dans l'économie générale des intrigues. Cela n'est

1. Nuançons. Si la foi dans le progrès a été lourdement remise en question au niveau des intellectuels, en revanche, elle est loin d'avoir disparu au niveau des représentations sociales.

pas sans évoquer les études de Virilio, qui relie le raccourcissement tendanciel de la distance temporelle entre les lieux avec un « espace-vitesse », entraînant comme corollaire l'extension de la « disparition » comme phénomène inévitable (Virilio, 1980). Cette dévaluation de l'espace et des lieux de destination apparaît par exemple avec force à l'œuvre dans l'univers de Jean Echenoz, où les personnages sillonnent la terre avec une facilité qui exclut largement l'attention romanesque, allant du Grand Nord en Malaisie, en passant par l'Australie ou Bombay, avant d'en revenir également au détour d'une phrase, sans plus de complications ni d'aventures.

Cette désinvolture est largement partagée par nombre d'autres écrivains, pour qui la mobilité est une donnée comme une autre sans qu'elle jouisse d'un quelconque privilège descriptif ou narratif. Cette indifférence est à lire sur fond de dissociation de l'imaginaire de la mobilité de celui de la quête. La mobilité des personnages s'exerce souvent dans un cadre socialement défini qui en rend la motivation triviale, qu'ils soient en déplacement professionnel, pour des conférences ou des rendez-vous à l'étranger comme c'est souvent le cas dans les romans de Jean-Philippe Toussaint. Elle est parfois plus personnelle, comme pour les personnages des romans de Patrick Modiano, qui, atteints d'une mobilité structurelle pour des raisons chaque fois singulières, et plus ou moins opaques, franchissent souvent les frontières, celles de la Suisse en particulier (*Villa triste*, 1975 ; *Un cirque passe*, 1992) à moins qu'ils n'aient quitté la France, pour les Tropiques (*Vestiaire de l'enfance*, 1989) ou l'Angleterre (*Quartier perdu*, 1984 ; *Du plus loin de l'oubli*, 1996) ou qu'ils n'incarnent la figure de l'apatride (*Rue des boutiques obscures*, 1978). Mais ce que cherchent les personnages est au-delà, ou en deçà, de leur destination. Certes, les personnages de Christian Oster se mettent en mouvement pour suivre ou être avec une femme, parfois pour la fuir, mais au fond, peu importe où ils vont (*L'aventure*, 1993 ; *Loin d'Odile*, 1998 ; *La femme de ménage*, 2001).

S'esquisse ainsi un paradoxe majeur : la mobilité n'a que peu de prise sur les vies des personnages, tout en y étant parfois extrêmement présente. Si le voyage, et son récit proposaient une coïncidence heureuse entre mobilité spatiale, temporelle et existentielle, cette articulation est désormais défaite. Les déplacements sont une ressource ou une obligation pour des personnages, et pourtant, et en dépit de leur omniprésence, ils ne les transforment guère, au plus loin alors de l'ancienne épure du voyage d'initiation.

Mais la principale conséquence de cette dévalorisation relative du lieu de destination est d'augmenter l'importance accordée au temps de la mobilité proprement dit. Le voyage devient un temps privilégié de la vie. Loin d'être une simple transition, le « transit », la

durée du voyage, définit des lieux, des problèmes, voire un état d'esprit qui lui sont propres. Les romans sont riches en description de « non-lieux », aires d'autoroute, halls d'aéroport, ou espaces urbains dévorés par la circulation. Ces lieux de transit peuvent dès lors être effectivement des espaces dépourvus de signification anthropologique, saturés par la transition et la circulation, se réduisant à leur seule fonctionnalité (Augé, 1992), mais il n'est pas bien sûr qu'ils y soient définis uniquement par leur absence d'histoire, de mémoire ou d'appartenance. Ils sont des lieux où l'on vit et on s'active, à l'instar du personnage de Christian Oster dans *Paul au téléphone* (1996) qui pratique le tir à l'arc sur une aire d'autoroute ou y mange des « sandwiches spongieux » (p. 159, p. 50). Ces espaces peuvent être tour à tour réenchantés – puisque tout ce qui est associé à la mobilité est « magique » – comme l'autoroute dans *L'homme de chevet* (1995, p. 145) d'Eric Holder, ou décriés comme lieux de « nulle part », lorsqu'il s'agit de passer les fêtes de Noël dans un hôtel d'aéroport comme dans *Les seins de Blanche-Neige* (1994) de Jean-Marc Roberts. En fait, la mobilité apparaît comme indissociable de ces espaces à la fois anonymes et fortement investis matériellement et émotionnellement.

Mais si cette valorisation de la mobilité *per se* marque les lieux, elle frappe surtout le rapport au temps. La mobilité est ainsi, par exemple, décrite dans les romans au travers d'un paradoxal ralentissement. Ses ratés en allongent la temporalité, y créant autant de problèmes que d'opportunités : trains que l'on rate (Gailly, *Un soir au club*, 2001), accidents divers (Echenoz, *Nous trois*, 1992 ; *Je m'en vais*, 1999), embouteillages (Bernheim, *Vendredi soir*, 1999), problèmes de stationnement (Oster, *L'aventure*, 1993), bagages que l'on attend (Echenoz, *L'équipée malaise*, 1986, p. 99), pneu que l'on crève et répare (Oster, *Paul au téléphone*, 1996)... En fait, au milieu de la mobilité, les individus semblent pris par un état existentiel particulier, « flottant », permis justement par la circulation : « Il suffisait de se laisser flotter, d'un pont à l'autre, sans lutter contre le courant, la tête juste assez hors de l'eau pour admirer les changements de paysage » (Desarthe, *Quelques minutes de bonheur absolu*, 1993, p. 191). Lors de ces « flottements », même l'introspection connaît des formes spécifiques, plus rassurantes et calmes, que l'habituel emballement discursif qui accompagne bien des activités quotidiennes. La circulation désigne un état d'« apesanteur » : les pensées d'un personnage de Jean Echenoz s'immobilisent au péage (*Nous trois*, 1992, p. 23) ; sur une route, un personnage d'Olivier Adam ne « pense à rien » (*Je vais bien, ne t'en fais pas*, 1999, p. 44) ou essaie de calmer, par la marche justement, une réflexivité qui explose (*Poids léger*, 2002, p. 110).

Pourtant, les bienfaits du « flottement » sont rapidement connexes à l'inquiétude de la perte de soi, du vide, du creux ou à des états d'intranquillité, pouvant aller jusqu'à la panique (Tous-saint, *Autoportrait à l'étranger*, 2000, p. 98). Le flottement a pour revers l'absorption, toujours possible, dans l'insignifiance et l'inconsistance du monde, la disparition dans l'espace devient alors le sentiment d'un vide intérieur désagréable, à soi-même et aux autres. Les personnages sont alors des sortes d'« individus-sas », comme dit Jean-Marc Roberts (*Les seins de Blanche-Neige*, 1994, p. 67), réduits à des carrefours entre deux mobilités et sans réelle consistance.

Autrement dit, les plaisirs, et les déboires ordinaires ou existentiels du voyage le définissent alors comme un « nulle part » – et non pas un non-lieu –, où l'on se sent tantôt « chez soi », parce qu'en flottaison, et tantôt mal à l'aise, parce qu'en risque d'absorption dans le mouvement du monde. La mobilité n'est pas tant alors ouverture au monde et à ses possibles, que clôture, ou presque parfois « cocon ». Elle englobe alors l'individu plutôt qu'elle ne lui donne accès au monde, et devient un mode de perception de la réalité. À la limite, le mouvement finit par être une manière d'être, autonome du déplacement lui-même.

Ne nous y trompons pas : cette inflexion, même si nous ne sommes qu'à son tout début, est profonde. Comme dans l'art contemporain, où l'« œuvre », le « produit », cède le pas à l'« expérience », la destination s'efface devant les temps et les lieux du voyage, et le but n'est plus au seul terme du voyage mais incorporé en lui, comme une « autre vie », dans et par le mouvement. Mais si cette tendance est fort présente dans l'univers romanesque, elle l'est également dans les nouvelles évolutions repérables du côté des moyens de transports (notamment les avions ou les trains) où la course à la vitesse cède le pas progressivement à un souci de bien-être dans le voyage. S'opère alors une réévaluation de la mobilité, certes modeste et désenchantée, puisque expurgée de tout lien à un devenir historique ou à une transformation existentielle forte, mais non moins réelle, puisque apparaissant comme un temps de vie spécifique à investir et habiter en tant que tel y compris dans sa « lenteur » (Sansot, 1998).

2 / Il n'y a plus de dehors

En même temps que le voyage devient omniprésent dans le quotidien, l'imaginaire contemporain de la mobilité est marqué par la fin des ailleurs, de tout « dehors » possible du monde. Ici aussi, les connotations imaginaires de l'épuisement de l'ailleurs sont à inter-

prêter d'une manière large, allant de la fin de l'idée du « refuge » jusqu'à la disparition de l'« exotisme ».

La fin du refuge, d'abord. C'est probablement une des conséquences imaginaires majeures – et parmi les plus durables – des attentats du 11 septembre 2001. Dans l'interprétation de Bauman, il n'y aurait plus désormais de lieu de refuge possible dans le monde, plus de chez soi à l'abri des secousses. Avec l'effondrement des tours à New York, c'en serait fini d'une période historique qui a conduit de la muraille de Chine au mur de Berlin (Bauman, 2002, chap. III). Un certain imaginaire de la liberté, longtemps associé à la mobilité et à l'évasion (Walzer, 1986), connaît une fin abrupte, en clôturant une période dans laquelle elles constituaient, sous forme d'*exit*, un garant de la liberté en permettant l'accès à un « dehors » réellement existant.

Mais ce n'est pas dans le domaine politique que cette transformation se laisse percevoir le mieux. C'est dans l'univers des loisirs et du tourisme que ses effets sont les plus visibles et durables. Derrière l'apparence des produits proposés, des lieux de plus en plus exotiques et lointains, se cache une réalité bien plus prosaïque : le désir d'avoir – en toute sécurité – une expérience susceptible de nous arracher de la routine. Peu importe alors vraiment la « destination », lointaine ou proche, l'important est qu'il nous soit proposé une expérience « différente » et « inoubliable ». Contradiction majeure d'une modernité vouée à la quête d'« expériences nouvelles » : pour pouvoir en disposer en masse, il faut pouvoir les standardiser à l'aide du développement d'une véritable industrie du tourisme (Lash, Urry [1994], 1996, chap. X), mais, en les standardisant, on leur enlève justement ce que le rêve de la mobilité était censé donner – du dépaysement. Le « dehors » perd de par sa généralisation touristique toute existence en tant que « dehors ». Et à terme, se produit une surenchère amère du côté de la mobilité. Un voyageur aussi désabusé et sensible que Lévi-Strauss pouvait déjà le ressentir en plein milieu du xx^e siècle (Lévi-Strauss, 1955). Mais désormais le sentiment se généralise et se banalise. L'intrigue des *Belles âmes* (2000) de Lydie Salvayre le dit bien, lorsqu'elle décrit de façon parodique un circuit touristique effectué dans des banlieues de grandes villes européennes par des voyageurs plutôt aisés, le quotidien des autres étant le seul exotisme qui reste. C'est afin de souligner encore davantage s'il le fallait cette dimension, que bien des itinéraires et des déplacements des personnages romanesques contemporains se font au hasard. Les voyages pour « nulle part » reviennent comme un leitmotiv, et sont parfois même décrits, non sans ironie, comme un nouvel idéal (Deleerm, *Le portique*, 1999, p. 117).

La mobilité est de toute façon une promesse tronquée puisqu'on fait ailleurs largement la même chose que d'habitude : on soigne un cor aux pieds à Milan (Toussaint, *L'appareil-photo*, 1988, p. 17) ou on lit longuement les journaux à Venise, en particulier la météo (Toussaint, *La télévision*, 1997, p. 61). Il arrive aux personnages de s'ennuyer en vacances (Gailly, *Dit-il*, 1987, p. 101), d'y rencontrer leurs voisins de palier (Delerm, *La sieste assassinée*, 2001), d'être pris par un blasement qui n'épargne même pas les premiers voyages effectués par une adolescente (Brisac, *Les filles*, 1987, p. 112). Parfois, la disparition du « dehors » donne lieu à un sentiment insurmontable d'ennui ou un fort dégoût existentiel, devant les tromperies et les illusions des faux ailleurs (Brisac, *Pour qui vous prenez-vous ?*, 2001 ; Duteurtre, *Le voyage en France*, 2001 ; Houellebecq, *Plate-forme*, 2002). Mais le phénomène n'est pas dépourvu d'ambivalence. Ne l'oublions pas, ce sentiment de lassitude et d'enfermement est contrebalancé par le désir de bien des acteurs de circuler effectivement dans un monde où ils seraient pris dans un style de vie mondialisé, se servant d'une langue faite de mots (*basic English*) et de codes symboliques communs, leur permettant de se sentir « partout » chez eux, d'être bien reçus et traités dans des cadres spatiaux profondément semblables et peu dépayés. Le « grand » monde est alors vraiment un « tout petit monde ».

Conséquence inévitable : l'ailleurs sera ici, grâce à des « voyages immobiles » par le biais de bricolages multiples, d'objets ou de cultures (Appadurai, 1996 ; García Canclini [1989], 1990) ; Gruzinski, 1999). Une possibilité qu'accentuent les nouvelles techniques de communication et d'action à distance, participant à l'émergence d'un nouvel imaginaire de l'« ubiquité ». Mais si ces nouveaux dispositifs, en détachant la mobilité du déplacement, permettent d'être simultanément en divers endroits, ils n'ont pas vraiment mené à une « compression de l'espace-temps ». En fait, loin de nous libérer de l'espace, ils nous enchaînent au temps et à l'urgence (Aubert, 2003). D'autant plus que désormais le fait d'être physiquement là, surtout si la réunion a lieu à distance, constitue la preuve *sine qua non* de la véritable importance qu'un individu accorde à une rencontre, puisqu'il préfère ostensiblement payer de sa personne que se servir d'autres moyens de communications (Jauréguiberry, 2003). La promesse trahie de l'« ubiquité » est, d'un point de vue imaginaire, à comprendre et subordonner à l'arrière-plan de la disparition du « dehors ».

C'est sans doute du côté de l'utopie que sont perceptibles les changements les plus significatifs, puisqu'elle prend acte, à sa manière, de l'épuisement de l'imagerie de l'« ailleurs » historique et culturel. Nous sommes entrés dans une phase d'abandon d'une

conception systématique de la vie sociale – où elle dessinait un « lieu » imaginaire à atteindre –, au profit d'une autre représentation soulignant la possibilité, ici et maintenant, d'expérimenter l'inédit et le changement (Pessin, 2001). La valorisation héroïque de la grande coupure cède ainsi le pas à une valorisation des brèches permanentes. Puisqu'il n'y a plus de « grand soir » ni d'« ailleurs radical », il ne s'agit plus d'attendre une liberté à venir, mais d'effectuer des projets actualisant une liberté présente.

L'utopie de l'ici enlève aussi en quelque sorte à la mobilité son privilège exclusif. Une ligne de démarcation sépare ainsi désormais ceux qui, comme bien des individus du Sud, possèdent encore le rêve d'un « ailleurs » (notre « ici ») et tous ceux qui, habitants blasés du Nord, n'en disposent plus. Pour ces derniers, et dans cette nouvelle économie de l'imaginaire, la mobilité n'est qu'une des voies seulement, peut-être la plus évidente ou commune, mais pas forcément la plus efficace, de l'expérimentation, avec laquelle peuvent à la limite rivaliser, à rebours, des figures d'immobilité extrême. Le cas le plus spectaculaire est bien sûr celui du personnage de *La Salle de bains* (1985) de Jean-Philippe Toussaint, qui tente de s'inventer un autre mode de vie en réduisant son espace. Bien des personnages de Christian Oster alternent des périodes de grande immobilité, de quasi-enfermement dans des appartements de ville, et des périples aux succès contrastés en province, les premières étant riches de micro-péripéties dérisoires, inscrites dans les interstices du quotidien qu'elles élargissent de manière comique ou tragique. La mobilité peut désormais être autant un obstacle qu'un accès à un ailleurs défini au sein des virtualités de l'ici, si elle n'est qu'une fausse promesse de conquête, un dégagement illusoire. Mais la mobilité peut redevenir utopique, en acceptant précisément sa quotidienneté et en renonçant à proposer une altérité radicale. C'est en se débarrassant de l'imaginaire de l'ailleurs qu'elle peut être l'accès à une « autre » vie, à un « autre » soi-même, une quête multi-directionnelle et modeste, désormais à l'œuvre autant dans les plis du quotidien que dans ceux du mouvement.

3 / La mobilité comme fuite

Les deux éléments précédents amènent à en considérer un troisième. L'impératif de la mobilité sans dehors possible conduit à faire de la fuite sans terme un élément central. L'aventure était un épisode contrôlé, une parenthèse bien délimitée, une ouverture indissociablement temporelle et spatiale circonscrite, au milieu d'un monde routinier. Dans un univers imaginaire où « tout bouge », l'aventure ne dispose plus des coordonnées de stabilité lui dictant, de l'extérieur,

ses bornes. Du coup, et dans sa composante la plus existentielle, la mobilité devient un désir incontournable de fuite sans terme. La fuite apparaît ainsi comme un mouvement indéfini, plus ou moins ample, et aux destins très contrastés, de l'échappée sans lendemains qui permet seulement de respirer, au dégagement qui fait basculer une vie. C'est toujours son origine existentielle qui lui donne son sens. En fait, les individus décrits dans bien des romans contemporains sont aux prises avec un sentiment inédit d'oppression existentielle : la vie sociale, en dépit de son changement constant et du caractère de plus en plus éphémère des événements, apparaît comme un domaine étrangement enfermant. La fuite désigne des mobilités diverses au sein d'un monde soumis à une mobilité généralisée.

À l'ombre de l'imaginaire de la fuite, les contours de la mobilité se transforment. Les différences entre les grands et les petits déplacements, les déplacements essentiels ou secondaires s'en trouvent gommées, puisque tous sont des brèches, des césures, même si elles sont réduites, dans le cours monolithique de la vie. Les traversées au long cours rejoignent de ce point de vue les nombreuses micro-mobilités quotidiennes, revisitant alors la figure du flâneur, du promeneur des villes. La visite régulière et bornée, la monotone errance des rues de villes (Benjamin [1935], 1989), s'accélère dans le vécu des personnages d'Olivier Adam, qui marchent longuement dans les villes pour les comprendre, parfois jusqu'à l'épuisement (*Je vais bien, ne t'en fais pas*, 1999 ; *Poids léger*, 2002). Les personnages de Patrick Modiano font eux aussi de longues traversées quotidiennes dans les rues des villes, et pour eux la mobilité est tour à tour à tour un déclencheur et un exorcisme de l'angoisse, parfois même le support d'une quête, mais dont le caractère vague la soustrait à l'idée même qu'elle serait un but au profit d'une déambulation permanente. La disparition des bornes temporelles claires et distinctes remet donc en question l'expérience de l'aventure. Et cela d'autant plus que toutes ces fugues sans fins, ces errances ordinaires, se déploient au milieu d'un monde désenchanté, comme l'avoue entre amertume et ironie un personnage de Marie Desplechin : « Les filles qui se dégotent des amants à tous les coins de rue. Quelles rues prenaient-elles ? J'avais beau arpenter Paris dans tous les sens et écarquiller les yeux au moindre carrefour, je ne voyais pas » (*Trop sensibles*, 1995, p. 119).

Puisque l'essentiel est davantage dans le mouvement que dans la destination, parce que les déplacements ne sont pas définis en rupture avec le quotidien, mais en sont au contraire partie prenante, s'esquissent dans certains romans les contours d'une activité particulière. Circuler, fuir, apparaît comme un moyen sûr de faire quelque chose, pourtant sans rien faire. Un des personnages d'Olivier Adam en fait presque un manifeste de vie : « Tu prends des avions, des

trains, ou des chemins. Des lignes de fuite. Tu t'envoles. Sans rien dire à personne. Contrebandier. Sale gosse. Tu emmerdes le travail. Tu encules la vie active. Tu l'as toujours dit : tu es pour la vie passive » (*Je vais bien, ne t'en fais pas*, 1999, p. 5).

Bien des romans français contemporains excellent alors dans la capacité à cerner cet état intérieur. En commençant par le repérage divers des éléments susceptibles de déclencher des fuites. Parfois, il s'agit de facteurs fictionnels circonstanciels : la découverte d'un homme mort (Echenoz, *Un an*, 1997), un passé de criminel (Echenoz, *Les grandes blondes*, 1995) ou de banals événements de la vie familiale (Desarthe, *Quelques minutes de bonheur absolu*, 1993). D'autres fois, comme dans les romans de Lydie Salvayre, la fuite a une dimension plus sociale. C'est la laideur et l'inintérêt de la vie de banlieue que fuit le chauffeur de bus des *Belles âmes*, comme un des ouvriers de *La médaille* (1993), qui veut fuir le travail à la chaîne. Il arrive plus largement aux personnages de ne plus supporter la France (Adam, *Je vais bien, ne t'en fais pas*, 1999, p. 44), « le pays où l'on chasse à courre » (Modiano, *Villa triste*, 1975, p. 202), mais d'autres fois, il s'agit tout simplement d'une chambre ou d'un intérieur (Echenoz, *Le méridien de Greenwich*, 1979, p. 146 ; Gailly, *Dit-il*, 1987, p. 9). Dans l'univers de Patrick Modiano, où plane une menace omniprésente et floue, halo démultiplié de l'époque de l'Occupation et de ses risques majeurs, les personnages ne savent pas très bien ce qu'ils fuient (*Villa triste*, 1975), ou ne le disent pas, qu'ils soient amnésiques (*Rue des boutiques obscures*, 1978) ou simplement discrets sur leur passé (*Vestiaire de l'enfance*, 1989). Même lorsqu'ils fuient pour « de bonnes raisons », la possession d'un bijou volé par exemple (*Dimanches d'août*, 1986), le mouvement excède ses justifications romanesques, par des dimensions purement existentielles. C'est qu'en devenant errance, les fuites perpétuelles se chargent de dimensions plus lourdes : sociales lorsque le personnage devient SDF, ou partie prenante d'un univers psychologiquement trouble comme dans les œuvres d'Emmanuel Carrère (*La moustache*, 1986 ; *L'adversaire*, 2000).

En fait, c'est parce qu'ils sont souvent structurés comme fuite que les départs peuvent être vagues et peu explicités : la fuite est alors une sorte de réflexe, de tropisme peu argumenté, une réaction d'évidence qui s'importe devant toute situation : « Elle aussi a fui Paris, elle a débordé seule un jour de printemps » (Adam, *Poids léger*, 2002, p. 128) ; « Fini. Jamais plus. Les valises. Vite » (Modiano, *Villa triste*, 1975, p. 202).

La fuite sans fin ne se limite pas aux seuls déplacements effectifs. Elle n'est souvent, en effet, rien d'autre qu'une affaire d'imagination, partie prenante de ce « petit cinéma intérieur » des contemporains dont parle Kaufmann (2001). C'est pourquoi, dans

les romans, l'idée de s'en aller est ainsi souvent en arrière-plan de bien des conversations quotidiennes, que l'on ait brusquement envie de partir avec une inconnue qui sourit (Echenoz, *Nous trois*, 1992, p. 33) ou, au contraire, de « fausser compagnie aux gens » en profitant de leur moindre moment d'inattention (Modiano, *Vestiaire de l'enfance*, 1989, p. 59 ; *Du plus loin de l'oubli*, 1996, p. 78). La fuite, c'est plus que partir. C'est tout simplement s'absenter, ne pas être là, ou ici, avec les autres.

C'est probablement dans les romans de Régis Jauffret que l'on trouve la description la plus achevée de la noirceur contenue dans ces fuites sans fins. L'intelligence des personnages se fait par le biais de fragments, sans aucune unité, d'où pourtant rejaillit un élément toujours unique qui leur donne leur coloration d'ensemble, une sorte d'état intérieur absolu, marqué par le sentiment que la vie est insupportable, et expliquant pourquoi les gens font des choses étranges, sans raisons, sans cohérence. L'écart est radical alors entre l'« aventure » romantique et la « fuite » sexuelle des personnages : la description épuisante d'une longue série de relations sans lendemain, sans plan, sans but, n'ayant d'autre signification qu'une forme de dégoût de soi, une sorte de suicide ordinaire toujours à portée de main, toujours renouvelable, le plus souvent dépourvu de conséquences graves (*Fragments de la vie des gens*, 2000 ; *Promenade*, 2001).

La vie insupporte. Fuir permet de la supporter. La fuite est une sorte de pulsion. C'est dire à quel point elle excède la réalité même des déplacements, en se définissant plutôt comme un point essentiel de l'économie subjective des personnages. La fuite, bien qu'imaginée, permet malgré tout elle aussi de « donner de l'air » au cœur même du quotidien, et ainsi de le supporter. Le droit de « s'en aller » dont parlait Baudelaire, si empli encore par l'imaginaire du dehors, est alors à opposer à ce besoin de fuite sans terme et tragique des contemporains. Au sein de cette deuxième constellation imaginaire, ce qui prime est l'idée d'une mobilité comme dégagement. La fuite est un départ défensif répondant au sentiment d'envahissement qu'éprouvent des individus menacés par le monde, sa suractivité, l'emprise des autres ou tout simplement le vide ou l'ennui de la succession des jours.

4 / La mobilité et le départ passif

Dans un univers saturé de mouvements divers, et dans lequel les objets, les lieux, les habitudes, les êtres nous quittent sans trêve, les individus sont assaillis par un sentiment inévitable et inéliminable d'immobilité. Dans un contexte quelque peu différent, Niklas Luhmann l'aura énoncé de manière ironique. En parlant du double

caractère paradoxal et impossible de tout projet conservateur dans les sociétés contemporaines, il a bien cerné l'absurdité, dans des sociétés où tout change tout le temps, tous azimuts, du projet de vouloir « conserver » l'ordre du monde. Cela exigerait en effet un degré inimaginable d'interventionnisme « révolutionnaire »... La boutade vaut également pour la mobilité. Désormais, nous n'avons plus besoin de partir pour éprouver le mouvement du monde, puisque le monde qui nous entoure ne cesse de bouger, au point qu'il nous quitte quotidiennement davantage que nous ne le quittons vraiment. Le sens de la mobilité change : elle n'est plus le seul monopole des acteurs, mais une donne structurelle du monde moderne en tant que tel. L'analyse sociologique de la rue se complexifie ainsi au fur et à mesure que l'ancien imaginaire du départ actif est concurrencé par l'omniprésence de la nostalgie (Sennett [1990], 1992 ; Francq, 2003).

Du coup, la vie sociale apparaît marquée par une série de mobilités en creux. Dans les romans de Patrick Modiano, les lieux du passé sont des maisons vides, des quartiers vides, un *Quartier perdu* (1984), selon le titre d'un de ses romans, qui font vivre le sentiment de la mobilité sous celui de la dérégulation, à l'inverse complet de l'univers proustien. Il arrive alors à ces revenants du passé de devoir se dire « touristes » pour avoir quelque chance de retrouver la réalité de leur propre ville (*Un cirque passe*, 1992, p. 153 ; *Du plus loin de l'oubli*, 1996, p. 136-137). C'est dire que dans une inversion romanesque pleine de sens, la familiarité avec la ville ne peut être retrouvée que du point de vue de celui qui est en mouvement, même superficiel et provisoire, contre l'étrange distance que procure la permanence. Pour affronter le dépaysement ordinaire du monde, il faut communier, au moins de façon imaginaire, avec son mouvement incessant. Son revers est alors inévitable : un état virtuellement généralisable de léthargie ou de fatigue, de suspension de soi, face à l'énergie dévorante et au mouvement trépidant du monde.

Mais le départ passif distille aussi son ombre dans le quotidien sous forme d'une série de constats ordinaires. Le mouvement des autres est dans bien des romans, un spectacle, soit vertigineux et déconcertant (Desarthe, *Quelques minutes de bonheur absolu*, 1993), soit séduisant au point que certains personnages se rendent dans les gares pour « regarder s'en aller des femmes » (Oster, *Loin d'Odile*, 1996, p. 12). En vérité, et plus généralement, les autres en mouvement donnent envie de les suivre, de monter dans le train avec une femme pour porter ses bagages trop lourds (Modiano, *Quartier perdu*, 1984) ; de les chercher (Oster, *L'aventure*, 1993 ; Gailly, *Nuage rouge*, 2000), de les accompagner (Toussaint, *Autoportrait à l'étranger*, 2000), de se fondre dans le sillage des autres, seule solution au désarroi existentiel (Adam, *À l'ouest*, 2001, p. 38).

Mais le départ passif ne concerne pas uniquement les lieux qui nous entourent. Dans les romans, il prend même, le plus souvent, un autre visage : celui du constat qu'au milieu du mouvement du monde, les autres disparaissent (Roze, *Ferraille*, 1999 ; Roberts, *Affaires étrangères*, 1979). Au-delà des intrigues romanesques factuelles, l'« absence » des autres apparaît comme un analyseur fictionnel majeur de l'expansion de ce sentiment d'être aux prises avec un environnement en changement perpétuel. L'univers de Modiano est lui aussi peuplé de pères, de mères, de personnages en cours de disparition, et celle-ci finit même par devenir un projet de vie, le seul possible, pour le personnage principal de *Vestiaire de l'enfance* (1989). C'est alors davantage les mouvements des autres, contagieux ou obsédants, ou problématiques et obsédants, que les siens propres, qui caractérisent ce nouvel imaginaire.

Plus encore, et sournoisement, ce sont désormais les départs actifs eux-mêmes qui se transforment. La mise en mouvement n'est plus dès lors un sursaut de volonté et d'emprise sur le monde. À l'imaginaire de l'arrachement héroïque se substitue alors celui du dépaysement étonné. C'est dire si l'expérience du départ passif brouille les frontières entre mobilité et immobilité. Dans cet univers imaginaire, le mouvement du monde s'éprouve désormais même sans mobilité. D'ailleurs, en ce sens précis, nous assistons au début du déclin de la figure de l'Étranger en tant qu'acteur éponyme de la modernité. Avec la généralisation des expériences de départs passifs, il ne représente plus qu'un cas de figure parmi d'autres d'un sentiment bien plus global. La prise de distance au monde, hier consécutive à des expériences de départs actifs, en devient une expérience à la fois plus universelle et moins maîtrisée, surtout étonnamment immobile, puisque vécue comme une épreuve constante et incontrournable de la vie moderne.

5 / *Domination et mobilité*

Nous l'avons vu, dans la constellation précédente, malgré son importance imaginaire à l'heure de caractériser la modernité, la mobilité était restée largement étrangère à l'expérience des dominants. Sur ce point, l'inflexion contemporaine est profonde, tant c'est désormais au travers des rapports contrastés des personnages à la mobilité que se met en place une nouvelle représentation sociologique¹.

1. Pourtant, déjà en 1937, Paul Valéry pouvait écrire : « Voilà donc que l'homme mobile s'oppose à l'homme enraciné. Nous assistons à une lutte désespérée entre l'antique structure et le pouvoir croissant du déplacement » (cf. Paul Valéry, « Notre destin et les lettres », in *Regards sur le monde actuel*, cité par Taguieff, 2004, p. 319).

L'imaginaire de la mobilité va ici prendre différents contours. En tout premier lieu, la domination, qui fut associée pendant longtemps à la stabilité et à la permanence, spatiale et temporelle, s'associe de plus en plus – non sans quelques rapidités ou raccourcis – au fait d'être mobile. Ce qui bouge mettant désormais en concurrence ce qui ne bouge pas (Brender, 1996), certains en concluent même au renouvellement du principe de l'exploitation des mobiles sur les immobiles (Boltanski, Chiappello, 1999). Plus largement, la « mobilité » serait à la racine du contraste des profils « psychologiques » entre les anciens et les nouveaux capitaines d'industrie. Comme le suggère Sennett, tout sépare le projet de John D. Rockefeller de fonder un empire économique et une dynastie familiale par l'enracinement sur un lieu de production à long terme, et l'attitude d'un Bill Gates qui, inséré dans des réseaux mobiles, ne semble avoir aucune objection au déplacement, voire à défaire ce qu'il a fait dans le passé (Sennett, 2000). En fait, à la durée comme facteur de la domination, s'oppose non pas tant la mobilité ou la disponibilité au changement lui-même, que la capacité à se déconnecter et donc à « mailler », sans arrêt, de nouveaux liens. L'ancien salarié resté sur place d'une entreprise délocalisée incarne ainsi, plus que le SDF (le « vagabond » de l'autre constellation), la figure de proue négative de ce nouvel imaginaire.

La mobilité devient en tout cas un attribut de la puissance. Elle est à la fois un facteur de stratification et un indicateur du prestige social (faut-il rappeler que la « valeur » d'un *manager* se mesure aussi au nombre de voyages qu'il effectue par mois ?) Par contraste, on insistera sur le caractère sédentaire des dominés, au point de les caractériser, parfois avec excès, comme des acteurs privés de mouvement : à la rapidité quasi instantanée de la circulation de capitaux s'oppose jusqu'à la caricature l'incapacité de voyager des personnes non munies d'un visa¹.

De plus, à l'intérieur de l'imaginaire de la mobilité elle-même, un contraste nouveau aurait vu le jour entre le « touriste », symbole de l'évasion, socialement capable de bouger lorsque le besoin l'y pousse ou les rêves l'appellent, et le « vagabond » qui éprouve le monde comme insupportablement inhospitalier et qui erre, poussé par la nécessité (Bauman [1998], 1999). Le touriste a besoin de ce complément pour goûter à son itinéraire, pour se rassurer dans sa

1. En tout cas, les voyages de longues distances sont majoritairement un privilège des résidents en Europe occidentale et du Sud ainsi que des États-Unis, et par ailleurs, les 20 % les plus riches d'entre eux voyagent 3,5 fois plus loin que les 20 % plus pauvres. Cf. Judith Doyle, Max Nathan, The hypermobile must not be allowed to rule roost, *The Guardian*, 2001, cité in Bauman, 2002, chap. 2.

conviction que s'il est difficile de vivre avec des voisins, il est néanmoins impensable de vivre sans eux. C'est dire qu'on ne peut vivre avec l'incertitude ambiguë du touriste que parce que les certitudes du vagabondage sont repoussantes sans ambiguïtés. Les romans contemporains regorgent de « touristes », en fait, de membres des classes moyennes supérieures, issues des milieux de cadres ou de professions libérales dans les univers d'Oster, de Gailly, de Houellebecq ou de Brisac, d'intellectuels à l'image de leurs auteurs comme dans celui de Toussaint et parfois de Modiano, ou encore d'hommes d'affaires ou de télévision dans les romans d'Echenoz. Beaucoup de ces personnages appartiennent au monde du mouvement facile, où le voyage, contraint ou libre, se fait dans l'évidence ou l'aisance.

En fait, derrière ces oppositions de mobilité, se trouve une asymétrie d'un nouveau genre. Plus qu'un nouveau principe d'exploitation, ou qu'un contraste de nature binaire entre deux figures éponymes, la mobilité charpente désormais d'une façon paradoxale les expériences sociales. Sa principale force découle des conséquences – plus ou moins collatérales – que la représentation fantasmée de la mobilité généralisée de certains individus produit en termes d'enclavement individuel chez d'autres. D'ailleurs, peu importe du point de vue de l'imaginaire la vraisemblance de cet état des choses. L'absence de mobilité confronte à un sentiment d'irréalité puisque la vie trépidante et assaillie par le mouvement est bonifiée comme une expérience désirée. La « vraie vie » est plus que jamais « ailleurs ». Et en tout cas, c'est au sein d'une dynamique de ce type qu'il faut envisager les contours multiples induits en cascade par l'enchevêtrement de l'imaginaire de la mobilité généralisée et la logique de la domination sociale (Martuccelli, 2001). En simplifiant à l'extrême, il n'est pas faux d'affirmer que la mobilité dote bien des expériences sociales d'un surcroît de valeur et qu'à rebours l'immobilité leur enlève une partie de leur bonheur.

Cette expérience et ses méandres existentiels sont fort bien décrits dans de nombreux romans. C'est parce qu'ils vivent dans un monde qui survalorise le mouvement, que la mobilité empêchée ou impossible engluie certains personnages dans le malaise existentiel. Ces expériences n'ont de signification qu'en référence à un mouvement devenu norme : c'est cela qui rend proches des personnages paralysés depuis un accident (Holder, *L'homme de chevet*, 1995), simplement empêchés par la présence des enfants qu'il faut « caser » pour pouvoir partir (Brisac, *Voir les jardins de Babylone*, 1999, p. 197) ou encore plus banalement assignés à résidence par le quotidien (Gailly, *Dring*, 1991 ; Desarthe, *Les bonnes intentions*, 2000). Ne pas pouvoir bouger est plus que jamais un signe d'impuissance sociale.

Au-delà de la transformation, et souvent du renversement, des items constitutifs de la première constellation imaginaire de la mobilité, cette seconde constellation se caractérise par la dissociation pluridimensionnelle de la triade analytique. Au fur et à mesure que l'avenir devient opaque et se déleste de tout sens de l'histoire, la mobilité perd, au niveau du collectif, son repère le plus fondamental. Les conséquences ne s'en seront pas fait attendre longtemps, produisant une véritable surenchère : elle devient étrangement omniprésente dans sa fréquence, son intensité, sa valeur au moment même où l'horizon utopique s'affaiblit et où l'ailleurs s'efface. La mobilité ne garantit plus dès lors de véritables changements de soi ; bien plus modestement, elle apparaît comme un palliatif à un trouble existentiel sans repos.

CONCLUSION

Le rapport entre ces deux constellations est d'un type particulier. S'il est possible d'affirmer que dans ses grands traits la « constellation A » a connu une existence effective, en revanche, dans la période actuelle, nous vivons le plus souvent au milieu d'une série de bricolages, souvent capricieux, ayant un mode d'articulation *sui generis* et se constituant par un mélange entre items appartenant à l'une ou l'autre de ces constellations. Les premiers romans de Marguerite Duras en sont un exemple frappant, car si les personnages y sont mus par la fuite, et pris dans des mobilités infinies qui confinent à l'errance, leur univers témoigne encore de l'enchantement possible d'un ailleurs spatial (*Le marin de Gibraltar*, 1952). C'est peut-être cette rencontre inédite entre l'ancien univers du voyage, privé d'horizon historique par la fin de l'univers colonial (*Un barrage contre le Pacifique*, 1950 ; *Le vice-consul*, 1965) et la nécessité contemporaine de la mobilité en elle-même, comme solution existentielle, qui explique la tonalité si particulière de son univers romanesque. Et c'est dans ce sens, répétons-le, qu'il s'agit bel et bien d'un imaginaire : à la fois une symbolique cristallisée et une pratique discordante et créatrice de représentations. L'ambivalence analytique ne peut dès lors qu'être de rigueur.

Et pourtant, derrière les étranges et rares amalgames imaginaires ainsi repérables entre les différents items, une ligne centrale semble néanmoins se dessiner. Au sein de la triade analytique de l'imaginaire de la mobilité on voit varier le poids de chaque élément et la nature de leur agencement. Dans la « constellation A », sous l'emprise d'un horizon temporel saisi comme un avenir non problématique, la mobilité spatiale prime – dicte le sens – à la mobilité existentielle,

plus passive, toujours perçue comme une lecture, sur les individus, de ses conséquences. En revanche, dans la « constellation B », ou plutôt dans les multiples panachages contemporains entre l'une et l'autre, la mobilité existentielle prend du poids, elle s'autonomise de la mobilité spatiale, elle hésite à s'inscrire dans un horizon temporel collectif, et elle est dès lors à être scrutée au-delà des simples et purs constats de mobilités pratiquées – lorsque l'on privilégie les fuites imaginaires, les départs passifs, le goût de l'instant dans le voyage, l'impossibilité d'aller ailleurs.

Anne Barrère, *PROFEOR, Université de Lille 3*

Danilo Martuccelli, *CNRS-CLERSE-IFRESI*

BIBLIOGRAPHIE

- Appadurai A., *Modernity at Large*, Minneapolis-Londres, University of Minnesota Press, 1996.
- Arendt H., *Condition de l'homme moderne* [1958], Paris, Pocket, 1994.
- Ascher F., *Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2000.
- Aubert N., *Le culte de l'urgence*, Paris, Flammarion, 2003.
- Augé M., *Non-lieux*, Paris, Le Seuil, 1992.
- Balandier G., *Le détour*, Paris, Fayard, 1985.
- Bauman Z., *Le coût humain de la mondialisation* [1998], Paris, Hachette, 1999.
- Bauman Z., *Society under Siege*, Cambridge, Polity Press, 2002.
- Benjamin W., *Paris, capitale du XIX^e siècle* [1935], Paris, Cerf, 1989.
- Boltanski L., Chiapello E., *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard, 1999.
- Bonny Y., *Sociologie du temps présent*, Paris, Armand Colin, 2004.
- Brender A., *L'impératif de solidarité*, Paris, La Découverte, 1996.
- Françq B., *La ville incertaine*, Louvain-la-Neuve, Bruylant Academia, 2003.
- García Canclini N., *Culturas híbridadas* [1989], Mexico, Grijalbo, 1990.
- Giddens A., *Les conséquences de la modernité* [1989], Paris, L'Harmattan, 1994.
- Gilroy P., *The Black Atlantic*, Londres, Verso, 1993.
- Gruzinsky S., *La pensée métisse*, Paris, Fayard, 1999.
- Harvey D., *The Condition of Postmodernity*, Cambridge, Basil Blackwell, 1989.
- Held D., McGrew A. (eds), *The Global Transformations Reader*, Cambridge, Polity Press, 2000.
- Jameson F., *Postmodernism, or the Cultural Logic of Late Capitalism*, Londres, Verso, 1991.
- Jauréguiberry F., *Les branchés du portable*, Paris, PUF, 2003.
- Kaufmann J.-C., *Ego*, Paris, Nathan, 2001.
- Kern S., *The Culture of Time and Space, 1880-1918*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1983.
- Koselleck R., *Le futur passé* [1979], Paris, Éditions de l'EHESS, 1990.
- Laïdi Z., *Le sacre du présent*, Paris, Flammarion, 2000.
- Lash S., Urry J., *Economics of Signs and Space* [1994], Londres, Sage Publications, 1996.

- Leblanc P., L'imaginaire social. Note sur un concept flou, *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. XCVII, 1994, p. 415-434.
- Lévi-Strauss C., *Tristes Tropiques*, Paris, Plon, 1955.
- Maffesoli M., *Le temps des tribus*, Paris, Méridiens-Klincksieck, 1988.
- Martuccelli D., *Dominations ordinaires*, Paris, Balland, 2001.
- Pessin A., *L'imaginaire utopique aujourd'hui*, Paris, PUF, 2001.
- Ricoeur P., *Temps et récit*, t. 3 [1985], Paris, Le Seuil, 1991.
- Robertson R., 1992, *Globalization*, Londres, Sage Publications, 1992.
- Sansot P., *Du bon usage de la lenteur*, Paris, Payot, 1998.
- Sennett R., *La ville à vue d'œil* [1990], Paris, Plon, 1992.
- Sennett R., *Le travail sans qualités* [1998], Paris, Albin Michel, 2000.
- Simmel G., Philosophie du paysage [1913], in *La tragédie de la culture et autres essais*, Paris, Rivages, 1988, p. 231-245.
- Simmel G., L'aventure, in *Philosophie de la modernité*, Paris, Payot, 1989, p. 305-325.
- Soja E. W., *Postmodern Geographies*, Londres, Verso, 1989.
- Taguieff P.-A., *Le sens du progrès*, Paris, Flammarion, 2004.
- Thomas W. I., Znaniecki F., *Le paysan polonais en Europe et en Amérique* [1919], Paris, Nathan, 1998.
- Urry J., *Sociology beyond Societies*, Londres, Routledge, 2000.
- Virilio P., *Esthétique de la disparition*, Paris, Balland, 1980.
- Walzer M., *De l'Exode à la liberté* [1985], Paris, Calmann-Lévy, 1986.