

Turbulences de la mobilité

notes prises par **Hervé Dumez**
i3-CRG École polytechnique CNRS Université Paris-Saclay

Introduction au débat par Christophe Gay (directeur du Forum vies mobiles)

Les mobilités ont explosé dans les années 1960. La population a été multipliée par 3 alors que les mobilités avec franchissement de frontières ont été multipliées par 40.

En parallèle, la construction européenne s'est construite sur la base de la libre circulation des personnes et des biens.

D'où l'étude sur l'aéroport de Schiphol et sur l'espace transmanche dans la gare du Nord qui a donné lieu à la publication du livre *Ne pas dépasser la ligne !*

Depuis la publication de l'ouvrage a eu lieu la Cop21, s'est produite l'arrivée massive de réfugiés notamment d'origine syrienne et sont intervenues les attaques terroristes en France qui ont eu des effets sur le système ferroviaire. La question qui se pose eu égard à ces trois événements est la suivante : ne sommes-nous pas entrés dans une ère de mobilité moins facile, en rupture avec ce que nous avons connu dans les trente dernières années ?

Théoriser la mobilité et l'exemple de Schiphol (Tim Cresswell, Northeastern University, Boston)

Le livre comporte un essai qui expose les grandes lignes d'une théorie de la mobilité. Nous utilisons en effet le terme mobilité tous les jours, mais qu'en est-il de la mobilité comme concept, notamment dans ses relations avec la construction du social ? La mobilité dépasse le simple déplacement d'un point A à un point B, le second étant un point d'attraction, ce qui constitue la définition de base.

La première question porte sur le déplacement lui-même, ce qui se passe entre A et B. et il y a là trois éléments. Le premier est évident, il s'agit du mouvement : un objet, une personne, une idée, est déplacé d'un point à un autre. On peut analyser les choses en termes de dépense d'énergie et on peut représenter cet élément dans des figures, des dessins. Deuxième élément, il s'agit du sens de la mobilité, la mobilité rattachée à des récits. Nous avons de très beaux exemples de récits de voyage dans la littérature (*l'Odyssée* ou *Robinson Crusoe*). Nous investissons notre déplacement d'un certain sens, d'un récit. Ce peut être une aventure ou un travail pénible : il est possible qu'il y ait une relation entre *travel* et travail. La publicité joue sur ces récits, par exemple pour vendre des voitures. Les transports en commun sont eux aussi accompagnés de récits, aux États-Unis ils sont par exemple assez négatifs. La mobilité ouvre pour beaucoup d'entre nous le champ des possibles, mais elle peut également se muer en

LE 18 FÉVRIER A EU
LIEU AU CAMPUS
DE LA SNCF, PLAINE
SAINT-DENIS, UN
DÉBAT SUR LE
THÈME : « FABRIQUE
DES IDENTITÉS
ET CONTRÔLE
DU MOUVEMENT
DANS LES LIEUX DE
TRANSIT » AUTOUR
DU LIVRE NE PAS
DÉPASSER LA LIGNE !
ÉDITÉ PAR LE FORUM
VIES MOBILES. LES
INTERVENTIONS
PEUVENT ÊTRE
VISIONNÉES SUR
LE SITE DU FORUM
(NOTÉ EN FIN
D'ARTICLE)

menace. Le franchissement de frontières entre pays ou entre quartiers peut être vu comme une menace, ce que disent beaucoup de mots employés en relation avec ce phénomène. Le troisième élément est la pratique. On peut ici s'appuyer sur Bourdieu. Les statistiques ne recouvrent pas cet élément de pratique mobilitaire, chacune étant associée à des sens. Les pratiques sont très diverses, pensons au *skateboard* ou au *Parkour* (PK ou art du déplacement – ADD), le fait de sauter sur les immeubles, pratiques quelquefois soumises au contrôle ou à l'interdit des autorités publiques.

Donc, lorsque l'on parle de mobilité, les trois éléments sont liés et il peut y avoir des frictions entre eux. Quelle est la signification d'une migration pour le migrant lui-même et pour ceux qui le voient arriver ? Il est impossible de dissocier mobilité et pouvoir, la société étant divisée en compartiments hiérarchiques en fonction des modes de mobilité. Je parle de hiérarchie cinétique. Prenons un exemple. Des recherches ont eu lieu aux États-Unis sur les relations entre les personnes qui utilisent les 4x4 pour déposer leurs enfants à l'école et les piétons. Ce n'est que très récemment que les femmes ont eu accès aux 4x4 pour transporter leurs enfants. Critiquer le 4x4, c'est diaboliser les femmes. Or, il faut promouvoir la mobilité. Si l'on revient à la crise des réfugiés, il faut prendre en compte la mobilité des militaires. Certains peuvent se déplacer, à une certaine vitesse, et d'autres non. Nous pouvons quantifier cela sur une carte, mais si l'on s'intéresse aux personnes, la dimension politique apparaît. Nous avons mené des recherches à Los Angeles sur un autobus. La plupart des voyageurs étaient des femmes appartenant à une minorité ethnique. Elles allaient dans les maisons de ceux qui portaient au travail pour, par exemple, faire leur ménage.

Le gouvernement cherche quant à lui à imposer ses vues. Mrs Thatcher définissait le Royaume-Uni comme un pays de propriétaires et de conducteurs. Si l'on regarde les façons dont les réfugiés sont vus au Canada et en Europe, on s'aperçoit qu'elles sont très différentes. Les pratiques sont elles aussi politiques. Dans un avion, on se déplace très différemment selon que l'on est en classe économique ou en business. Comment se meut-on et comment cela se passe-t-il selon le compartiment de confort dans lequel on se trouve ?

La raison de la mobilité, la vitesse, le rythme (régulier ou irrégulier, un migrant ne bouge qu'une seule fois) doivent être analysés. La manière dont nous marchons nous est propre comme notre empreinte digitale. Et tout cela s'inscrit dans un contexte politique : l'élite cinétique se distingue de la classe inférieure cinétique. Il faut aussi se demander quand s'arrête la mobilité.

La seconde partie de l'analyse porte sur l'aéroport de Schiphol. Tout ce que je viens d'exposer se retrouve dans les aéroports. Schiphol est l'un des premiers à s'être conçu comme une ville avec des boutiques, une galerie d'art, des lieux de massage. Une petite ville a été intégrée dans l'aéroport. Il est intéressant de regarder comment Schiphol a évolué, notamment après les accords de Schengen. Jusque-là, il s'agissait d'un aéroport intérieur, national. Après 1985, on a mis en place des espaces stériles, stérilisés, parce qu'il a fallu séparer les voyageurs Schengen et non-Schengen. Les voyageurs réguliers peuvent se faire scanner l'œil pour passer plus vite les contrôles. Les espaces sont séparés, et séparés hiérarchiquement. Les VIP sont à part. Les technologies jouent un rôle. Les panneaux utilisent les deux couleurs les plus contrastées, le jaune et le noir. La question de la langue s'est posée mais elle a été résolue plutôt par l'adoption de pictogrammes. Schengen a apporté beaucoup d'espairs, notamment celui de la mobilité sans entraves, la liberté totale de bouger. L'aéroport devient un laboratoire

pour la société. Il est possible de transposer le modèle de l'aéroport à la gare, mais même à la ville avec les caméras de surveillance (plusieurs millions à Londres).

Pour conclure, je ferai référence à un article que j'ai lu aujourd'hui : un homme d'origine algérienne qui s'était rendu en Belgique pour acheter du matériel électronique a été arrêté en France parce que son déplacement a paru suspect. Nous ne sommes pas tous d'origine algérienne mais nous sommes tous exposés à ce type de contrôle de nos mobilités.

Le modèle unique de l'espace Eurostar-gare du Nord (Mikaël Lemarchand)

Comment Schiphol et l'espace Eurostar peuvent-ils entrer en résonance ? On croit savoir ce qu'est cet espace mais, en lisant Tim Cresswell, on le redécouvre d'une autre manière. La gare du Nord a cent-cinquante ans et Eurostar a quelques dizaines d'années. L'espace transmanche, inspiré des aéroports, a été introduit dans un bâtiment qui a cent-cinquante ans. Schiphol est dans le top 5 des aéroports européens, sa densité est trente fois supérieure à celle de la gare du Nord. Cette densité a évidemment un impact sur la mobilité. Gare du Nord, il a fallu gagner de l'espace là où on pouvait en trouver, c'est-à-dire en hauteur. On a construit en l'air et dans le grenier de la gare. Alors que les TGV avaient pu se fondre dans l'écosystème de la gare, cela n'a pas été le cas d'Eurostar qui, lui, relie le continent à la Grande-Bretagne qui ne fait pas partie de l'espace Schengen. C'est le premier élément qui structure la mobilité. Le second est le fait qu'Eurotunnel est protégé à la manière dont les centrales nucléaires sont protégées. Ces deux éléments sont les piliers du modèle transmanche, très particulier.

Le Royaume-Uni n'étant pas dans l'espace Schengen, un contrôle de sortie et d'entrée doit être organisé. Mais il existe un accord tri-partite Belgique, France, Royaume-Uni autorisant la Grande-Bretagne à opérer le contrôle d'entrée sur son territoire sur le sol belge et sur le sol français. Il n'y a donc plus de contrôle à l'arrivée, à la différence de ce qui se passe dans l'aérien. Les contrôles, ici, sont dits juxtaposés. Cela pose la question du Londres/Pays-Bas qui sera en place l'année prochaine, car les Pays-Bas n'ont pas signé l'accord. Il n'y aura donc pas de sortie libre sur Londres-Amsterdam. Disons un mot de Bruxelles. Courant 2011, un client très régulier du trajet Bruxelles/Lille, un avocat, a signalé qu'il était inacceptable qu'il se fasse contrôler par les autorités britanniques alors qu'il restait dans l'espace Schengen. Eurostar fonctionnait comme cela depuis dix-sept ans, mais il avait raison sur le plan juridique. Le problème est



redoutable pour Eurostar. Il a fallu créer un Schengen corridor, qui ne pouvait être emprunté que par les usagers allant sur Lille. Par la suite, on a créé deux terminaux. Cela suppose qu'il n'y ait pas de mélange durant le trajet et il y a donc une frontière mobile qui se déplace avec le train (en pratique, une voiture Schengen est isolée au sens où un voyageur ne peut pas passer de cette voiture à une autre qui va vers Londres). À Londres, depuis le 8 avril 2015, il existe un contrôle de sortie du territoire britannique, ce qui n'existait pas auparavant (il n'y avait qu'un contrôle de la police des frontières française pour l'entrée dans l'espace Schengen). Avec le problème des migrants est apparu celui de Calais. La législation britannique prévoit qu'un migrant qui a réussi à entrer sur le territoire peut plus facilement se voir accorder l'asile politique. Dès lors, les migrants sont attirés par le Royaume-Uni et les Britanniques tiennent à ce que les contrôles soient faits en dehors de leurs frontières. Pour Eurostar, la difficulté a été d'intégrer le fait que les migrants ne sont pas des ennemis de la compagnie, qu'il faut appliquer les règles de manière professionnelle et sans idée d'ennemi.

Voilà pour Schengen. Le second élément est celui de la sécurité du tunnel. Ce dernier doit être protégé contre les explosifs qui pourraient endommager l'infrastructure. Les bagages passent donc aux rayons X et les voyageurs passent sous des portiques. La législation n'impose que 30 % de contrôle des bagages, mais nous sommes passés à 100 % depuis 2001. Le système est couteux en temps et en argent. La tentation existe de l'alléger mais on est resté à ce taux de 100 %. Par ailleurs, cela ne suffit pas, bien évidemment. Il faut protéger un système qui doit être étanche dans trois pays. Il faut surveiller les dépôts des rames à Bruxelles, Londres et Paris. À gare du Nord, quatre voies sont spécialisées (15 % de l'infrastructure) qui ne couvrent que 3 % des voyageurs de la gare.

La mobilité, dans tout cela, doit être rendue facile, ce que les clients souhaitent. Il faut le faire dans un espace très contraint, sur des trains de 900 personnes qui se succèdent aux heures de pointe toutes les demi-heures. Le diable est évidemment dans les détails, mais heureusement les solutions le sont aussi.

DÉBAT

Sylvie Landrière : La question porte sur le futur. Si les déplacements internationaux continuent à croître, si les migrations se multiplient, que peuvent devenir les systèmes qui ont été décrits ? Sont-ils durables ? Si l'exigence de sécurité s'accroît en parallèle, ces systèmes peuvent-ils être déclinés sur le domestique ?

Mikaël Le marchand : La croissance a été très forte dans le passé et on a su la gérer. Pour autant, à gare du Nord, nous avons atteint une limite. Nous sommes en train de construire des espaces complémentaires avec une extension de la mezzanine destinée à accueillir plus de lignes de contrôle. Après, il y a un projet gare du Nord à 2023 pour préparer les Jeux olympiques. En parallèle, nous sommes en train d'automatiser le contrôle aux frontières. Cela permettra plus de contrôles dans un même espace. C'est notre quotidien que d'optimiser et de gagner de l'espace. Certaines turbulences peuvent nous mettre à terre, nous en avons conscience. Sur la généralisation, la question se pose semaine après semaine au niveau de Thalys qui s'adapte aux besoins du public et du politique. Les contrôles portiques ont commencé le 20 décembre. Thalys est en train de canaliser comme nous le faisons. On voit bien que le modèle Eurostar (15 % d'infrastructure pour 3 % de voyageurs), en même temps, n'est pas généralisable. Nous expérimentons, c'est le cas à Montparnasse. La question est celle de l'objectif :

veut-on interdire à 100 % les armes ? Veut-on rassurer les voyageurs ? En quoi la gare doit-elle être plus sûre que la rue ? La technologie permet des choses incroyables aujourd'hui (des mini-robots, par exemple, peuvent détecter les explosifs). Grâce à des systèmes de ventilation bien conçus, on peut multiplier la capacité de détection par les chiens.

Tim Cresswell : Il semble bien que nous soyons face à un changement d'époque. Il faut ici faire référence à ce que les physiciens appellent les systèmes ouverts. Le climat introduit par exemple beaucoup de turbulences. Pour la mobilité sociale, on peut également parler de turbulences. Il ne s'agit pas de répondre au risque de chaos par des systèmes de contrôle maîtrisés. Ces systèmes eux-mêmes peuvent créer des turbulences. Les épidémies se répandent *via* le système de transport international. Donc, on voit des turbulences au niveau du climat, avec des changements imprévisibles (le froid à Boston, la sécheresse en Californie) qui ont des impacts sur les transports, alors que les transports qui produisent du carbone affectent eux-mêmes en retour le climat. Les turbulences sont donc liées entre elles. On peut évoquer le terrorisme. Nous avons toujours vécu avec lui, mais la turbulence s'est accentuée depuis 2001 avec Londres, Madrid, puis Paris. On a ensuite les migrations, avec une liaison sans doute avec le terrorisme quoique les terroristes soient souvent entrés en Europe de manière parfaitement légale. Le changement climatique va avoir un effet sur la manière dont nous allons nous rendre au travail. Toutes ces turbulences se produisent en même temps et leur combinaison a un impact sur la mobilité. Lorsque l'on pense à ces turbulences, on cherche des solutions. Au fil du temps, les séismes ont moins d'effets négatifs dans certaines zones qui ont développé des solutions (San Francisco, Santiago du Chili). Mais une des solutions, notamment pour les migrations, consiste à ériger de nouvelles frontières. On voit la menace que font peser les migrations et le terrorisme sur le fondement même de l'Union européenne, qui est la liberté de circulation des personnes et des marchandises. On essaie de stopper les flux à l'extérieur des frontières européennes. On le fait aux aéroports, maintenant aux gares. Mais transformer les gares en aéroport n'est pas souhaitable, parce que les aéroports sont source de stress pour la mobilité.

Question : Qu'en est-il de la révolution numérique ?

Tim Cresswell : Nos smartphones permettent un contrôle généralisé. Chaque individu peut être d'intérêt pour le gouvernement et pour les enseignes commerciales. Je suis très réservé quand on parle de ce mélange de mobilité et de numérique. On est dans l'utopie négative. Business, mobilité, numérique, cela doit nous préoccuper.

Mikaël Lemarchand : À l'heure actuelle, les clients entrent dans la gare très en avance, mais par crainte de rater l'enregistrement, ils vont aux contrôles directement. Si on pouvait leur dire : vous avez une demi-heure devant vous, on vous offre 10 % sur vos achats et on vous attend aux contrôles un peu plus tard, quand il sera temps et pas avant, ce qui n'engorge pas nos systèmes, nous gagnerions en fluidité et les commerces de la gare y gagneraient. Sur le plan du risque terroriste, les Britanniques peuvent utiliser des algorithmes qui identifient des catégories de risques. En France, nous n'avons pas le droit de faire des discriminations. Avec le contrôle de l'iris de l'œil, on pourrait imaginer des passages de frontières totalement fluides. La technologie le permet. Des solutions incroyables existent. Maintenant, jusqu'où peut-on aller ?

Question : Quel est le rôle de l'architecture, notamment à Schiphol, et de l'imaginaire ?

Tim Cresswell : L'architecture est quelque chose de très important. Dans les aéroports, elle reste présente après que le bâtiment est construit et entré en fonction, à la différence de ce qui se passe pour d'autres constructions. Et l'imaginaire a toujours joué un rôle : la façade de la gare du Nord reste un monument, c'était une porte vers autre chose. L'architecture signifiait l'accueil des voyageurs en même temps qu'elle était une publicité pour le bâtiment lui-même. À mon avis d'ailleurs, les gares étaient plus conçues pour les voyageurs en partance que pour les voyageurs arrivant. Tout un nouvel imaginaire s'est construit au XIX^e siècle autour de la gare, dans un contexte où la mobilité était conçue comme un danger (on avait peur de la vitesse, de la vapeur, de la promiscuité sociale). Il y a un lien évident entre l'imaginaire et la mobilité ■

Référence

Cresswell Tim, Lemarchand Mikaël & Lay Géraldine (2015) *Ne pas dépasser la ligne ! Fabrique des identités et contrôle du mouvement dans les lieux de transit*, Paris, Éditions Loco/Forum vies mobiles.

