

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>5</b>
1. L'ECLATEMENT DES ESPACES ET LA DESYNCHRONISATION DES TEMPS SOCIAUX.....	5
2. LES NOUVELLES FIGURES DE LA MOBILITE.....	7
3. LES OBJETS TECHNIQUES ET LA MOBILITE.....	11
4. L'IDENTITE DES GRANDS MOBILES. ....	13
5. NOTE METHODOLOGIQUE. ....	15
<b>PARTIE I LA PRATIQUE DU DEPLACEMENT.....</b>	<b>18</b>
INTRODUCTION.....	18
1. LE GRAND MOBILE, UNE UNITE VEHICULAIRE.....	21
1.1. Armes et bagages. ....	23
1°- Le format des objets.....	23
2°- Le format temporel des objets.....	24
1.2. Corps et âme. ....	26
1°- Le format du corps.....	26
2°- La synchronisation du corps. ....	28
1.3. Trucs et astuces. ....	29
1°- Les salons.....	30
2°- Le choix des places et des aéroports.....	30
1.4. La confiance et la mémoire. ....	31
2. PARTIR, LA MISE EN CONDITION DU PASSAGER. ....	33
1.1. Préparation .....	33
1°- Le billet.....	33
2°- L'aérogare, scène discriminante. ....	34
3°- Lieu frontière. ....	35
4°- Motifs d'angoisse.....	35
5°- Le solitaire dans la foule.....	37
<b>PARTIE 2 CONTEXTE ANTHROPOLOGIQUE DU DEPLACEMENT .....</b>	<b>38</b>
1. LES TEMPS DU TEMPS DE LA MOBILITE.....	39
1.1. La primauté du temps.....	39
1.2. Le programme : une visée de maîtrise du temps de la mobilité.....	39
1.3. Faire le vide et s'occuper, ou comment incruster ses temps personnels dans le temps contraint de la mobilité.....	41
1°- La rêverie. ....	41
2°- Méditation.....	42
3°- Délectation.....	42
4°- La gestion de l'aléa.....	43
2. À BORD : ESPACE PUBLIC OU AMBIGUÏTE DE L'ESPACE ? .....	45
2.1. L'espace incertain de la place .....	45

2.2. <i>Le statut ambigu de l'espace des passagers</i> .....	46
3. LES MILIEUX GRAND MOBILE.....	48
3.1. <i>La parure et la mise</i> .....	48
3.2. <i>Figures et distinctions</i> .....	49
3.3. <i>La conversation et la neutralisation</i> .....	50
<b>PARTIE 3 CONTRATS ET CONDITIONS DU GRAND MOBILE.....</b>	<b>52</b>
1. L'IDENTITE ACQUISE D'UN PASSANT?.....	53
1.1. <i>Aux sources de l'identité du Grand Mobile ?</i> .....	53
1°- L'imprégnation.....	54
2°- La construction de soi.....	54
3°- Expatriation et responsabilité.....	55
1.2. <i>La Grand Mobile, une singularité qui travaille les frontières ?</i> .....	56
1°- Frontières et langues.....	57
2°- Les singulières maisons du Grand Mobile.....	58
1.3. <i>Le Grand Mobile de devoir ?</i> .....	61
1°- Le professionnel dans sa mission.....	61
2°- Le temps de l'aveu.....	62
3°- La scène implicite, marque de fabrique du Grand Mobile ?.....	63
2. QUAND PASSANT ET MANANT ARRANGENT DES COMPROMIS.....	66
2.1. <i>L'harmonisation préalable</i> .....	66
2.2. <i>« Ne pas couper les ponts »</i> .....	68
2.3. <i>Des aspirations contradictoires à l'égard du voyage</i> .....	68
2.4 <i>Conflits et rachats</i> .....	70
1°- Conjugalité et rythmes non synchrones.....	70
2°- Présent-absent.....	71
3. UNE CULTURE DE LA PRESENCE-ABSENCE.....	73
3.1. <i>Le lieu d'ancrage n'est que rarement celui qu'il se trouve occuper</i> .....	73
3.2 <i>Les relations sociales privilégiées sont celles entretenues avec les Grands Mobiles</i> .....	74
3.3. <i>Les supports de l'ubiquité</i> .....	75
<b>PARTIE 4 LA VILLE ET SON DOUBLE.....</b>	<b>76</b>
1.LA VILLE « ARCHIPEL ET GENERIQUE ».....	78
1.1. <i>L'aéroport</i> .....	78
1°- Une porte.....	79
2°- Un centre.....	79
3°- Un centre commercial.....	80
1.2. <i>L'hôtel</i> .....	80
1°- Pool.....	80
2°- Hospitalité.....	81
3°- La grande ville serait-elle contournée ? oubliée ?.....	82

2. LA VILLE DOMESTIQUE.....	83
3. UN DES TRAIT DE L'IDENTITE : LE GRAND MOBILE BLASE ?.....	86
3.1. <i>Les médiocres satisfactions tirées des voyages</i> .....	86
3.2. « <i>Se maintenir en dehors de soi-même</i> ».....	87
3.3. <i>L'impossible dépaysement</i> .....	87
<b>PARTIE 4 LES GRANDS MOBILES, DE DROLES DE TYPES.....</b>	<b>90</b>
1. LA CONSTRUCTION DES TYPES.....	91
1.1. <i>Principes généraux</i> .....	91
1.2. <i>Deux axes de construction</i> .....	94
1.3. <i>Cinq types de Grands Mobiles</i> .....	97
2. LE VRP.....	98
2.1. <i>Portrait</i> .....	98
2.2. <i>Brève histoire de VRP</i> .....	102
3. L'INGENIEUR SANS FRONTIERES.....	106
3.1. <i>Portrait</i> .....	106
3.2. <i>Brève histoire d'ingénieur sans frontières</i> .....	110
4. L'EXPATRIE.....	114
4.1. <i>Portrait</i> .....	114
4.2. <i>Brève histoire d'expatrié</i> .....	118
5. L'INDEPENDANT.....	121
5.1. <i>Portrait</i> .....	121
5.2. <i>Brève histoire d'indépendant</i> .....	127
6. LE COSMOPOLITAIN.....	131
6.1. <i>Portrait</i> .....	131
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>135</b>
1. ÉTAT D'URGENCE.....	135
2. UN UNIVERS PACIFIE.....	136
3. DES « LIEUX DE MEMOIRE ».....	138
4. LES GARDE-FOUS DE L'IDENTITE.....	140
5. LA VILLE DES GRANDS MOBILES.....	142
6. QU'EST-CE QU'UN GRAND MOBILE ?.....	144
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>146</b>
<b>ANNEXES.....</b>	<b>149</b>
1. DONNEES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES DES GRANDS MOBILES.....	149
<i>RENNES</i> .....	149
Tableau 1. État civil.....	149
Tableau 2. Résidence.....	150

Tableau 3. Activité professionnelle .....	151
Tableau 4. Mobilités .....	152
<b>LILLE</b> .....	154
Tableau 1. État civil .....	154
Tableau 2. Résidence .....	154
Tableau 3. Activité professionnelle .....	155
Tableau 4. Mobilités .....	156
<b>STRASBOURG</b> .....	157
Tableau 1. État civil .....	157
Tableau 2. Résidence .....	158
Tableau 3. Activité professionnelle .....	158
Tableau 4. Mobilités .....	160
<b>GRENOBLE</b> .....	161
Tableau 1. État civil .....	161
Tableau 2. Résidence .....	162
Tableau 3. Activité professionnelle .....	162
Tableau 4. Mobilités .....	163

## Introduction.

### 1. L'éclatement des espaces et la désynchronisation des temps sociaux.

La mondialisation des échanges, l'accroissement des déplacements, le développement et la structuration de « systèmes automobiles »<sup>1</sup>, le développement d'une urbanisation en réseau, d'un processus de réticulation des espaces physiques naturels, d'une logique de « branchement »<sup>2</sup> nous interrogent sur le devenir du modèle urbain traditionnel. **La ville traditionnelle est-elle morte, annonçant par là même l'avènement de l'urbain ?** Au-delà des questions relatives à la mobilité et aux déplacements, c'est bien le devenir de la ville qui est au centre des débats. En effet, le modèle urbain traditionnel, dense, monocentrique, contenu dans un périmètre clairement défini subit « l'assaut » des nouvelles formes de mobilité. **Nos mobilités contemporaines, leurs formes et leur intensité, contribuent à défaire la ville ancienne.** Le « desserrement » de la ville, le développement de la péri-urbanisation, l'organisation des villes ou métropoles en archipels semblent en effet accompagner « l'éclatement » de la ville ancienne et annoncer l'émergence de nouvelles centralités. G. Dupuy observe, par exemple, que le « système automobile », qui a largement contribué à défaire les territoires anciens, propose des points forts, des nœuds qui polarisent de nouveaux espaces-temps<sup>3</sup>. Ainsi, de nouvelles centralités apparaissent au carrefour des nœuds routiers, mais aussi des réseaux de transport<sup>4</sup>. La mobilité serait-elle devenue, comme certains l'avancent<sup>5</sup>, un fait social total, au sens de M. Mauss ?

---

<sup>1</sup> G. Dupuy, Les territoires de l'automobile, Paris : Anthropos, 1995.

<sup>2</sup> F. Choay, « Le règne de l'urbain et la mort de la ville », in La ville, art et architecture en Europe 1870-1993, Paris, Editions du Centre Pompidou, 1994. F. Choay, « Une mutation à l'œuvre », in De la ville à la mégapole essor ou déclin des villes au XXI<sup>e</sup> siècle ?, Dossiers des séminaires Techniques, Territoires et Sociétés, n°35, pp. 43-50, Octobre 1998.

<sup>3</sup> Voir l'entretien avec P. Frot, Directeur du développement de Mc Donald's France, « Notre développement futur sera à 80 % en bord de routes, à 10 % dans les centres commerciaux, et de moins en moins en centre-ville », in J.-M. Benoit, P. Benoit et D. Pucci, La France à 20 minutes, Paris : Belin, 2002.

<sup>4</sup> M. Weil, La transition urbaine, Paris : Mardaga, 1999.

<sup>5</sup> A. Pény et S. Wachter, Les vitesses de la ville, Paris : L'Aube, 1999.

Si nos déplacements sont toujours plus lointains<sup>6</sup>, nous observons cependant que ces déplacements sont réalisés à l'intérieur d'un budget-temps qui reste globalement constant. Ce temps consacré à « bouger » s'impose comme une composante de base de la vie contemporaine. Mais Zahavi insiste sur une tendance que les évolutions contemporaines ne démentent pas : l'accélération régulière de nos vitesses de déplacement. **Nous n'allons pas simplement plus loin, nous allons aussi plus vite que par le passé.** Cette accélération du déplacement n'est évidemment pas sans relation avec la structuration des territoires et des formes urbaines. Ainsi, S. Wachter observe qu'une Europe de la vitesse, dont l'armature s'édifie autour des grandes concentrations urbaines, est en voie de constitution. La vitesse permet de rapprocher des territoires lointains et de développer les échanges, dessinant ainsi les contours « multi-points » de la géographie contemporaine de nos pratiques urbaines. Comme le note F. Choay, la vitesse des transports et des télécommunications nous permet d'échapper à l'emprise du lieu, d'être ici et ailleurs à la fois, de nous affranchir, dans une certaine mesure, de l'ancrage au territoire.

Mais la vitesse de nos déplacements n'est pas linéaire et toujours constante. Elle est au contraire très variable et connaît des changements de rythmes et de régimes sans précédent dans l'histoire. En effet, **à la grande vitesse, aux accélérations vives qui nous permettent de franchir de grandes distances dans des temps réduits, nous associons fréquemment la lenteur qui nous inscrit dans des territoires plus réduits. Ainsi, se côtoient, s'articulent ou s'entrechoquent des rythmes et donc des territoires très variables et hétérogènes.** Mais la géographie de nos mobilités ne dessine plus des cartes aux espaces continus. Ces espaces ne sont plus simplement des territoires, ils s'organisent aussi en réseaux composés d'une multitude de micro-territoires (station de métro, gare, aéroport etc.) qui sont autant de « bouches » d'entrées de tunnels. Ces micro-territoires ne sont pas des « non-lieux », comme le pensait M. Augé, mais des « lieux mouvements », des « lieux faibles »<sup>7</sup> où se développent des interactions sociales parfois extrêmement fortes.

**L'aire de la mobilité et de la vitesse n'est pas simplement marquée par un développement des échanges et des déplacements, elle s'accompagne aussi d'une contraction des temps, qui bouscule et réorganise les rythmes sociaux « traditionnels », jusqu'alors construits en référence au modèle industriel.** En effet, l'aire de la mobilité est aussi celle de l'urgence, des rythmes tendus, du « juste à temps », du 24 h/24 etc. qui bouleversent les temporalités et les rythmes urbains. La ville est en veille

---

<sup>6</sup> J.-P. Orfeuill, « La mobilité locale : Toujours plus loin et plus vite », in M. Bonnet et D. Desjeux (sous la dir. de), *Les territoires de la mobilité*, Paris : PUF, 2000.

<sup>7</sup> J. Levy, « Les nouveaux espaces de la mobilité », in M. Bonnet et D. Desjeux, *Op. Cit.*

permanente, branchée sur le reste du monde. La coexistence de cette diversité de temps, de rythmes, d'espaces, accompagne et participe à la désynchronisation des temps sociaux. Ainsi, à des temporalités inscrites dans des rythmes quotidiens, hebdomadaires, saisonniers etc. et à des territoires largement organisés par le travail, se substituent des calendriers et des emplois du temps plus souples, parfois « à la carte ». Ne s'achemine-t-on pas vers des villes « *around the clock City* » aux services ouverts vingt-quatre heures sur vingt-quatre<sup>8</sup> et aux temporalités désynchronisées ?

## 2. Les nouvelles figures de la mobilité.

**L'apparition de nouveaux systèmes ou de nouveaux modes de transport plus rapides et plus performants favorise le développement de nouveaux rapports à l'espace et aux déplacements, et au-delà, de nouvelles pratiques sociales. La mobilité ne peut donc être réduite à la seule dimension fonctionnelle du déplacement.** En soi, le déplacement est une pratique qui participe à la construction de représentations et de groupes sociaux singuliers, voire de groupes d'appartenance doués d'une identité particulière. La mobilité serait alors constitutive de l'identité même de la personne qui dispose des compétences, pratiques et cognitives, pour construire son déplacement. Selon J. Levy, **la mobilité suppose des compétences incorporées sous la forme d'un « habitus » constitutif du capital social** (au sens de P. Bourdieu) de la personne. Ce capital et ces compétences, transmises au cours d'un processus de socialisation primaire et secondaire, sont inégalement « distribués » entre les personnes et les groupes sociaux. L'inégale « distribution » de ces compétences constitue donc un principe de différenciation sociale et de ségrégation spatiale des groupes sociaux. Dès lors, peut-on identifier des groupes sociaux sur la base de cette inégale distribution d'un capital de mobilité ?

**Le développement de nouveaux systèmes et modes de transport, de nouvelles formes et temporalités urbaines, de nouveaux espaces participent-ils ou témoignent-ils de l'émergence de nouvelles figures de la mobilité ?** En d'autres termes, dans ces sociétés plus urbaines, plus rapides, plus mobiles voit-on apparaître de nouveaux groupes d'appartenance dont les univers sociaux seraient structurés autour de la mobilité<sup>9</sup> ? Existe-t-il des « mondes » (au sens de H. Becker<sup>10</sup>), constitués de

---

<sup>8</sup> F. Godard, « À propos des nouvelles temporalités urbaines », Les Annales de la Recherche Urbaine, n°77, déc. 1997.

<sup>9</sup> Voir par exemple, dans la tradition de l'école de Chicago, Anderson, *Le Hobo*, Paris : Nathan.

<sup>10</sup> Dans le domaine de l'art, H. Becker avance que les mondes sont formés par « le réseau de tous ceux dont les activités, coordonnées grâce à une connaissance commune des moyens conventionnels de travail, concourent à la production des œuvres ». Il ajoute qu'un « monde (de l'art) se compose de toutes les personnes dont les activités sont nécessaires à la

« conventions » et d'équipements, de Grands Mobiles, dont le propre serait de parcourir, de manière régulière, de longues distances en des temps très courts ? Notre regard ne se portera pas sur les « nouveaux hobos », les pionniers défricheurs de territoires, les nomades sans feu ni lieu, les aventuriers des temps modernes, les SDF migrant de ville en ville ou sur toutes ces figures chères au marketing. **Notre regard se portera sur ces professionnels, cadres supérieurs, hauts fonctionnaires, chefs d'entreprises, intellectuels et artistes en vue etc. qui, dans le cadre de missions régulières, « bouffent du kilomètre » en France et à l'étranger ; franchissent les longitudes et les hémisphères avant de revenir à leur « port d'attache ».** Les déplacements internationaux sont constitutifs de leur vie professionnelle. Mais, appartiennent-ils pour autant à une nouvelle catégorie sociale en voie de constitution ? Les déplacements sont-ils constitutifs de leur identité sociale, façonnent-ils leur représentation du monde, leurs valeurs, leurs réseaux de sociabilité etc. ? S'il existe un « monde » et des conventions de la grande mobilité, existe-t-il pour autant des groupes sociaux partageant un ensemble de pratiques, de valeurs, voire un sentiment commun d'appartenir à un même groupe ? Ces Grands Mobiles sont-ils des « circulants identitaires » comme ces Italiens ou ces Juifs étudiés par A. Tarrus qui, au fil de pérégrinations professionnelles répétées, retissent des liens avec une communauté dispersée en diaspora, et reconstruisent, par anamnèse, une histoire et une identité commune ? À l'inverse, ces Grands Mobiles ne sont-ils que de folles « toupies »<sup>11</sup> condamnés à parcourir le monde jusqu'à l'épuisement sans jamais se nourrir de ces expériences et de ces pratiques pour construire leur propre identité ?

Les figures contemporaines de la mobilité en général et **les Grands Mobiles** en particulier par leurs pratiques et par leurs représentations interrogent et travaillent les territoires anciens. Ils **sont demandeurs d'une autre ville (nous en faisons l'hypothèse), plus accessible, plus riche en**

---

production des œuvres bien particulières que ce monde-là (et d'autres éventuellement) définit comme de l'art (...). Les mêmes personnes coopèrent souvent de manière régulière, voire routinière, de sorte qu'un monde (de l'art) se présente comme un réseau de chaînes de coopération qui relient les participants selon un ordre établi ». Ainsi, saisir un monde ce n'est pas centrer exclusivement son regard sur l'œuvre ou l'artiste par exemple, mais sur « le réseau », « la chaîne de coopération » qui sert à le produire. « En général, nous dit H. Becker, les personnes qui coopèrent à la production d'une œuvre d'art ne reprennent pas tout à zéro. Elles se fondent plutôt sur des conventions antérieures entrées dans l'usage, qui font partie désormais des méthodes habituelles de travail dans le domaine artistique considéré ». Si les interactions s'inscrivent dans le temps, cela signifie aussi qu'il reste des traces de ces actions collectives passées, mais aussi que l'action même, le travail à effectuer en commun a été plus ou moins codifié, des règles ont été définies. Ainsi, « les conventions prescrivent la forme que doit prendre l'application des procédés aux matériaux, « Quand une convention donnée semble aller de soi, nous dit H. Becker, quand presque toutes les personnes concernées s'y tiennent à peu près en permanence, les schèmes dont procède la convention peuvent être incorporés dans des équipement permanents ». H. Becker, *Les mondes de l'art*, Paris : Flammarion, 1988.

<sup>11</sup> L'expression est de A. Tarrus.

**infrastructures de transport, plus ouverte sur le monde etc.** À la fois d'ici et d'ailleurs, ils se situent à l'articulation de réseaux et de territoires. Ils posent la question de l'articulation et de la tension entre l'ancrage physique dans un lieu et le mouvement sur un réseau, entre l'habitat et le déplacement. Comment être de quelque part lorsque l'on est régulièrement en mouvement sur des réseaux lointains ? **C'est cette dialectique de l'ancrage et du mouvement que nous nous proposons d'explorer plus avant à travers l'émergence de nouvelles figures de la mobilité. Pour y parvenir, nous nous proposons d'analyser les pratiques de déplacement spatial et d'ancrage territorial d'hommes et de femmes qui, dans le cadre de leur activité professionnelle, sont conduits à se déplacer fréquemment pour des destinations relativement lointaines avant de revenir dans leur foyer.** Car ces Grands Mobiles ne sont pas des célibataires endurcis sans attaches, mais des hommes et des femmes ordinaires qui, au terme d'une mission, reviennent chez eux pour retrouver conjoint(e) et enfants. Par commodité de méthode, nous les appelons Grands Mobiles.

**L'objet de cette recherche consiste précisément à interroger et à construire cette catégorie. Qu'est-ce donc qu'un Grand Mobile ?** Nous avons défini *a priori* ce qu'est un Grand Mobile en nous appuyant sur un certain nombre d'indicateurs de déplacement. Les personnes qui, dans un cadre professionnel, effectuent des déplacements lointains et réguliers depuis leur lieu de résidence peuvent faire l'objet d'une investigation. Cette définition est peu précise. Mais, notre ambition n'est pas de définir *a priori* ce qu'est un Grand Mobile dans la mesure où la construction de cette définition constitue l'objet même de cette recherche. **Ce n'est donc qu'au terme de nos investigations que nous serons en mesure de proposer une définition construite et argumentée.** Cette première définition est donc minimaliste et n'a pas d'autre ambition que de nous permettre de repérer des personnes susceptibles d'être sollicitées dans le cadre de cette recherche.

Cependant, il convient d'être prudent et de mettre en garde le lecteur. D'une part, nous ne réduisons pas la mobilité au déplacement. Le déplacement spatial est un élément de définition du Grand Mobile et une clé d'entrée pour le saisir. D'autre part, nous ne réduisons pas le déplacement à sa seule dimension quantitative. En d'autres termes, le Grand Mobile ne se caractérise pas simplement par la somme des déplacements ou des kilomètres parcourus. Il convient de saisir la dimension qualitative du déplacement. Le déplacement est une pratique dont il est important de rendre compte car elle est définitoire des différentes manières d'être Grand Mobile.

Par ailleurs, les contraintes qui pèsent sur le déplacement et la manière d'y répondre pratiquement ne sont pas sans incidence sur le quotidien de l'ensemble des membres de la famille. Aussi, nous semble-t-il important de saisir la pragmatique du déplacement ou comment les Grands Mobiles font leur déplacement. Dans cette perspective, nous chercherons, d'une part, à déconstruire les pratiques de

déplacement et d'ancrage résidentiel de ces Grands Mobiles avant d'élaborer une typologie de ces différentes formes de mobilité et d'autre part, au-delà de cet exercice taxinomique, de saisir ce que ces nouvelles figures de la mobilité « annoncent » en matière urbaine.

### 3. Les objets techniques et la mobilité.

Les recherches qui se donnent pour objet les déplacements ou la mobilité (les deux termes sont souvent confondus) font peu de cas des objets techniques. Certes, les modes de transport (automobile, bus, vélo etc.) sont fréquemment placés au centre de la réflexion, mais ils sont, le plus souvent, appréhendés comme des moyens techniques et économiques permettant de produire du déplacement d'un point d'origine vers une destination. Ils sont saisis d'un point de vue purement fonctionnel. On s'intéresse alors peu aux relations que les mobiles entretiennent avec ces objets techniques. On s'intéresse moins encore à la somme de petits objets anodins qui peuplent les poches, les sacs, les valises, les aéroports, les avions, les hôtels etc., mais sans lesquels le déplacement serait tout simplement impossible. On ne s'intéresse pas à cette longue chaîne de petites choses qui, mises bout à bout, permettent de « faire tenir » le déplacement et de soulager le mobile. L'oubli d'une carte bancaire, d'une paire de lunettes, d'un téléphone portable, d'un plan de ville, d'un trousseau de clés etc. donne soudain au déplacement des allures de parcours du combattant. Un collant filé, une bombe de mousse à raser vide, un talon de chaussure décollé, une tache sur l'unique chemise, une valise perdue etc. entament la belle assurance du Grand Mobile, qui, dans son hôtel de Singapour, d'Oslo ou de Boston doit faire face à l'imprévu. **Lorsque les objets techniques se dérobent<sup>12</sup>, se défilent, se détériorent, nous mesurons alors combien ils sont importants dans notre vie quotidienne.** Au loin, lorsque les ressources sont plus rares ou d'un usage étranger, la situation peut devenir catastrophique.

**Les objets techniques encadrent de manière très particulière la vie des Grands Mobiles.** Ils sont aussi « assignés à résidence » et étayent un ensemble de tâches de la vie quotidienne. Le congélateur en est le meilleur exemple. Le froid efface le travail du temps. Lieu de stockage, il permet de reporter certaines tâches du quotidien. La télévision garde les enfants qui la regardent. Ces objets ne sont bien évidemment pas spécifiques aux Grands Mobiles. Mais dans leur cas, le « management domestique » est plus complexe car ils doivent apprendre à gérer leur propre absence. Pour y parvenir, ils recourent aux services incarnés en la personne d'une *baby sitter*, d'un livreur, d'une femme de ménage, d'un professeur à domicile, d'un voisin, d'un parent, mais aussi à des objets techniques.

---

<sup>12</sup> B. Latour, La clef de Berlin et autres leçons d'un amateur de sciences, « Le groom est en grève. Pour l'amour de Dieu, fermez la porte », Paris : La Découverte, 1993.

Les objets n'ont pas pour seule vocation de « faire tenir » les choses. Ils permettent aussi de tisser du lien. Ils circulent entre ici et là-bas. Dans ses valises, le Grand Mobile emporte des objets fétiches, des photos de famille glissées dans son portefeuille. Il organise le rituel du retour en offrant des souvenirs qui trouveront une place dans le séjour, dans le coffre à jouets des enfants, puis dans le grenier ou dans la poubelle du garage.

**Ainsi, les objets techniques participent à la construction d'un « monde » de la mobilité.** Ils y participent non pas simplement en équipant, en appareillant le mobile et en remplissant des fonctions strictement techniques. Qu'ils soient passeport, bus, photo souvenir ou photo maton, plan, carte d'accès, masque africain, guide touristique etc., ils concourent à la définition d'univers singuliers. Nous ne prétendons pas qu'ils participent seuls à la définition de ces univers sociaux, mais ils apportent leur concours à cette construction. Des êtres humains, que nous appelons Grands Mobiles, les mettent en mouvement, les disposent dans l'espace, les embarquent dans leurs poches afin qu'ils supportent une part des tâches du déplacement et de la vie quotidienne. Les Grands Mobiles les échangent et les donnent, contribuant ainsi à tisser des liens entre les êtres. **Il convient donc de prendre en compte ces objets, inscrits dans la chaîne technique du déplacement, et leurs usages pour saisir, selon l'expression d'A.Tarrius, la « liturgie du déplacement ».**

## 4. L'identité des Grands Mobiles.

**Les Grands mobiles et au-delà les nouvelles figures du cosmopolitisme posent avec force la question des identités.** Nous avons déjà évoqué cet aspect des choses, mais il est important d'y revenir. Les Grands Mobiles, à la vie professionnelle intense et exigeante, naviguent sur de nombreux territoires et de vastes réseaux. Pour ceux qui sont perpétuellement en mouvement sur ces réseaux, les lieux peuvent-ils encore être constitutifs de leur identité. En effet, durant des siècles, le lieu de résidence ou le lieu d'origine réelle ou supposée, la terre vécue ou légendaire des ancêtres constituaient des marqueurs puissants des identités<sup>13</sup>. Ces Grands Mobiles, « nouveaux nomades »<sup>14</sup> sont-ils encore de quelque part ? Se définissent-ils une appartenance en référence à un territoire ? Au contraire, parviennent-ils à s'inventer une identité spécifique construite à partir d'une mosaïque de micro-territoires, d'une expérience partagée, de pratiques communes, de représentations identiques ?

**Pour être Grand Mobile**, il ne suffit pas de disposer d'une trousse à outils ou des bagages (au sens de diplômes), **il faut aussi acquérir et incorporer un ensemble de savoir-faire, maîtriser les modes d'emploi des espaces et des objets du déplacement.** Cette maîtrise acquise à travers des pratiques spécifiques et la fréquentation de territoires contribuent-elles à construire cette identité, voire ce groupe social ? Mais de quelle identité s'agit-il ? Les Grands Mobiles font-ils leur miel de ces déplacements, de ces expériences, de ces voyages à travers le monde pour procéder à un syncrétisme, à un métissage de leurs références culturelles<sup>15</sup> pour s'inventer une manière originale d'être Français, Allemand, Belge, Européen etc. La construction sémantique de la catégorie est en soi un enjeu. En

---

<sup>13</sup> L. Valensi, « La tour de Babel : groupes et relations ethniques au Moyen-Orient et en Afrique du Nord », *Annales ESC*, Juillet août 1986, n°4. G. Bédoucha, « Un noir destin : travail, statuts, rapports de dépendance dans une oasis du sud-tunisien » Paris : Éditions des archives contemporaines, 1987. G. Albergoni et F. Pouillon, « Le fait berbère et sa lecture coloniale : l'extrême sud-tunisien », in *Le mal de voir*, Paris : Cahiers de Jussieu 2, Université de Paris VII, 10/18, 1976. P. Bourdieu, « L'identité et la représentation. Éléments pour une réflexion critique sur l'idée de région », *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, n°35.

<sup>14</sup> E. Knafou (sous la dir. de), *La planète « nomade ». Les mobilités géographiques d'aujourd'hui*, Paris : Belin, 1998 (voir notamment le chapitre 12 : « les identités nouvelles sont arrivées »).

<sup>15</sup> Sur cette question voir ces questions voir notamment : J.-L. Amselle et E. M'Bokolo, (sous la dir.) *Au cœur de l'ethnie. Ethnie, tribalisme et Etat en Afrique*, Paris : La Découverte, 1985. J.-L. Amselle *Logique métisse*. Paris : Payot.

effet, se définissent-ils encore en référence à des identités nationales ? Dans quel répertoire identitaire puisent-ils pour se définir<sup>16</sup> ?

Nos Grands Mobiles parviennent-ils à réaliser cet exercice de construction identitaire ? Ballottés d'hôtels en aéroports, ne risquent-ils pas, au contraire, de perdre tout repère ? Délestés d'un territoire identitaire, ne sont-ils pas menacés d'éclatement identitaire ? **Si l'homme est pluriel<sup>17</sup>, s'il peut traverser différents « mondes »<sup>18</sup> (au sens de L. Thévenot et L. Boltanski), différentes situations, revêtir différentes identités et différents statuts, comment parvient-il à « recoller les morceaux » pour construire sa personnalité ? Cette question n'est pas neuve, G. Simmel ou R. Park la posaient déjà en leur temps et à leurs manières.**

Les objets techniques, dont le mode d'emploi est incorporé dans des schèmes d'action, peuvent-ils constituer des « prothèses identitaires », des garde-fous du moi ? En effet, dans quelle mesure ces « liturgies du déplacement » ne participent-elles pas au maintien de l'identité ? Préparer son déplacement consiste d'abord à s'entourer d'une multitude d'amis (au sens de B. Latour), **d'objets de compagnie**, dont la présence est nécessaire et rassurante parce qu'elle s'inscrit dans une somme d'habitudes. Un seul objet vous manque et tout est dépeuplé !

---

<sup>16</sup> L'anthropologie a largement exploré ces questions relatives à l'identité. On pourra notamment se référer à : C. Geertz, *Savoir local, savoir global. Les lieux du savoir*, Paris : PUF.

<sup>17</sup> B. Lahire, *L'homme pluriel. Les ressorts de l'action*, Paris : Nathan, 1998.

<sup>18</sup> L. Boltanski et L. Thévenot, *De la justification. Les économies de la grandeur*, Paris : Gallimard, 1991.

## 5. Note méthodologique.

4 sites ont été retenus pour réaliser cette recherche : Rennes, Lille, Strasbourg et Grenoble. 54 entretiens ont été réalisés qui se répartissent de la manière suivante :

Villes	Nombre d'entretiens
RENNES	15
LILLE	13
STRASBOURG	16
GRENOBLE	10

Pour chacun de ces sites, nous avons procédé de la manière suivante :

L'utilisation du réseau relationnel, la consultation via Internet des sites des Chambres de Commerce et d'Industrie, un contact avec des entités institutionnelles ont permis de constituer un panel varié. Une connaissance préalable des secteurs d'activité qui caractérise chaque site a été nécessaire de manière à identifier les entreprises ayant une activité significative à l'internationale. Mais aussi, des associations, des organisations non gouvernementales (ONG), des instituts de recherche scientifiques et techniques et des institutions internationales (dans le cas de Strasbourg par exemple).

Une première sélection d'entreprises a été faite et une prospection téléphonique a été menée pour déterminer le profil des personnes à interroger dans l'entreprise. Dans un premier temps, et selon la taille de l'entreprise, un premier contact a été établi, soit avec le service des Ressources Humaines, la

Direction ou encore les services d'achat. Puis, dans un second temps, un contact direct a pu être établi avec les personnes intéressées.

En termes de cible d'entreprises, nous avons retenu d'interroger des entreprises où des personnes se déplacent très régulièrement. Les entreprises où les déplacements étaient limités ou pendulaires ont été écartées. En revanche, les entreprises aux destinations variées régionales, hexagonales, européennes voire intercontinentales... à une fréquence de + de 2 voire 3 déplacements mensuels avec une nuit passée à l'extérieur ont été retenues. Une autre condition nécessaire était d'avoir une famille, travailler et vivre dans l'agglomération des sites concernés.

- *Rennes* : La ville de Rennes se caractérise, à l'instar de Grenoble, par une activité de recherche scientifique et technologique très importante, notamment dans le domaine des télécoms, de l'électronique : Mitsubishi, Gerpi ou encore le service de Recherche et Développement de France Télécom, du C.N.E.T ont participé à l'étude. Le premier quotidien régional, Ouest France nous a permis de rencontrer un journaliste. Des organismes de recherche tels que l'INSA ( Institut National des Sciences Appliquées), le CEMAGREF ( CEntre national du MACHinisme Agricole - Génie Rural - Eaux et Forêts) ou encore le CEDAG ( Centre d'Etudes et de Développement de l'Agriculture et des Groupes) ont apporté également leur contribution.
- *Lille* : nous avons mobilisé les ressources de la Chambre de Commerce et d'Industrie et avons opéré un premier tri à partir de la taille de l'établissement. La région Nord est une région traditionnelle de la filature et du textile. Les entreprises rencontrées sont issues du secteur textile telles que : Les 3 Suisses, les Etablissements Caulliez, Lorthiois, Dickson Constant ou encore Doublet. Afin de diversifier notre panel, nous avons également contacté des acteurs chargés du développement et de l'animation de la ville, notamment « le manager de ville » qui nous a communiqué les coordonnées d'opérateurs dans les domaines de la culture et des arts.
- *Strasbourg* : Nous avons consulté le fichier FRANCE TELEXPORT qui rassemble l'ensemble des importateurs et exportateurs français de la région Alsace pour les entreprises industrielles dans les secteurs économiques traditionnels. Quatre entreprises du secteur agroalimentaire ont répondu favorablement et 2 dans le secteur des services ainsi que L'ADIRA, qui est l'agence de développement du Bas-Rhin. Le Conseil de l'Europe et les institutions européennes et internationales qui en découlent nous ont ouvert de nouvelles perspectives. Voici la liste des organismes et institutions qui ont répondu favorablement à notre démarche. Ainsi, nous avons contacté l'Assemblée des Régions d'Europe (ARE) qui est une ONG dont les principales

missions sont de promouvoir la coopération entre les régions d'Europe ; l'Institut International de la Démocratie, ONG créée en 1989 dont le but est d'encourager la coopération mondiale entre les organisations mondiales, non gouvernementales et interparlementaires, afin de promouvoir la démocratie pluraliste. Le Centre des Etudes Européennes, créé en 1994 et chargé d'offrir une formation sur les dispositifs institutionnels aux partenaires européens. Au sein du Conseil de l'Europe : le secrétariat du Comité pour la Prévention de la Torture (CPT) et le secrétariat de la Convention-cadre pour la protection des minorités nationales ainsi que la Direction du droit pénal. La piste du Parlement européen a été abandonnée car les députés siègent une semaine par mois à Strasbourg et viennent de Bruxelles. La logistique intellectuelle, les assistants parlementaires se trouvant à Bruxelles.

- *Grenoble* : La Chambre de Commerce et d'Industrie, relayée par l'Agence de Promotion de l'Isère (AEPI) ont permis de cibler les entreprises. Plusieurs associations dans les secteurs de la recherche architecturale et de la culture ont étoffé le panel. Il s'agit de Craterre, de Culture et Développement et du CREAC qui organise entre autre le festival de théâtre européen. Grenoble se distingue également par la présence d'un pôle de recherche reconnu : l'Institut LAUE LANGEVIN, le bureau d'études SOGREAH ainsi que le groupe SCHNEIDER ont contribué de façon significative à cette recherche.

## Partie I

# La pratique du déplacement

## Introduction

**Les déménagements (« mobilité résidentielle »), les déplacements, les voyages<sup>19</sup> constituent des situations de rupture**, qui bouleversent le cadre bien établi des habitudes. C'est précisément ce dépaysement, cette étrangeté des situations rencontrées, cet exotisme que recherche le voyageur. Le voyage permet ainsi de « casser » les routines d'un quotidien trop bien réglé et monotone, de rompre avec le « métro, boulot, dodo » des jours qui se ressemblent. Mais si le voyage peut être source d'expérience et de rencontres extraordinaires, il peut aussi être vécu de manière négative, comme une mise à l'**épreuve angoissante**. L'étrangeté des situations et des autres sont alors anxiogènes. La mobilité, quelle qu'elle soit, « casse la routine de la vie quotidienne pour engager l'individu dans un inconnu non maîtrisé »<sup>20</sup>. Ainsi, la mobilité quotidienne, comme le déménagement étudié par D. Desjeux « est un événement impliquant, voire stressant ou angoissant ».

**Le déménagement<sup>21</sup>**, rite de passage, période de renouvellement et parfois de purification (le tri des souvenirs), présente par bien des aspects les mêmes caractéristiques. Mais, qu'il soit vécu de manière positive ou négative, il **nécessite, comme le voyage, un lourd travail en amont** (choix d'une nouvelle résidence, montage des dossiers financiers, tri, rangement, emballage, étiquetage, nettoyage, transport, transferts d'adresses etc.). **Un voyage, surtout s'il est lointain, est rarement improvisé.**

---

<sup>19</sup> Par déplacement, nous entendons le mouvement physique des corps transportés d'un point d'origine vers une destination. Au cours du déplacement, il y a donc transport, changement de place et de lieu. Le déplacement est constitué d'un ensemble de séquences d'action relativement brèves et identifiables en tant que telles qui permettront le changement de lieu. Le déplacement ne doit pas être confondu avec le voyage. Le voyage peut être immobile ou intérieur. Il ne suppose pas *a priori*, un changement de lieu et un déplacement physique du corps. Le voyage, au sens où nous l'entendons, est cet ensemble d'expériences (déplacement compris) vécues par le Grand Mobile, dans un cadre professionnel, loin de ses « bases » (domicile, siège de l'entreprise) habituelles.

<sup>20</sup> D. Desjeux, A. Monjaret, S. Taponier, Quand les Français déménagent. Circulation des objets domestiques et rituels de la mobilité dans la vie quotidienne en France ». Paris : PUF, 1998, p. 31.

<sup>21</sup> Nous renvoyons le lecteur à la minutieuse étude réalisée par : D. Desjeux, A. Monjaret et S. Taponier, (1998), Op. Cit.

Lorsqu'il est « organisé », la préparation du voyage est déléguée à des professionnels dont le rôle est précisément d'effacer l'incertitude sans gommer l'exotisme, voire le piment de l'aventure. Les choses semblent alors s'enchaîner de manière naturelle, estompant le lourd travail d'organisation réalisé pour « faire tenir » les situations. Lorsqu'il se pratique « sac au dos », le voyage nécessite aussi un investissement préalable (réservation des billets d'avion, vaccination, renouvellement du passeport, choix d'un sac à dos, équipement du sac, lecture de guides, définition d'un itinéraire de base etc.) et une délégation (prestations hôtelières, compagnies aériennes...). Mais le routard, à la différence du client d'une agence de voyage, embarque avec lui un ensemble de ressources qui lui permettront, sur place, de construire et de modifier au gré des opportunités son déplacement et son voyage. Son programme d'action n'est pas entièrement écrit. Les choses ne sont pas complètement planifiées. Le déplacement et le voyage, qui peuvent prendre la forme d'une aventure, consistent précisément à écrire, au fil des rencontres, une histoire singulière.

Si **nos déplacements quotidiens** perdent très rapidement la saveur du voyage, c'est probablement parce qu'ils **prennent la forme de routines. La répétition permet de développer des compétences, des savoirs et des savoir-faire qui progressivement sont incorporés.** Ainsi, il est possible de se déplacer « sans y penser », par habitude. L'habitude est un art de se « coupler », de s'engager et de s'ajuster avec des objets techniques que l'on incorpore dans la volumétrie de son corps. Aussi, au préalable, il convient de s'équiper, de s'appareiller pour construire son déplacement. Comme le routard, le client du bus ou du métro<sup>22</sup> doit embarquer un certain nombre de ressources. Comme le routard, il doit procéder à un certain nombre d'arbitrages. La charge qui permet d'avoir une plus grande autonomie est synonyme d'alourdissement et freine le mouvement. Comme le voyageur, il doit déléguer à d'autres une partie de la charge de construire son déplacement. Un travail en amont du déplacement existe donc, mais l'habitude en a effacé jusqu'au souvenir, l'excitation ou l'angoisse de la découverte est retombée.

Les « élites professionnelles européennes », les « grands circulants », les « sherpas »<sup>23</sup> étudiés par A. Tarrus, les « nouvelles élites de la mondialisation »<sup>24</sup>, ou les Grands Mobiles ne sont pas fondamentalement différents des routards, des amateurs de « voyages organisés » ou des clients des réseaux de transports collectifs. Ils traversent et font l'expérience de situations gouvernées par l'incertitude et doivent apprendre à les gérer. **Ils doivent apprendre à déléguer un certain nombre de tâches, embarquer et distribuer un certain nombre de ressources.** Il ne viendrait à l'esprit

---

<sup>22</sup> Nous réalisons une étude sur les temps et les espaces d'attente du bus à Rennes et Paris. Cette étude est financée par la DTT (Prédit), Kéolis, la RATP.

<sup>23</sup> A. Tarrus, Les nouveaux cosmopolitismes. Mobilités, identités, territoires, Paris : L'Aube, 2000.

<sup>24</sup> A.-C. Wagner, Les nouvelles élites de la mondialisation. Une immigration dorée en France, Paris : PUF, 1998.

d'aucun d'entre eux d'emporter son lit dans ses bagages ! Ils savent pouvoir trouver ici et ailleurs des ressources qu'il est donc inutile d'embarquer. Cet apprentissage permet la formalisation de savoir-faire et de compétences constitutives d'un « capital de mobilité »<sup>25</sup>.

La construction de cette assurance nécessite de réaliser **un très lourd travail en amont des situations de mobilité, de rationaliser ses propres pratiques et les environnements traversés**. Le Grand Mobile n'évolue pas en apesanteur. Il rejoint un « camp de base » (hôtel, siège social, bureau etc.) qui balise son déplacement.

Mais cette stabilisation de l'environnement conduit le plus souvent à rationaliser les temps et les espaces du déplacement pour qu'ils portent un Grand Mobile parfois au bord de la saturation cognitive et physique. Elle tend à construire un réseau dans lequel le Grand Mobile viendra se glisser et trouvera matière à s'appareiller pour se déplacer. L'inscription de plan d'action dans l'environnement, les objets techniques et le corps et une manière de prendre acte que nous sommes face à un acteur dont la « rationalité est limitée ». Dès lors, il convient de le « prendre en main ».

Ainsi, de manière concrète, au cours des entretiens, nous avons cherché à saisir comment le Grand Mobile s'engage corporellement et s'ajuste avec un environnement artefactuel, qu'il contribue pour partie, à construire ou à définir, pour produire du déplacement et du voyage. L'action et la cognition sont donc situées dans un environnement composé d'artefacts et incarnés dans le corps du Grand Mobile. Au cours des entretiens nous avons donc accordé une grande importance au corps du Grand Mobile, aux environnements traversés, aux objets embarqués lors du déplacement et du voyage et à la coordination de ces différents éléments dans l'action. De la même manière, nous avons demandé aux Grands Mobiles de nous décrire le travail de préparation du déplacement et du voyage (réservation de billet, préparation de la valise...), de justifier les choix réalisés (hôtels, compagnies aériennes...) en matière de services, bref de décrire la manière dont ils stabilisent (ou tentent de le faire) les situations et les environnements qu'ils vont rencontrer.

**Cette première partie a pour but d'analyser le travail réalisé par les Grands Mobiles au cours de leur déplacement, et en amont de celui-ci, pour réduire la part d'incertitude liée au déplacement.**

Nous chercherons à montrer la somme de savoir-faire constitutive de cette compétence et de ce capital.

---

<sup>25</sup> J. Levy, « Les nouveaux espaces de la mobilité », in M. Bonnet et D. Desjeux, Op. Cit.

# 1. Le Grand Mobile, une unité véhiculaire.

Une unité véhiculaire, nous dit E. Goffman est :

Une coque d'un certain type, contrôlée (habituellement de l'intérieur) par un pilote ou un navigateur humain (...). Les unités véhiculaires varient selon l'épaisseur de leur enveloppe. Il y a les bateaux, les sous-marins, les trains et les blindés qui ont tous une coque épaisse et sont conduits par des hommes cachés et, d'une certaine façon bien protégés. Il y a les voitures d'enfant, les décapotables, les conduites intérieures, les pousse-pousse, les bicyclettes et les engins de sport tels que les skis, les planches de surf, les toboggans, relativement exposés. Plus la coque est protectrice, plus, dans l'ensemble, l'unité est restreinte à des mouvements simples (...). L'individu, en tant que piéton, peut-être considéré comme un pilote enfilé dans une coque molle et peu protégée : ses vêtements et sa peau<sup>26</sup>.

**Au cours du déplacement, le Grand Mobile change d'unité véhiculaire.** D'abord piéton enfilé dans une « coque molle », sa peau et ses vêtements, le pilote intègre un ascenseur, un escalier mécanique, une automobile, un train, un avion etc. pour se déplacer. Lorsqu'il n'est qu'un piéton, le Grand Mobile est lui-même une unité véhiculaire. Le pilote est porté par un corps, dont la peau est une coque, enveloppé d'objets techniques. Au nombre de ces objets techniques, nous pouvons compter les vêtements, comme le souligne E. Goffman, mais aussi l'ensemble des prothèses et des greffes qui appaillent le déplacement. Ainsi, la valise à roulettes, le sac à dos, le parapluie-canne équipent le Grand Mobile et accompagnent son déplacement et son voyage. Dès lors, le Grand Mobile ou l'unité véhiculaire peut être regardé comme corps appareillé.

Pour le Grand Mobile, l'enjeu consiste d'une part , à changer de coques ou à assurer le transfert d'unité véhiculaire, et d'autre part, à intégrer différentes prothèses, greffes ou coques (vêtements, sacs etc.) autour de son corps. La compétence du Grand Mobile se mesure précisément à cette capacité à changer d'unité véhiculaire et à intégrer ces différents objets techniques autour de son corps. Tout voyageur en situation de déplacement est confronté à cette même difficulté, cependant **le Grand Mobile évolue dans un contexte d'action gouvernée par l'urgence et la répétition.** Il faut enchaîner les changements sous contrainte de temps. La fatigue gagne progressivement du terrain :

Lorsque je reviens, je suis très fatigué. Les voyages, c'est pénible. Cela ajoute une fatigue supplémentaire, un stress qui vous mine : « j'ai loupé ma dernière correspondance !! Je dois poireauter deux heures ! Le vendredi, quand on arrive d'Europe du Nord, pour choper le dernier

---

<sup>26</sup> E. Goffman, La mise en scène de la vie quotidienne, Vol. 2, Paris : Minituit, 1992, p. 22.

TGV, c'est la course, il faut doubler tout le monde à la douane : « excusez-moi, j'ai un train ».  
« Oui, c'est ça, on la connaît celle-là ! ». On n'a qu'une envie, c'est d'être chez soi !

**Les pratiques de déplacement et de voyage, quelles que soient leurs formes et quels que soient les modes empruntés, supposent un ensemble de savoir-faire.** Le « pilote » Grand Mobile a acquis un « savoir se déplacer » et un « savoir voyager » presque imperceptibles tant ils semblent naturels. Cette maîtrise et ce « naturel » sont l'expression d'une compétence, sinon d'un capital acquis à force d'expériences. Mais, le pilote n'est pas le seul dépositaire de la connaissance du déplacement et du voyage. **Il délègue à d'autres une part de la tâche de le transporter.** En effet, comment imaginer un déplacement sans cet ensemble d'objets techniques qui appareillent le corps pour former une unité véhiculaire sur lesquels le Grand Mobile peut se reposer ? Comment imaginer un déplacement sans savoir-faire incorporés dans des routines ? Le Grand Mobile maîtrise l'art « de bien s'entourer », de s'équiper de fidèles « objets de compagnie » qui participeront à la construction de son voyage et de son déplacement. Il maîtrise l'art de déléguer à son corps « habitué » et aux objets techniques, fournisseurs de services, embarqués ou distribués dans l'environnement, le soin de le déplacer. **Cette compétence s'exprime et se donne à voir à travers le lourd travail de préparation qu'il réalise en amont du déplacement et du voyage** (choix d'une compagnie aérienne, d'un vol, d'une place, d'une valise, de vêtements etc.). De ce point de vue, le soin apporté à la préparation de sa valise, le choix d'une compagnie aérienne, d'un vol ou d'une place témoigne de l'existence d'un « savoir se déplacer ».

Lorsque le Grand Mobile bénéficie des meilleurs services et des meilleures prestations (déplacement en classe affaire, première classe, accès aux salons VIP, aux hôtels de grands standing etc.), lorsqu'il est entièrement pris en charge par une assistance (secrétaire de direction, guide, chauffeur, porteur etc.) l'incertitude fond comme « peau de chagrin ». Mais rares sont les Grands Mobiles qui peuvent bénéficier d'une telle gamme de services. Lorsque les ressources sont plus rares, face à la concurrence qui ne manque pas de s'exercer, ils doivent faire preuve d'un « sens de l'organisation » renforcé, d'astuce, voire de ruse pour gagner du temps ou bénéficier de qualité sensiblement supérieure. Ce sont ces différents savoirs et savoir-faire que nous nous proposons de présenter dans les pages qui suivent. Nous insisterons tout d'abord sur l'importance des objets qui accompagnent le Grand Mobile au cours du déplacement, puis sur le corps de celui-ci pour enfin observer les « trucs » du Grand Mobile confronté à l'urgence et à l'incertitude.

## 1.1. Armes et bagages.

### 1°- Le format des objets.

En premier lieu le Grand Mobile doit apprendre à faire sa valise, c'est-à-dire à définir le contenu et le format de celle-ci. Ces éléments semblent, probablement, insignifiants, pourtant, ils sont cruciaux pour la réussite du voyage et du déplacement. Avant toute chose, le Grand Mobile doit faire l'expérience du renoncement. Il ne peut, tel un escargot, transporter sa maison sur son dos. En effet, l'excès de poids et de volume sont préjudiciables au mouvement. Par ailleurs, le corps, soumis à de rudes épreuves, amoindri par de longues heures d'avion ou de train et par le manque de sommeil montre rapidement des signes de fatigue. Il faut pouvoir l'épargner et le soulager. À la manière des grands explorateurs ou des aventuriers, le Grand Mobile doit donc apprendre à minimiser le poids et le volume de chaque objet :

La première fois, j'avais une grosse valise comme si je partais pour un mois. Au fur et à mesure des voyages, ça rentre dans la petite valise qui rentre dans les soutes sans enregistrement.

Au début, il y a des années, j'amenais plein de choses. J'emmenais une grosse valise comme si je partais en vacances pour un mois. Aujourd'hui, je pars avec des bagages plus légers.

Moins j'en ai, mieux je me porte. C'est une chose que l'on apprend quand on voyage. Mon ordinateur fait un kilo huit, moins de deux kilos, mon téléphone fait 80 grammes, mon agenda en fait 100. Plus je suis léger, mieux je me porte. Quand vous partez dix jours et que vous faites deux jours par hôtels, vous n'avez pas le temps de faire laver vos affaires. Donc il faut prévoir. Quand on part 3 semaines et que l'on reste au même hôtel, on prend deux chemises et on les fait « tourner ». Mais quand il faut emballer sa valise qui fait entre 20 et 30 kilos, plus l'ordinateur et ses dossiers, alors qu'il fait 30° !!!

Le témoignage de ces Grands Mobiles montre que la chose n'a rien de naturel. Elle est le produit d'un apprentissage. Le Grand Mobile néophyte applique aux déplacements des savoir-faire le plus souvent acquis lors de ses voyages d'agrément. En cela, il donne à voir son inexpérience. Mais pour pouvoir mettre en œuvre cette nouvelle compétence, il éprouve le besoin de renouveler ses équipements. Il abandonne la lourde valise, la volumineuse bombe de mousse à raser, l'imposant agenda au profit d'objets plus légers et moins encombrants.

Mais le Grand Mobile ne cherche pas simplement à limiter le poids et la taille de ses objets. Il tente de les intégrer à l'unité véhiculaire piéton qu'il va former en leur compagnie :

Celui qui est habitué à voyager a des bagages pas nécessairement jolis, mais pratiques et peu volumineux. La valise à roulettes, c'est pour les touristes ! Dans les escaliers, les tapis-roulants etc., les bagages à roulettes, c'est vraiment pas pratique ! Celui qui voyage souvent, voyage léger ! Vous verriez mon sac de voyage, il est râpé de partout. Dans l'état où il est, personne ira me le voler. Il est évident que le gars qui est habitué à être mobile ne voyage pas avec un parapluie. S'il a un parapluie, c'est un parapluie pliable. Celui qui voyage, il voyage forcément léger en bagages et en vêtements. Les aéroports, les métros sont surchauffés par la masse des gens, pas le manque de renouvellement de l'air.

Le Grand Mobile cherche à limiter le nombre, sinon à se débarrasser, de ces objets qui encombrant le mouvement et qui augmentent l'encombrement de l'unité véhiculaire. L'unité véhiculaire piéton doit conserver une certaine agilité, une certaine souplesse. Les objets doivent être intégrés dans la dynamique du mouvement. Les vêtements, inutiles dans ces lieux surchauffés, devront être limités.

Le format des objets ne doit pas simplement être défini en tenant compte de contraintes de poids et de taille. Ces objets doivent aussi être compatibles avec les réseaux sur lesquels ils vont circuler. Ils doivent pouvoir se loger, s'encastrent, s'emboîter dans les espaces et les temps du déplacement :

Les trains c'est une catastrophe ! Dans le TGV, je demande systématiquement un « carré » : c'est les seules places qui permettent de travailler. Sinon je n'arrive pas à sortir l'écran 14 pouces de mon micro-ordinateur. Il y a une chose que je regrette : il n'y a pas de prise pour recharger son micro-ordinateur. Je trouve ça inadmissible ! Le TGV est quand même branché sur le courant électrique en permanence. La moindre des choses serait de mettre des prises à certains endroits. Même en 1<sup>ière</sup> classe, il n'y en a pas ! Ca m'arrive de prendre la 1<sup>ière</sup> classe, ce qui me permet de travailler tranquillement, surtout quand on fait l'aller-retour dans la journée : 3 heures de train multiplié par 2 + 6 heures de réunion, c'est appréciable de s'asseoir dans un siège assez large, surtout lorsque l'on veut « bricoler » sur son portable. Dans ma valise à roulettes, je mets le nombre de chemises, de slips, de chaussettes, quelques cravates, un pantalon de rechange, une trousse de toilette etc. Ca rentre dans une valise de cabine en fait ! J'ai trouvé une valise de cabine dans laquelle je peux plier un costume. C'est la taille maximale acceptée. Parfois, ce n'est pas accepté, mais on la laisse à l'entrée de l'avion et on la retrouve à la sortie. On n'est pas obligés d'attendre. La valise est petite, lorsque je pars en Pologne puis en Argentine, j'ai des vêtements chauds et des vêtements froids ! il faut arriver à combiner les deux. La taille de la valise ne permet pas de mettre la moumoute à l'intérieur ! On arrive en Argentine avec une moumoute (rire) ça fait un peu bizarre ! Dans ce cas-là, je voyage avec une petite chemise comme ça, et puis la veste ou la moumoute par-dessus, ce n'est pas trop chaud !

Le costume doit pouvoir entrer dans la valise-cabine qui elle-même trouvera sa place à l'intérieur de l'appareil. L'ordinateur portable doit pouvoir se glisser sur la tablette du siège. Un écran au format trop large peut modifier la nature de l'activité réalisée lors du déplacement. **Le Grand Mobile cherche à ajuster les objets les uns aux autres afin de s'assurer de leur mutuelle compatibilité. Ce n'est qu'à ce prix qu'il parviendra à retrouver une certaine maîtrise de son déplacement.**

## 2°- Le format temporel des objets.

Les objets intègrent dans leur format, dans leur mode de fonctionnement une temporalité d'usage particulière. Les objets de la mobilité doivent être d'un usage et d'un format qui se prêtent aux

mouvements<sup>27</sup>. Ainsi, le pot de yogourt à boire ne nécessite plus de cuiller, il peut être consommé à petites gorgées ; le jambon beurre ne nécessite pas d'assiette, il est à la fois le manche et la chose à manger ; la bouteille d'eau minérale a parfois des formes ergonomiques qui facilitent sa prise en main, un format compatible avec la poche et un bouchon verseur permettant de boire en mouvement. C'est cette chaîne de compatibilité qu'il faut savoir construire pour que des objets puissent s'intégrer dans le cours d'une action en situation de mobilité. Mais la compatibilité n'est pas simplement une affaire de poids et de taille. Le format des objets est aussi une unité de temps. Les temporalités du déplacement sont déjà inscrites dans les objets de la mobilité. Ils doivent pouvoir être consommés, consumés rapidement. Les *fast-food* qui proposent des menus à emporter (*take-away*) l'ont bien compris.<sup>28</sup> Le hamburger peut être avalé rapidement au cours d'un déplacement. Les journaux de petit format composés d'articles courts, de brèves, d'horoscopes se consomment parfaitement durant les temps d'attente ou lors du trajet. Le journal gratuit intitulé *20 minutes*, proposé dans le métro parisien fait clairement référence à cette temporalité brève du déplacement. De la même manière, les « romans de gare » ne se caractérisent pas simplement par leur style ou leur genre, ils sont au format temporel du voyage.

La force du TGV, généralement utilisé pour des déplacements de moins de trois heures, est d'être temporellement compatible avec la batterie de l'ordinateur. Ces batteries d'une autonomie de deux ou trois heures proposent des séquences de travail parfaitement adapté au temps du déplacement en TGV. L'existence de sièges individuels, fussent-ils étroits, d'une tablette pour poser son ordinateur, d'un calme relatif offrent un environnement propice au travail. En avion, à l'inverse, ces conditions sont rarement réunies : les sièges sont très étroits, le déplacement est morcelé en de multiples séquences qui hachent le temps (décollage, consigne de sécurité, collation ou repas, perturbations atmosphériques etc.). Le déplacement en avion se prête mieux à la rêverie ou à la lecture des journaux. Il permet, selon l'expression, des Grands Mobiles, de « décompresser », de « lever la tête du guidon » ou de se « préparer » à sa future mission. Le « handicap » de l'avion peut ainsi devenir un atout. Les Grands Mobiles apprennent à gérer cet espace-temps en forme de sas temporel pour en tirer le meilleur bénéfice professionnel.

Les objets intègrent ainsi dans leur format l'environnement pour lequel ils ont été pensés. La bombe de mousse à raser est au format de la salle de bains. Cette jeune femme rencontrée à Strasbourg nous dit qu'elle met de « gros flacons » dans sa « grosse valise ». Elle emporte, selon son expression, sa « salle de bains avec elle ». Elle opère un transfert. Les objets sédentaires deviennent nomades. Mais l'art de

---

<sup>27</sup> D. Desjeux, A. Monjardet, S. Taponier, *Quand les Français déménagent*, Paris : PUF, 1998.

<sup>28</sup> Voir, F. Frot, Directeur du développement de Mc Donald en France, in, J-M Benoit, P. Benoit et D. Pucci, *La France à 20 minutes*, Paris : Belin, 2002.

faire ses valises ne peut être réduit à un simple transfert. En la matière, il convient de dimensionner les objets afin de les ajuster à ces environnements particulières que sont les « lieux mouvements » et les modes de transport.

## 1.2. Corps et âme.

Au centre de l'unité véhiculaire figure le corps, coque molle et fragile dont il faut préserver l'intégrité, coque « intelligente » qui incorpore sous forme de savoir-faire un certain nombre d'habitudes. Au cours du déplacement, le corps est soumis à de très fortes contraintes. Les Grands Mobiles évoquent la fatigue physique qui les gagne au cours de longs voyages :

Le Japon, c'est très loin : Rennes-Paris en avion, puis 12 ou 13 heures de vol. L'aéroport de Tokyo est assez loin du centre, il faut donc prendre le train, puis le taxi. Cela fait presque 20 heures de déplacement. Quand on arrive là-bas, on est crevé.

Le Grand Mobile doit apprendre à se préserver. Le choix des places dans un avion ou un train et le choix des vols sont alors déterminants.

### 1°- Le format du corps.

Les Grands Mobiles n'ont pas tous droit aux sièges confortables offerts par la *business class*. Si les corps trouvent à se loger dans les emplacements qui leur sont réservés, certains Grands Mobiles de « grand format », peu « standards » ont des difficultés à se glisser dans ces réduits. Comme les objets, les corps doivent être « compatibles » avec les objets du déplacement. Dans le cas contraire, le déplacement devient rapidement éprouvant :

Le touriste recherche le confort visuel. Moi je cherche le confort physique. Dans un avion, les places confortables sont celles près du couloir. C'est là que vous pouvez vous mouvoir le plus facilement sans déranger votre voisin. Vous pouvez allonger les jambes, vous détendre. Dans le train, il est évident que les places confortables sont celles du milieu, vous n'êtes pas sur les roues. L'idéal, c'est les places entre 30 et 50.

Quand je vais aux Etats-Unis, je ne dors pas dans l'avion. Je regarde les films, je lis, je me détends. Donc comme j'ai de longues jambes, j'aime bien avoir un siège côté couloir, pour avoir ma mobilité, pour pouvoir sortir mes jambes, et notamment ces places qui sont situées aux issues de secours. Je voyage en économique et donc vous avez des places où vous avez davantage de place. Ma secrétaire essaie toujours d'obtenir ces places ou alors les places à l'avant là où il y a des petits caissons. *A contrario*, quand je rentre je prends un somnifère après avoir mangé, je dors, dans le sens retour, et je me réveille à Paris pour le petit-déjeuner. Là je demande un hublot pour dormir. Sinon vous dormez sur votre voisin, ou vous ne pouvez pas dormir, ou alors le gars d'à côté veut aller faire pipi et il vous passe dessus ! Il y a tout un rituel, bien sûr. Comme j'ai des lunettes, j'ai un petit étui à lunettes pour les protéger, je les mets devant moi ; j'ai mes oreillers,

j'enlève mes chaussures, j'ai mes grosses chaussettes que je mets par-dessus. J'essaie d'être à l'aise : un jean pas serré, un grand polo. Et puis j'ai ma brosse à dents, de la lecture, un peigne des petites choses pour être présentable à l'arrivée. Moi je ne mets pas de truc sur les yeux, je n'aime pas ça, surtout que quand j'enlève mes lunettes je ne vois plus rien ! Comme la bouffe dans les avions me donne des brûlures d'estomac, j'ai mon petit sirop qui m'enlève mes brûlures d'estomac.

Dans un avion, les places n'ont pas toutes la même valeur. Dès lors, la réservation de ces places apparaît centrale dans la construction du déplacement. Mais le choix d'une place n'est pas toujours identique. Comme nous l'observons à travers ces exemples, le couloir peut être préféré à l'aller et le hublot au retour. Le hublot permet de se lover dans le creux de la carlingue de l'avion, le couloir permet de déployer des jambes « trop longues » :

Si on voyage en business, on arrive à dormir dans des conditions tout à fait acceptables. Quand on voyage en éco., c'est là qu'intervient la réservation des places de choix. Selon les avions, on peut choisir sa place, place où l'on peut allonger les jambes. Quand je suis en éco., sur un voyage long, Je réserve généralement les places près des ailes, des portes de sortie, là où il n'y a pas de sièges devant. J'emmène avec moi une espèce de valise, de gros attacher-case, carré, assez rigide. Je le mets devant moi. Je pose un cousin dessus pour allonger mes jambes et dormir plus tranquillement !

Le Grand Mobile cherche parfois à refaire son lit. Il embarque dans ses bagages à main un nécessaire indispensable pour passer la nuit. Les bagages peuvent eux-mêmes servir de support pour reposer le corps. Ces techniques ne sont pas, bien évidemment, spécifiques aux Grands Mobiles. En effet, sous un abribus, il n'est pas rare de voir un client des réseaux de transport assis sur sa valise. Les objets sont détournés de leur fonction pour servir de prothèses et ainsi soulager le corps.

Par ailleurs, l'offre proposée pour une même gamme de produits (classe économique ou classe affaire) n'est pas identique. Comme l'observe ce cadre commercial de Grenoble : « *cela dépend des compagnies, sur Iberia, en classe économique, les sièges sont tellement serrés, lorsque le gars de devant baisse son siège, et bien on ne peut plus rien faire* ». De ce poids de vue, le choix de la compagnie n'est pas sans importance :

Dans Air France, il y a plus de place que sur Delta Air Line. Il y a 15 centimètres en plus en classe éco. Quand vous partez pour New York en classe éco., vous avez des têtes épouvantables : des immigrés, des noirs suants en débardeurs qui prennent beaucoup de place.

L'étroitesse des sièges est aussi synonyme de promiscuité. Ce chef d'entreprise affirme avec brutalité et sans détours ce que beaucoup de Grands Mobiles n'osent exprimer : en classe économique, ils sont plus proches (physiquement) de personnes qui leur apparaissent éloignées socialement. La proximité physique leur est d'autant plus insupportable. Les centimètres comptent double ! Ils sont mêlés à

d'autres mobiles, à la foule des touristes bruyants et des migrants (nous reviendrons sur ce point dans les chapitres suivants).

Certains Grands Mobiles développent un véritable sens de l'observation pour repérer les bonnes places, lorsque celles-ci ne sont pas réservées, et pour choisir leurs voisins :

Dans l'avion, j'évite les femmes et les enfants. Dans les avions, on vous dit : « on peut mettre votre enfant en accompagnant ». En fait, c'est les voyageurs qui surveillent le gamin, ce n'est pas les hôtesses ! Dans les trains : évitez les gens à pique-nique, évitez la grand-mère qui voyage avec ses petits-enfants. J'évite aussi mes homologues mal élevés qui ont l'intelligence de faire sonner le téléphone toutes les 4 minutes.

Ces différents exemples, qu'il serait possible de multiplier à souhait, nous montre les qualités d'observation et les compétences développées par les Grands Mobiles pour construire leur déplacement en tenant compte des contraintes qui pèsent sur ceux (volume des bagages, handicaps physiques et morphologie, accès aux prestations etc.).

## 2°- La synchronisation du corps.

Les voyages inter-continentaux introduisent une difficulté supplémentaire que le Grand Mobile doit apprendre à gérer : le décalage horaire. Il faut alors très rapidement « reprogrammer » cette horloge interne qui n'est plus en phase avec le milieu social et naturel. À la différence du touriste, le Grand Mobile ne dispose pas d'une journée ou d'une semaine de repos pour effacer les traces du déplacement et se synchroniser à l'heure locale. Lorsqu'il descend d'avion, il « attaque » sa journée de travail. À l'inverse, lorsqu'il revient « à la maison », il se doit d'être disponible pour les siens :

D'habitude, je quitte Strasbourg le matin, je vais à Paris ou à Frankfort et je vais décoller vers 12h, 13h ; je vais arriver à Los Angeles - je vais surtout à Los Angeles, San Francisco, Chicago, Detroit, New York et Boston - dans l'après-midi à 16h, 17h, 18h. Là-bas il y a des collègues qui m'attendent. Si je prends une pilule, je vais être vaseux, ça va pas être comme une vraie nuit. On sort, on boit un coup, on mange une pizza. J'essaie de tenir le plus longtemps possible pour me coucher à une heure normale, vers 10h, 11h, heure locale et j'essaie de retrouver rapidement mon rythme. Je vais essayer de dormir jusqu'à 6h 30, 7h, puis prendre le petit-déjeuner. Je vais aller faire un jogging, parce qu'il y a aussi la lumière, la lumière vous « recale », le lunch etc. J'essaie de faire en sorte dans un sens comme dans l'autre de retomber tout de suite sur mes pieds, c'est-à-dire de continuer toujours mon rythme normal. Mais le retour est plus dur. Pour moi le retour d'ouest en est plus dure. C'est-à-dire que même avec la mélatonine je suis perturbé pendant 2 ou 3 nuits. La mélatonine c'est une espèce de reconstituant avec du ginseng etc. dans la plupart des cas à l'aller, vers les Etats-Unis, quand je prends la mélatonine, je n'ai pas d'effet de décalage horaire. J'arrive et si je fais ce que je viens de vous décrire, je suis normal, je suis comme ici. Par contre au retour, d'habitude je prends un avion en fin de journée, donc 20h, 21h si je suis sur la côte ouest ; je prends le 18h45 d'air France de Los Angeles ou de San Francisco et en fait là, je peux faire une vraie nuit puisque quand j'arrive à Paris, il est 8h, 8h30 du matin.

Par exemple avec Air France, quand on va sur Boston, on a un avion qui part le soir, de France, à 19h ou 20 h, ce qui nous permet d'avoir toute la journée de travail sur Paris ; ensuite de se rendre à l'aéroport, de prendre l'avion, et le décalage horaire aidant, nous arrivons aux Etats-Unis pratiquement à la même heure ! On passe une nuit normale, et le lendemain on est sur place pour travailler correctement. Et sur le retour de Boston, je passe une journée à peu près normale à Boston, j'ai un avion à Boston qui part à 11 h du soir, et qui, avec le décalage horaire, m'amène à Paris, à 8 ou 9 h du matin ; et si j'ai pu dormir dans l'avion, je ré-attaque une journée de travail. Je prends de la mélatonine ! Comme beaucoup de voyageurs qui sont en *jet-lag*. La mélatonine, ce n'est pas un somnifère, c'est l'hormone du sommeil que nous sécrétons tous, et en vieillissant on en secrète de moins en moins. On trouve dans beaucoup de pays, sauf en France. Ce produit-là en vente libre dans les drugstores. C'est en vente aux Etats-Unis, en Angleterre, en Allemagne, partout !! Tout le monde en prend ! alors quand on va là-bas, on s'approvisionne Et ça rétablit le rythme du sommeil. Quand je vais à l'étranger, je prends de la mélatonine pendant 4 ou 5 jours, j'en prends ensuite pendant 2 ou 3 jours en France, et je n'ai plus aucun problème de sommeil. L'Asie c'est plus compliqué, parce que c'est à l'envers, les destinations sont plus longues. Là il faut regarder les départs pour éviter de perdre une journée complète, on arrive complètement cassé.

Quand je reviens, il y a des trucs que je prends pour me recaler. Je prends de la mélatonine. Je l'achète aux Etats-Unis. En France, on n'en trouve pas ! C'est bien dosé. Avec 2 ml, on dort trois heures. Si je veux 9 heures de sommeil, j'en prends trois doses et je suis frais et dispos à l'arrivée. Quand je rentre de déplacement, pendant une semaine je bouffe de la mélatonine.

Le Grand Mobile cherche à suspendre le temps. Le déplacement est ainsi une parenthèse intemporelle que l'on cherche à nier. L'exercice est beaucoup plus délicat lorsqu'il se déplace « à l'envers ». L'avion et la planète tourne dans le même sens. La journée n'est pas plus longue, elle est amputée.

À travers ces exemples, nous mesurons l'importance du travail réalisé par les Grands Mobiles en amont du déplacement. Le Grand Mobile « vaseux » ou « cassé » par le déplacement est bien présent physique, mais il semble absent. Son corps est bien là, mais son esprit semble ailleurs. Il semble écartelé entre deux temporalités, celle d'ici et celle de là-bas. Il semble naviguer entre deux eaux, entre deux espace-temps. Le Grand Mobile ne se défait pas ainsi du territoire qu'il quitte. Il emporte avec lui le temps de cet espace. Aussi, le Grand Mobile aura pris soin de renouveler son stock de mélatonine pour tromper un corps synchronisé au territoire de résidence et de choisir un vol pour « retomber sur leurs pieds ».

### 1.3. Trucs et astuces.

Les Grands Mobiles qui ne peuvent bénéficier des meilleures prestations (classe affaire, première classe, salon VIP etc.) doivent faire preuve d'un réel sens de l'organisation et d'un minimum d'astuce pour parvenir à se déplacer dans des conditions satisfaisantes. Comme nous l'avons vu, le choix des compagnies, des vols et des places est déterminant dans la construction du déplacement.

## 1°- Les salons.

La métamorphose de l'unité véhiculaire, les « ruptures de charge » sont toujours délicates et occasionnent des temps d'attente souvent vécus comme un temps perdu. Lorsque les conditions de confort ne sont pas réunies, ce temps ne peut être mis à profit pour travailler, pour se distraire ou pour se reposer. C'est un temps mort qu'il est alors difficile de réinvestir. L'attente est alors jugée insupportable. Mais là encore, les Grands Mobiles apprennent à gérer ces temps. Il cherche bien évidemment à les réduire au maximum (les Grands mobiles sont des gens pressés), mais lorsque cela n'est pas possible, ils tentent de les aménager. Là encore, le choix des compagnies, des vols et des places est déterminant.

Les compagnies aériennes proposent des cartes de fidélité à leurs clients qui leur donnent accès à des salons. La possession de ces sésames permet aux Grands Mobiles de bénéficier de prestations de qualité. Ce bénéfice oriente assez largement le choix d'une compagnie :

Caracas, je connais l'aéroport. Cinq heures d'attente à l'aéroport de Caracas en classe éco., si ce n'est pas Air France, je n'aurai pas accès au salon ! alors se faire chier pendant cinq heures à l'aéroport de Caracas !! c'est une catastrophe !! Si je prends Air France, j'aurais accès au salon parce que j'ai une « carte rouge » Air France, donc je peux accéder au salon. Mais si je prends KLM, je n'ai pas encore accès à la « carte Gold » et donc je ne peux pas aller au salon. Déjà, c'est un peu plus calme, il n'y a pas 4.000 personnes à attendre. Il y a des prises de courant, on peut aller se prendre un café, un jus d'orange, une bière, un gin tonic, etc. ... Il y a le journal, c'est un cocon. C'est moins stressant, c'est climatisé.

Je suis content maintenant parce que j'ai ma carte « Fréquence Plus Rouge », donc je peux aller dans les *Lounges*, dans les salons des aéroports : là, ça change la vie ! Quand vous n'y avez pas accès, vous êtes assis sur un siège dur et dégueulasse ; vous mangez des sandwichs pourris ; vous ne pouvez pas vous assoupir etc. Au salon, j'étais encore hier soir à Nice, là vous rentrez dans un univers particulier : vous êtes dans un fauteuil confortable ; vous avez un cendrier ; vous avez un buffet ; vous avez des petites choses variées à manger ; vous avez du poisson ; vous avez des journaux etc. Vous pouvez téléphoner ; vous avez des téléés. Ce n'est pas évident de lire quand vous êtes complètement crevés. Lire le monde après 12 heures d'avion !! Pouvoir juste poser le regard sur NTV ou CNN, ou regarder Paris Match ...

Les cartes de fidélité donnent accès à un « univers particulier », un univers largement construit sur l'entre soi d'où la foule grouillante des touristes et des migrants est exclue. Le Grand Mobile retrouve alors des semblables qui, comme lui, le plus souvent n'aspirent qu'à une chose : bénéficier d'un environnement calme pour se détendre ou travailler.

## 2°- Le choix des places et des aéroports.

Lorsqu'il ne bénéficie pas des cartes d'accès, le Grand Mobile devra subir l'attente ou faire preuve de ruse pour débusquer des espaces plus calmes :

Dans un aéroport, c'est une question d'habitude, si on le connaît, on arrive à trouver des zones de calme. Dans les petits, il n'y a pas forcément de zones organisées, cela n'empêche qu'il y a des zones calmes. Il faut savoir les trouver.

Le choix d'un aéroport n'est pas anodin. Certains aéroports sont fuis :

Il y a des aéroports que l'on fuit en ce moment par la force des choses, ce sont les aéroports américains, parce qu'avec les conditions de sécurité, suite aux attentats, c'est affreux !! Des heures et des heures d'attente. J'essaie d'éviter New York, Houston... New York c'est une usine énorme, monumentale !

Les places sont aussi stratégiques dans la construction du voyage. Il faut pouvoir enchaîner les unités véhiculaires et réduire le temps de la transformation. Or, **occuper une place dans un avion ou un train, c'est déjà prendre position sur une file d'attente future :**

Les gens qui arrivent une heure à l'avance et sont stressés : « c'est les touristes ! ». L'homme d'affaire arrive à l'aéroport dix minutes avant le départ du vol et monte le dernier dans l'avion. C'est très important de monter le dernier car on sera le premier sorti. Si vous devez prendre une voiture de location, il est impératif d'arriver le premier au guichet. Il faut trois minutes par client pour ceux qui sont organisés. Pour ceux qui ne sont pas organisés, il faut dix minutes. Admettons que vous arriviez le cinquième ou le sixième, cela veut dire que vous devez rester une demie-heure à faire le poireau.

Aux Etats-Unis, la douane est très longue. Si vous êtes dans le fond du Boeing 747 vous pouvez attendre 1 h 1/4 pour le dédouanement.

## 1.4. La confiance et la mémoire.

Le Grand Mobile délègue à d'autres le soin de le transporter. Assis dans un avion, il est totalement pris en charge par un pilote qui se propose de le conduire à « bon port » à plus de 900 Km/h, par des hôtesses et des Stewards qui veilleront à son bien-être lui laissant croire qu'il est immobile. Mais quelle confiance le Grand Mobile peut-il accorder à ces prestataires de services et à ces objets ? La question de la confiance se pose nécessairement lorsque l'on délègue et distribue la responsabilité. Ainsi, certains Grands Mobiles ne parviennent pas à dormir en avion, ils veillent, ils surveillent telles des vigies. Ils co-pilotent d'une certaine manière :

Je ne sais pas dormir en avion. Je suis stressé, tout simplement ! J'ai horreur de l'avion. Je préfère veiller pour voir si tout se passe bien à bord de l'avion. Et quand j'arrive à Pékin à 8 heures du matin, j'attaque ma journée.

Si les Grands Mobiles prêtent davantage de crédit aux transporteurs, nombreux sont ceux qui cependant s'entourent d'un minimum de précautions pour faire face aux déconvenues. La délégation

trouve ainsi ces limites dans la confiance que l'on peut accorder aux acteurs de la chaîne de transport (aéroports, compagnies aériennes etc.). Il y a des choses dont on ne délègue pas le transport. Les « sésames », les « clés » qui permettent de circuler sur le réseau sont soigneusement protégés :

Ce qui est important n'est pas dans ma valise. Le carnet de vaccination, le passeport, les traveller-chèques, le numéro pour appeler si on perd la carte bleue, les photos de la famille, le carnet d'adresses : Je fais un transfert de dernières minutes : de la serviette, que j'ai tous les jours avec moi, au sac de voyage, celui qui m'accompagne dans l'avion.

Les objets n'ont pas tous la même importance. Si l'on peut supporter la perte ou l'absence momentanée de certains d'entre eux, il faut cependant se prémunir contre de tels désagréments. La meilleure façon d'y parvenir est de se doter d'un kit, d'une « trousse de survie » permettant de répondre à l'urgence de la situation. De ce point de vue, les Grands Mobiles mettent en place des tactiques qui ont fait leur preuve auprès des professionnels de l'urgence<sup>29</sup>. Ils conservent un « nécessaire » pour gérer l'immédiat en attendant de recevoir du renfort. Si les bagages les plus volumineux sont confiés aux bons soins de la compagnie aérienne, le Grand Mobile expérimenté conserve avec lui une « trousse de survie » pour répondre à l'imprévu :

Je voyage depuis 27 ans beaucoup. J'ai remarqué que la perte de bagages augmente ! On les retrouve, c'est rare qu'on les perde complètement, on les retrouve deux ou trois jours après. Mais c'est gênant quand vous arrivez sur place et que vous n'avez plus rien, ni pour vous laver ni pour vous habiller, c'est un peu gênant ! Donc, pour éviter cet inconvénient dans mon attaché-case, je prends toujours un petit nécessaire de survie. J'ai une chemise de rechange etc. Je sais que si ma valise n'arrive pas, j'ai de quoi me changer.

Contre la perte des bagages, j'ai toujours un petit nécessaire d'urgence : une petite trousse de toilette que j'ai toujours dans mon bagage à main à bord, puis le nécessaire pour me changer si le bagage n'arrive pas.

Les objets techniques ne sont pas simplement des ressources, ils sont aussi des supports externes de la mémoire sur lesquels il est possible de se reposer. En cela, ils assurent le déplacement et rassurent le Grand Mobile. La valise, toujours prête, garde en mémoire ce qui ne doit pas faire défaut au cours du voyage. Elle témoigne par son contenu de l'existence d'un savoir qui progressivement « prend forme » et se dépose dans des objets extérieurs :

Il y a des choses qui sont toujours prêtes d'avance que je ne touche pas du tout. Ma trousse de toilette, j'ai tout en double. Je ne fais jamais ma trousse de toilette pour partir en voyage. Elle reste dans ma valise prête à repartir. Ma trousse à médicament : pareil.

J'ai retrouvé la *check-list* d'un collègue. Il y a 20 ans, il notait tout ce qu'il devait emporter. Aujourd'hui, je n'ai toujours pas de liste, je n'en ai même plus besoin, mais je laisse tout dans ma

---

<sup>29</sup> D. Boullier et S. Chevrier, Les sapeurs-pompiers. Des soldats du feu aux techniciens du risque, Paris : PUF, 2000.

valise et ça y reste. Ma valise est chez moi, tout ce qui faut est dedans. Ma valise, je ne la prépare pas, elle est toujours prête ! Je ne sors rien de ce qu'il y a dedans, sauf quelques chemisettes etc., mais la trousse de toilette, les produits de première urgence, et les bricoles diverses pour être autonome (prise de courant etc.) sont toujours dans ma valise.

Cette « mise en forme » de la mémoire limite la charge cognitive du Grand Mobile. Les choses, préparées, rangées sont là, prêtes pour un nouveau départ. Dès lors, il est inutile de procéder à un inventaire systématique. Le Grand Mobile invente la valise « prête à porter ».

## 2. Partir, la mise en condition du passager.

**Dans cette séquence du déplacement, celui qui voyage change de statut ; il devient un passant, un passager, puisque sa présence y est momentanée, provisoire, transitoire.** Divers préalables, comme autant de rites préparatoires avec ses seuils, les opérateurs de passage, les épreuves habituelles précèdent la conquête du statut. Nous avons choisi d'analyser deux séquences : avant l'accès à l'appareil de transport et pendant le vol. On insistera sur un sentiment ambigu qui habite le voyageur ; ce qui le tarade le stimule à la fois à partir tant il est pris dans une chaîne d'engagements et pour un peu, certaines appréhensions telle une sorte de noloir, le détournerait d'entreprendre le déplacement. Aussi, les dispositifs aéroportuaires sont sans doute à lire comme une mise en œuvre donnant à voir la garantie de mener à bonne fin le transport, le déplacement.

### 1.1. Préparation

La condition de l'attente vient du droit acquis de prétendre à partir et constitue une condition où l'appropriation du rite de passage par le Grand Mobile montre quelques singularités identifiables.

#### 1°- Le billet

Le billet est le document qui témoigne d'un contrat qui légalise et légitime à la fois la prétention à emprunter un appareil de transport. Nos interlocuteurs sont volubiles sur les tarifs. Ils qualifient en des termes forts la démesure tarifaire - élevée, prohibitive, scandaleuse, assommante. Et l'on prend des exemples flagrants, incontestables : « *Rennes Clermont-Ferrand fait 3750 F, l'équivalent d'un Paris / San Francisco* »... Ils s'empressent de mettre aussi ces tarifs en relation avec le niveau des services, pour lesquels on n'a « *pas le sentiment que les compagnies aériennes ont le souci de traiter leurs*

*clients comme des clients* » ! Plusieurs Grands Mobiles enregistrent des progressions de coûts qui conduisent à des régressions de services car elles contraignent leur personnel à rétrograder vers des classes moins chères. Ceci a pour effet de rendre les performances professionnelles plus difficiles, les conditions de réalisation de la mission moins supportable. Sans doute, désigne-t-on par là un implicite : par la rétrogradation, la perte d'un statut.

D'autres mettent l'accent sur une question annexée à ces calculs : ils se trouvent otages de contrats léonins imposés par les compagnies aériennes. Le prix d'appel du billet APEX sur certains itinéraires, le prix passerait ainsi du simple au double, a pour effet immédiat d'allonger le temps d'absence de chez soi, et qui plus est, les week-end ! Bref, on perçoit combien le produit « transport », comme service, suscite des contestations feutrées, déclenche des enjeux de positionnements attachés à des gains ou des pertes en termes de reconnaissances, à des tensions au sein des entreprises et des familles.

## 2°- L'aérogare, scène discriminante.

Les regards aguerris de nos interlocuteurs dissocient, dans les flux qui agitent les lieux d'attente, des situations différentes :

Ça m'arrive de discuter avec des stewards et des hôtesses dans les avions qui ont le même genre de sentiment (...). Une des choses qui est insupportable dans les aéroports, c'est que c'est quand même un milieu de pouvoir. Pour les gens, même si c'est du tourisme, le fait de voyager en avion, c'est un mode d'accession sociale, donc tout ce qui est signe extérieur élitaire se manifeste de manière vraiment agressive dans les aéroports. C'est ça qui m'est le plus insupportable.

Lieu d'affichage de pouvoir, lieu de mise en scène, l'aérogare offre encore des « niches » spécifiques aux clients réguliers qui peuvent ainsi se tenir quelques instants à l'écart de la foule : « ne pas se sentir faire partie du troupeau ». Ils fréquentent les *lounges*, les salons où, ils trouvent la possibilité de se connecter sur le web pour récupérer leurs messages, envoyer des fax, appeler :

« On travaille parce qu'il y a du temps que l'on essaie de ne pas perdre ! Ce n'est pas l'avion seulement, ce sont les attentes préalables ; on travaille sur son portable personnel ; quand on est à plusieurs, on fait de petites réunions, on peut également être au téléphone ».

Lieu de l'accès réservé encore magnifié par cette sensation de majesté de la situation avec ses à-côtés qui réalisent l'importance : fauteuil confortable, cendrier, revues, café, thé, buffet, regarder NTV ou CNN, « on est relax ».

L'aérogare, espace public dédié aux flux ne permet pas d'activité suivie pour celui qui reste dans les halls d'aéroport. Qui se risquerait en effet d'étaler, même discrètement, des dossiers d'affaires dans des espaces agités en permanence de flux de foule d'anonymes, dans laquelle peuvent toujours se

glisser des individus aux intentions malfaisantes ? L'aérogare traite de masses, qui se concentrent, avant de se disperser dans des flux toujours renouvelés qui rejoignent en se catégorisant, se segmentant, des portes de distribution pour accéder aux salons avant embarquement.

Les mêmes regards de ces habitués des aéroports dissocient immédiatement les touristes, une autre composante singulière des foules de gens en attente, par toutes sortes d'indices : valises encombrantes, arrivées précoces « une heure avant le début de l'enregistrement », manque de repères, manifestations de stress...

### 3°- Lieu frontière.

Les différents espaces successifs traversés, dans lesquels le Grand Mobile fait la queue avant la montée à bord ou après l'atterrissage constituent autant de séquences et de seuils de confirmation du passager. Dans cette succession, il est traité comme devenant un étranger, un autre, statut que lui reconnaît l'administration, la police.

Parce que les frontières n'ont plus en l'air aucune matérialité, et parce qu'il est difficile d'arrêter un avion en vol, il faut bien que les fonctions soient reportées dans les bâtiments de départ et d'arrivée<sup>30</sup>.

Ces passages prennent du temps, sont parfois l'occasion de bousculades. Sans doute, la foule attire, mais parfois, elle dissuade aussi de fréquenter tel ou tel lieu, parce que ces seuils ne répondent pas aux logiques économiques. Ils font « perdre » du temps, c'est-à-dire restreignent celui de l'action dans la mission. Aussi les Grands Mobiles cherchent à échapper à certains aéroports où ce passage aux frontières, pour des raisons de sécurisation, de concentration s'allonge aux limites du supportable :

Les aéroports américains, avec les conditions de sécurité, suite aux attentats, c'est affreux. Des heures et des heures d'attente. J'essaie d'éviter New York, Houston ; New York s'avère une usine énorme, monumentale ! Quand vous arrivez là-bas, il y a le monde entier qui débarque en même temps. Et c'est une marée humaine de gens qui se rendent aux mêmes endroits ... Finalement, on a pu voyager depuis la France, correctement pendant 6 heures, et en sortant, on attend 2 à 3 heures avant de passer le contrôle de douane ! Quand j'ai le choix, je prends plutôt Boston que New York, l'aéroport est tout petit, et j'ai l'assurance de sortir en un quart d'heure.

### 4°- Motifs d'angoisse.

L'état d'attente à l'escale ou au départ est une condition à laquelle n'échappe aucun de nos enquêtés. Ce moment pendant lequel les protocoles légaux se déroulent est un temps où les préoccupations, les projections, les spéculations sur le déroulement programmé du voyage se concentrent. « Dans la psychologie du voyageur aérien, le double sentiment d'orgueil et d'angoisse est caractéristique... Contrairement à une opinion assez générale, la fréquence des voyages ne diminue pas l'angoisse, mais

l'augmenterait plutôt malgré les indéniables progrès de la sécurité » souligne Andreu, architecte des aéroports de Roissy. En tous les cas, si l'on prend l'exemple de Roissy Charles De Gaulle, on comptabilise 10 médecins qui exercent assistés par 15 infirmières pour assumer les quelque 35 000 consultations annuelles, motivées autant par le traitement des petits bobos que par des stress qui habitent 80 % des passagers...

Angoisse, qu'il se l'avoue ou non, taraude peu ou prou le passager. Cette présence peut expliquer qu'il se montre vigilant, en amont, pour éloigner ce spectre de l'accident, du crash : « *Il y a un certain nombre de compagnies aériennes sur lesquelles je ne vole pas ; parce qu'elles sont réputées pour avoir des avions, en moyenne de dix ans plus vieux que les autres* ». Et, de détailler les précautions qui orientent les choix de compagnies :

Mais c'est vrai que l'on ne va pas prendre de charters ou des compagnies... Moi j'évite systématiquement les compagnies nord-américaines, par exemple. Parce que les avions sont réputés plus vieux. Ça m'est arrivé un jour de voler dans un avion d'une compagnie —, elle n'était pas américaine, elle était plutôt du sud-est asiatique — quand j'ai vu le Boeing !! ça me rappelait un peu le film dans lequel au milieu, la paroi vibrait de cinq centimètres... On s'est dit : « Comment ce machin-là vole encore ? » C'est pas vrai, ils ne volent pas toujours, il y en a qui s'écrasent... donc, c'est vrai qu'on fait attention.

À cette question de la sécurité du transport s'ajoute d'autres raisons d'être angoissé, que la psychologie des personnes peut aussi moduler. L'habitude aurait pu constituer pour le Grand Mobile une carapace protectrice du stress, assurance appuyée sur des expériences « embarquées ». Il n'en est rien ; la fréquentation renouvelée des transports aériens n'induit pas la sérénité, puisque certains notent qu'il n'y a jamais un voyage qui se passe tranquillement !

L'aérogare constitue un cadre de transition, avant et après voyage, particulièrement « fatigant, pénible » ; on se souvient de moments particulièrement pénibles vécus dans tel ou tel. Les uns souffrent, confient que les aéroports, c'est insupportable. Les autres explosent ne pouvant cacher leur désappointement, leur trouble. Ils se rappellent des scènes d'hystérie totale qui s'y déchaînent, de gens qui « pètent les plombs ». Bien, que l'on s'énervé rarement, les aéroports s'avèrent les endroits, les scènes où cela intervient sérieusement. Et de faire ré-émerger des expériences douloureuses comme celles de passer des nuits dans les aéroports dans l'inconfort, ou de rater une connexion et de récolter pour punition des heures à poireauter : « onze heures, assis sur un siège à Bangkok ! »

Les temps d'attente sont aussi fortement conditionnés par non seulement les paramètres personnels, mais aussi les exigences variables. On arrive parfois tôt parce que dans certains aéroports comme à

---

<sup>30</sup> P. Andreu, Aéroports et lieux de passages, Paris Cahier CCI, n°6, 1989.

New York, il faut être trois heures avant les départs des vols internationaux, parce que les autorités modifient les places, parce que là comme ailleurs, les 7 ou 8 % de *surbooking* maintiennent parfois d'insupportables doutes sur la possibilité de partir... Lieux de doutes sur la suite du voyage, lieux particulièrement bruyants, l'aéroport est traité comme une porte que d'autres essaient de franchir le plus rapidement possible. Ils expliquent que, pour échapper à ces ambiances propres au gonflement de l'inquiétude, mais aussi pour sortir le plus rapidement de l'avion, ils arrivent « pile à l'heure ».

## 5°- Le solitaire dans la foule.

Ces espaces de transition ou de transit sont utilisés furtivement, occupés, traversés par les passagers inscrits dans des séquences de progression -vers l'entrée ou la sortie - ou de stagnation, de blocage qui en fixent un sens explicite, la progression vers une issue de mobilité, et la confirmation d'un statut de passager. Les enquêtés apportent des éclairages sur ces espaces où des co-localisations provisoires s'instaurent, des mouvements incessants, des myriades de croisements s'opèrent, des rencontres improbables adviennent. Les flux de foules s'engluent dans des opérations administratives de sécurisation interminables. Espace de tri, d'orientation, de vérifications, sas avant embarquement, l'aérogare constitue cette immense machinerie d'aiguillage, de filtres où des gardiens de frontière appliquent des protocoles pour laisser le passager vers « sa porte », vers « son salon » et écarter tous ceux qui n'ont rien à y faire.

Alors, mi-passif, mi-actif dans l'aérogare, le Grand Mobile s'ennuie et attend que « ça se passe » puisqu'il n'a pour objectif que de transiter rapidement. Pour y contribuer, il essaie de capter les informations, s'enquiert de la confirmation de son vol, de négocier, de se rassurer, de tuer le temps, d'espérer que l'avion parte à l'heure. En attendant, il tente de s'absorber dans ce qui passe, s'intéresse à ce qui se trouve dans les magasins, les *duty free*.

## Partie 2

### Contexte anthropologique du déplacement

« Enfermement voyageur. Immobile dans le wagon, voir glisser des choses immobiles. Qu'est ce qui se passe ? Immuable, le voyageur est casé, numéroté et contrôlé... Invisible comme toute machinerie de théâtre, elle s'entend pourtant. Même discret, indirect, un bruit indique ce qui fait l'histoire ou qu'il y a encore une histoire. De ce moteur et principe du système, des secousses, freinages et surprises proviennent. Ce qui reste d'évènements ou d'accidents relève de cet invisible et unique acteur, reconnaissable seulement à la régularité d'un murmure ou de brusques miracles troublant l'ordre. La machine, premier moteur, dieu solitaire d'où sort toute l'action, opérateur de la division entre les spectateurs et les êtres, mais aussi articulation, bord mobile entre eux, inlassable shifter, producteur de changements de rapports entre les immobiles ».

M. De Certeau, Traverses, 1978

À nos yeux, le déplacement est borné et ordonné à la fois, selon trois grands facteurs que nous aborderons successivement. On pourrait presque dire que le Grand Mobile s'approprie, à sa manière selon un style qui lui serait propre, le conditionnement qu'impose l'industrie du transport qui le convoie. De ce fait, il ne se plierait pas totalement aux injonctions, aux scénarii de déplacements prévus par le transporteur ; à partir de ces moments, de ces lieux, il se réinvente d'autres univers, d'autres mondes que nous allons esquisser.

# 1. Les temps du temps de la mobilité.

## 1.1. La primauté du temps.

« *Moi, je ne mesure pas en distance, je mesure en temps. La distance, ça ne m'intéresse pas* », ce qui se traduit par la définition de seuils de temps : « *pour moi, la proximité c'est 2 heures de route ; tout ce qui est à moins, c'est facile, à plus, il faut s'organiser* ». Le temps représente un paramètre essentiel au sens où il organise l'univers de ce Grand Mobile. Aussi, un impératif survient pour lui ; dans une situation où tout bouge, il cherche sans doute dans l'objectif qu'il se donne de maîtrise de ce temps, le « pivot », le cadre qui finalise le déplacement, en apporte la garantie.

## 1.2. Le programme : une visée de maîtrise du temps de la mobilité.

Il met en œuvre toute une économie du temps qu'il matérialise dans un contrat de programme : l'horaire. Pour le dire autrement, ce programme « est un instrument de neutralisation de l'événement ; il inscrit le prévisible dans ses tablettes, mais vit sous la terreur de l'imprévisible. En un sens, le programme est toujours prévisionnel »<sup>31</sup>. Les propos de nos interlocuteurs ne cessent de témoigner de ces calculs, et si l'on prenait la sémantique au pied de la lettre, on pourrait parler d'une procédure d'appréciation de la perte de temps. Le Grand Mobile parle de : « *temps perdu, de temps mort* ». Plus, il faut tuer le temps, en même temps qu'on le perd ; les superlatifs s'accumulent : les temps d'attente et perdus sont qualifiés de farmineux, d'horribles, d'insupportables. Ces expressions ne témoignent-elles pas d'une souffrance provoquée par ce temps perdu ?

Le Grand Mobile relève aussi que le programme ou l'horaire serait un montage qui constituerait une assurance, une garantie minimale mais fragile contre l'aléa. En effet, plus on s'éloigne du départ plus les incidences sur la suite deviennent non maîtrisables : « *Quand des connexions doivent se faire entre*

---

<sup>31</sup> P. Amphoux, De natures en artifice, Le Philotepe, n°4, mai 1999, p. 3

*villes en Asie (Hongkong, Delhi, Bangkok), ou en Amérique latine, le moindre incident prend rapidement des allures catastrophiques* ». Il n'y a pas cependant unanimité des Grands Mobiles; si la plupart sont vivement attachés à la maîtrise de ce programme constitué comme l'horizon final atteignable et à atteindre, d'autres s'arrangent des imprévus qui viennent parfois perturber l'ordonnement fixé de séquences de la mobilité. On y reviendra plus loin.

Les Grands Mobiles sont aussi partagés quand ils portent un jugement sur la célérité ; certains vivent cette rapidité comme un véritable paradoxe ; pour eux, la grande vitesse est une qualité recherchée mais dans le même moment, ils rêvent de lenteur : *« c'est un peu curieux parce qu'on traverse le monde dans une journée ou dans une nuit, et l'on trouve encore que c'est long !! J'aimerais bien, de temps en temps, pouvoir le faire par bateau, c'est-à-dire prendre du temps »*.

Le Grand Mobile en vol (ou en déplacement) se trouve dans un « entre-deux », entre deux moments d'activité, et il le vit souvent comme s'il se trouvait comprimé dans une sorte de « seringue » temporelle ; de celle-ci il ne peut s'échapper que par le terme du voyage. Ce temps comprimé, il le souhaite le plus court, le plus rapide. La forme d'oisiveté à laquelle il se trouve contraint s'avère sans doute une torture pour l'hyper actif. Ce terme de torture peut apparaître comme un effet de rhétorique ; et pourtant nos interlocuteurs témoignent d'un surprenant et explicite malaise dans l'avion par opposition aux préférences que bon nombre de Grands Mobiles affichent pour le TGV. Une raison est avancée : la facilité du travail dans le train, quand l'avion oppose précisément des freins puissants pour contrer cette norme qui inspire aux patrons, cadres de haut niveau, fonctionnaires internationaux, une irrépressible répugnance pour l'oisiveté.

À cela, ils ajoutent que l'industrie du transport leur impose des manœuvres techniques liées au bon déroulement du vol, des protocoles légaux, un traitement de l'hospitalité qui fixent des rythmes syncopés et peu exploitables pour l'activité suivie. Le transporteur impose son temps à bord dans un souci de « conditionnement favorable » de ses passagers. Mais, comment, se demandent certains, avoir de l'esprit de suite quand : *« on sort son ordinateur, on le rentre en cabine dans l'avion, on vous demande de l'éteindre au décollage, puis vous pouvez le rallumer une ou deux heures, le ré-éteindre après. Ce n'est pas très simple »* ; s'ajoute le bruit, le fait d'être mal assis, mal installé : *« qu'on ne peut pas mettre bien l'ordinateur »*, et puis viennent les différents moments d'application légale : *« il y a tout le rite de l'avion, attacher votre ceinture, pas faire ci, manger, boire »*.

Passager, le Grand Mobile reste inscrit dans l'univers de sa mission, tendu vers sa réalisation optimale et de ce fait, une forme d'inactivité imposée agit comme une mise en tension, le contraignant à différer

et mettre à échéance le passage à l'action ; il sait qu'à l'arrivée, il lui faudra : « *être immédiatement au top* ».

Syncopés, les temps l'obligent pour partie à adhérer au statut que lui impose le transport. Mais, il s'échappe de cette condition et s'abstrait aussi du temps de la société de départ pour déjà vivre dans le temps de sa mission en anticipant, en se mettant : « *toujours à l'heure du pays d'arrivée* ». Mais, pour échapper à ces déchirements divers, voire à un : « *conditionnement proche du fret* », le Grand Mobile reprend encore l'initiative pour instaurer des régimes d'occupation du temps perdu et chercher à gommer le malaise qui pourrait s'en suivre.

### 1.3. Faire le vide et s'occuper, ou comment incruster ses temps personnels dans le temps contraint de la mobilité.

Le voyage est un moment en soi, un temps pour regarder ceux qui voyagent, observer le monde, un monde provisoire, transitionnel, trait d'union passager avec d'autres. Quatre régimes d'occupations sont apparus plus évidents au travers des échanges : l'activité se poursuit, elle est soit directement professionnelle soit de convenance (ou de confort) et se développe selon un mode personnalisé ; la méditation ou première forme de vide ; le loisir ou seconde forme de vacuité (ou évidemment) ; la contemplation comme forme esthétique.

#### 1°- La rêverie.

Installé dans l'avion, le Grand Mobile prend une autre posture ; le temps du voyage se vit comme celui d'une « parenthèse », d'une sorte d'échappée du monde, du quotidien : « *quand le temps de vol est au moins de deux heures, c'est l'occasion de se détendre un peu, il n'y a pas de téléphone qui sonne... les conditions sont bonnes pour aller plus en profondeur* » ; ce temps perdu est un temps réapproprié, on se libère de cette contingence routinière pour devenir imaginaire dans cette période. Tout se passe comme si, chez certains un régime de la rêverie studieuse, orientée se mettait en œuvre pour explorer des voies imprévues, inhabituelles :

Quand je suis dans l'avion, je prends tous les journaux, tout ce qui traîne, je passe tout en revue, et après ce que j'aime bien, je déchire des millions de choses... Puis, je ferme les yeux et je réfléchis à des trucs. Et, quand j'arrive à l'autre bout, d'habitude, j'ai 250 idées et là, je note toutes les idées. C'est mon « brainstorming ». J'ai toujours de grandes idées dans les avions, pendant les voyages. C'est l'opportunité de sortir le nez du guidon, à un moment. Je reviens toujours de voyage avec des notes et des idées.

Temps aussi du recueil d'un travail subconscient qui a pu se faire à l'insu de soi même et qui se révèle dès lors que l'agitation du quotidien permet cette écoute de ses voix intérieures :

J'écris. J'écris très naturellement, moi j'ai besoin d'un papier et d'un stylo. Lorsque l'on emprunte les vols longs courriers, « j'en profite pour réfléchir sur des points bien précis ; j'ai toujours dans la poche un carnet et un stylo qui vont me permettre de noter des idées quand elles arrivent.

Être ailleurs permet de prendre du recul et avoir plein d'idées à venir. Favorisée par la déprise du quotidien, le transport constituerait des circonstances déclenchant la libération d'un flot de pensées ; en cela il s'avèrerait une période privilégiée où le Grand Mobile gèrerait son temps de façon élastique, sans se prendre la tête, un travail sans peine en écoutant de la musique, voire en regardant un film.

## 2°- Méditation.

Le déplacement n'est pourtant « pas une réalité en soi » ; il est coincé entre des univers singuliers, précisément les univers entre lesquels les Grands Mobiles se déplacent. De ce fait, pour chacun, être dans « sa bulle » prévaut, permettant un temps de respiration, de solitude pour soi. Il affirme une distinction radicale entre un départ en vacances et sa condition. Il se déclare être dans son truc, subissant l'avion, subissant les déplacements tendus vers le terme ; soucieux de rejoindre le plus vite le lieu de sa mission, il n'est ni en phase d'écoute, ni en phase d'échange.

C'est l'occasion de faire une petite parenthèse, de prendre de la distance pour comprendre ce qu'on va y faire ? pourquoi ? quelles nouvelles idées on pourrait avoir : « *J'essaye autant que possible d'être méditatif plutôt que productif* ». Cette préoccupation méditative qui s'appuie sur cette vacuité du monde qu'engage le déplacement peut aussi conduire aux portes du voyage extraordinaire :

En voyage, c'est vraiment fabuleux parce que je suis vraiment seul. Je suis au milieu des autres et en même temps je suis seul, il m'arrive souvent de voyager seul, non pas pour des raisons professionnelles mais pour des raisons personnelles qui sont en rapport avec ma profession. Là j'en suis dans un état d'écoute de moi-même, le fait de ne plus être dans mon univers quotidien, déclenche un mode d'être à l'écoute qui est très différent. Et puis, il y a dans la condition de voyageur, à ce moment-là, une situation de métaphore, c'est-à-dire que je suis en fait dans la métaphore de ma vie, je suis un voyageur, je suis arrivé et je partirai. D'un seul coup, cela actualise d'une manière très forte ce sentiment d'être bien sur la terre et en même temps d'y être de passage, parce que le voyage c'est une transition.

## 3°- Délectation.

Le temps du voyage peut aussi être parfois dédié à l'admiration, occasion de se laisser aller à une autre forme de divertissement, sur un mode esthétique :

Parce que j'aime, de temps en temps, pouvoir regarder dehors pour me changer les idées ; j'aime ne pas être bloqué par quelque chose qui me cache la vue. Je ne demande pas systématiquement un hublot ; c'est selon mon humeur et mon état d'esprit du moment. Et puis, si je voyage avec quelqu'un qui, pour la première fois, emprunte un trajet que je connais, je préfère lui laisser le hublot pour que cette personne puisse voir le paysage ; c'est toujours très beau de survoler le Sahara ... Moi j'aime bien regarder le Sahara quand on le survole ... De temps en temps j'aime bien voir par-dehors ; voir où on est ; laisser divaguer le regard ; me changer les idées... Quand je vais en Egypte, c'est toujours un voyage le matin, et quand il fait beau c'est magnifique, on survole toutes les îles de la mer grecque et autre Malte, et tout ça ... je fais un peu de géographie ! On voit les Balkans, on longe les Alpes après : c'est intéressant ! et puis, des fois, c'est magnifique !

#### 4°- La gestion de l'aléa.

Partir en classe économique avec Air Gabon, c'est une expérience intéressante ! C'est beaucoup plus hétérogène. Parmi la population qui se déplace, vous avez plus un condensé de société dans ce type de voyage que dans les mouvements pendulaires que l'on peut avoir en France.

Et précisément, ces directions préparent à intégrer dans le voyage plus d'aléas.

Je sais à quel moment je mets la clé dans la serrure, je ne sais pas exactement quand je vais prendre mes avions, ni quand je reviens. Psychologiquement, ça ne me trouble pas tellement. Si on aime à ce point voyager, on est prêt aux surprises.

Sans doute s'agit-il d'une situation qui n'est pas corsetée par des impératifs temporels qu'exige souvent l'entreprise. Cependant, d'autres font écho à ces libertés avec le programme, et s'en arrangent : « il faut se dire *Inch Allah* ! à un certain moment...

Certains aspireraient presque malicieusement à échapper à cette « dictature du programme » pour voir s'installer un régime quasi expérimental, parce que la mobilité prendrait une sorte de régularité physique qui se ferait dans un désert social :

Dans les voyages, j'aime rencontrer les personnes, donc je suis gâtée car si vous observez bien, c'est quand il y a des retards, quand on supprime un avion ou quand il y a une grève que les gens se parlent. Donc, c'est plutôt des moments plus agréables que quand vous avez vos avions qui s'enchaînent... Ce que j'aime bien, c'est quand un événement survient, ça casse les armures, en pire ou en meilleur.

Mais, à condition que cela se fasse dans un retraitement du contrat passé entre la société de transport et les passagers, qu'une déférence ou un égard témoigne du souci du client :

Ce qui serait bien, c'est qu'ils nous disent : écoutez, vous avez une correspondance pour X, on appelle l'avion suivant, et on leur dit d'attendre, ou alors, ils ne peuvent attendre et on sait dès le début qu'il va falloir se débrouiller...

Bref, le temps du voyage avion en particulier, est un temps à facettes multiples, sous des apparences uniques. Chacun l'emploie à sa manière mais : « *tout le monde est pris par cette contraction du temps et en attente du moment où il va arriver, et il sait que ça va être ailleurs* ».

## 2. À bord : espace public ou ambiguïté de l'espace ?

Certains arrivent à se demander si « être à bord » n'est pas un espace autre, un espace qui échapperait, pour partie, à un classement comparable à ceux qui seraient familiers sur la terre fixe, ferme. A-t-il un statut similaire à celui d'un espace établi ? Il semble plus labile, sinon à la carte, en tout cas il provoquerait des situations ambiguës, dont l'imprécision serait fonction des usagers. Deux observations de nos informateurs semblent confirmer cette indétermination.

### 2.1. L'espace incertain de la place

On ne parle pas ici des effets de *surbooking*. Non, il s'agit du volume d'occupation qu'elle offre qui est à la fois fixé, défini et susceptible d'évoluer aux franges. Ce qui offre un espace au corps à corps pratique. Dans l'appareil, se manifeste une face publique de la vie privée. En effet, un certain nombre d'actions rituelles pour lesquelles il faut se mouvoir pose la question des limites des marges. Manger, se détendre, dormir, prendre diverses postures permettant de ménager le corps et de lutter contre la fatigue, réagir au stress (angoisse du vol, espace de coulisse préparatoire à des épreuves à venir...), autant de situations qui nécessitent des ajustements réciproques dans les corps à corps (des bras qui se calent et conquièrent un temps les accoudoirs, la nécessité de passer par-dessus le mec d'à côté...). Au-delà de la répugnance affirmée de ces situations qui conduit le Grand Mobile à préférer généralement le couloir, cela rend tangible les co-occupation (négociées moins par la parole que par le coudoisement, le corps à corps et l'inattention civile) d'espaces limités, comptés. Ce conditionnement (l'avancée et le repli des bras, des jambes, les délimitations à l'égard des voisins qu'impose le siège) met dans une situation de compression et de malaise. Tout se passerait pour certains, comme si la place n'était pas totalement un droit acheté et définitivement acquis, elle resterait à être en gagnée ou conquise sur (ou près des) des autres, car parfois « c'est n'importe quoi qui prennent beaucoup de place ».

D'où aussi les choix discriminant à introduire dans les achats. L'ampleur (ou la restriction) de ces espaces offerts par le siège varie selon les compagnies, et le Grand Mobile les repère très bien :

La classe économique, ça dépend des compagnies, si c'est sur Iberia, les sièges sont tellement serrés que quand le gars de devant baisse son siège on ne peut plus rien faire. Alors que d'autres

compagnies, KLM, c'est un peu mieux. Même chose avec Avianca (c'est en Amérique du Sud) ce n'est pas possible, on est tout de suite coincé !

Pour d'autres, les comparaisons se font entre Air France et Delta, et dans les appareils de la première, « il y a 15 cm en plus en classe économique pour mettre les jambes ». Le Grand Mobile n'apprécie guère d'être conditionné et mis en boîte « comme des sardines ». Bref, le volume de la place est inégalitaire selon les compagnies ce qui explique, comme nous l'avons vu, pour partie que certains vols ont la faveur des clients et sont parfois difficiles à obtenir.

## 2.2. Le statut ambigu de l'espace des passagers.

Le second volet déplace la question en insistant sur l'incertain statut de l'espace du transport comme transition. Une grande ambivalence porte sur le statut de cet espace de la carlingue, ou du wagon : le tout et son contraire est soutenu par les Grands Mobiles. Pour les uns, « on n'est pas dans un espace public. On est tous dans une espèce d'attente hors de tout et il faut attendre que ça se passe ». Espace qui ne lie pas, mais plutôt endroit de juxtaposition, d'agrégation de passagers passants, tendus vers des univers inconnus, insoupçonnés des riverains de sièges, et qui agglomèrerait provisoirement, par hasard seulement des gens en transit et en confrontation discrète. Des destins individuels se juxtaposent, et l'horizon du voyage ou la destinée (la station ou l'escale) constituerait la seule finalité partagée ; atteinte, elle marquerait l'accomplissement réalisé de la mobilité. D'autres qualifient, à l'inverse, cet espace de public, mais pour n'en retenir que la dimension contraignante, d'obstacle à des activités, à l'étalement de dossiers. L'exiguïté des lieux soulignent-ils : *« et le manque de confidentialité finalement interdisent de faire des choses importantes. Ça m'arrive de lire du courrier, mais étudier des dossiers, cela est hors de question »*.

Profitant de cette ambiguïté, de cette non-définition, d'autres procèdent à une sorte de subversion, d'appropriation de ces espaces de façon peut-être marginale, mais notoire. Ainsi, certains tentent d'en faire une salle de travail en y tenant à quelques-uns une sorte de réunion préparatoire ; d'autres en font un cabinet de travail ; d'autres encore profitent d'un processus répétitif de rencontres fortuites pour faire salon et salle à manger. Ces libertés prises ne vont pas sans susciter des tensions qui confortent sans doute les préventions diverses : *« Dans l'avion, maintenant avec les gens qui tapotent tout le temps sur le portable, vraiment c'est l'individualisme exacerbé ! »*

Autrement dit, le Grand Mobile organise, investit, occupe temporairement, cherche à se faire « son coin » ; du reste, certains s'arrangent lorsque les appareils sont un peu vides à occuper plusieurs sièges

et s'allonger avec l'accord implicite du personnel de bord. Bref, cet entre-deux de l'espace transport laisse parfois du jeu dans les utilisations ; ils permettent ainsi d'accueillir une variation infinie de passagers qui n'investissent pas de façon identique les espaces qui leur sont temporairement alloués. Sans doute perçoit-on une tension entre l'universalité visée par le transporteur (le passager s'approche, de façon asymptotique, d'un anthropien identique à qui l'on propose un espace standard) et une dynamique contestatrice de la part du passager qui tente, dans cet espace, d'introduire et de faire admettre sa singularité. Ceci conduit à des répartitions d'espaces aux statuts, pour partie ambigus, qui résultent de négociations en forme de corps à corps silencieuses, feutrées, polies, sans violences mais pour autant effectives.

Le Grand Mobile se trouve souvent identifié explicitement à un VIP, mais cet idéal affiché se trouve contesté par les restrictions spatiales qui les réduisent à un traitement spatial restreint même si la première classe ou la « classe affaire » offre une amélioration significative du bien être à bord et puis, les décalages d'horaires, l'absence d'informations et d'interactions avec les passagers lors de ces incidents participent aussi à rompre l'ambiance.

### 3. Les milieux Grand Mobile.

« *Sérieux, prise de tête, les gens se la jouent un peu, pas de partage* ». On pourrait les qualifier d'artificiels dès lors qu'ils se trouvent largement lestés, conditionnés, par les arts et industries de la mobilité et du transport. Et l'on n'oubliera pas ici tout ce qui a été exploré autour de la dimension « véhiculaire » du passager. Mais le propos est d'opérer un décalage par rapport à ce premier point de vue.

#### 3.1. La parure et la mise.

Participant à ce monde souvent saisi comme élitaire du fait des positions sociales revendiquées et assumées, les Grands Mobiles se montrent préoccupés par leur apparence.

Ils parlent très fréquemment de leurs manières de s'habiller, des contraintes et des hésitations que cela suscite. Ils nous en parlent d'un premier point de vue qui toucherait à la protection, l'habit-abri ; cela leur crée parfois des soucis ; en effet, ils traversent souvent les tropiques et les températures de départ et d'arrivée sont très contrastées ; ce qui a pour effet de leur imposer des calculs et des prévisions, des systèmes d'ajustement. Ainsi quand on part de la Pologne en Argentine :

C'est-à-dire qu'on a des vêtements chauds et des vêtements froids ! il faut arriver à combiner un peu les deux et la taille de la valise ne permet pas de mettre la moumoute dedans ... Après, on arrive en Argentine avec une moumoute, ça fait un peu bizarre... Dans ces cas-là, je voyage avec une petite chemise comme ça, et puis la veste ou la moumoute par-dessus comme ça, ce n'est pas trop chaud ! Ça oblige à mettre le costume dans la valise, sinon selon les températures qu'on estime qu'il va faire dans les pays, on dit « le costume, je le mets sur moi. Si par exemple j'arrive en Colombie, vers dix heures du matin, je vais directement au bureau, je suis déjà habillé !.

Mais, pour la « Malaisie, le siège est en centre ville, donc l'hôtel n'est pas très loin, on pourrait même y aller à pied, le problème dans ces pays-là quand on marche un quart d'heure, on a la chemise qui est à tordre » !

La température n'est pas seule en cause ; d'autres se trouvent confrontés à des problèmes de salissures qui risquent immédiatement de mettre en danger une présentation convenable. Alors, on porte en fonction de la saison, les types de vêtements ,les couleurs de vêtements selon l'endroit où l'on va (...)

« *Si c'est un endroit où il y a beaucoup de latérite, où il y a de la poussière, il faut gérer les problèmes climatiques* ». Certains se doivent d'être en « représentation » dès l'escale atteinte ; du reste, très souvent ils sont accueillis à l'aéroport par les correspondants locaux. Pris immédiatement dans une séquence temporelle ininterrompue, ils disposent de peu de coulisses : « *Je prends un avion pour Pékin en fin de journée. J'y arrive à 8 heures du matin et ma première réunion de travail est à 9 heures* ».

Le temps et l'espace de la mobilité constituent donc, de ce point de vue, une coulisse, un lieu préparatoire à l'abri de l'altérité qui compte. Et dans cette attente de la scène de la mission, on s'attardera ici à identifier deux modes de manifestations sociales qui prennent place dans l'espace transport, témoignant de milieux sociaux identifiables.

## 3.2. Figures et distinctions

Pris comme signaux, les habits mais aussi les dispositifs matériels que les Grands Mobiles portent, dont ils usent, qu'ils s'approprient, qui les prolongent et composent leur personnage, participent généralement d'une ostentation de l'appartenance sociale que l'on pourrait ainsi définir comme portrait robot, caractère, caricature, figure typique. Reprenons à notre compte, quelques-uns de ces traits.

D'abord, il s'agit d'un monde à prédominance masculine ; plusieurs s'appuient sur le fait que l'on remarque peu de femmes dans les avions, peu dans les hôtels (et donc peu dans les entretiens réalisés par les chercheurs du LARES). Sur cette majorité d'hommes, « Il y a une majorité qui affiche des signes d'appartenance : le costume-cravate pendant 12 heures, les portables, de plus en plus l'ordinateur portable, cette lassitude envers les déplacements, les taxis. » Et certains observateurs plus affûtés dans leurs observations relèvent des oppositions de temps où se manifestent plus nettement ces appartenances et ces différences de classe :

Vous prenez l'aéroport d'Orly, un vendredi soir, c'est très différent d'un mercredi ou d'un mardi soir, où l'on est entre soi, alors que les autres jours, c'est la démocratisation du transport aérien.

Dans ces moments de l'entre-soi, ils se comportent quasiment en classe, car ils sont sur les mêmes systèmes de représentation. Mais alors, quel type de représentation on donne de soi, comme essence d'appartenance ? « *Les gens qui se baladent avec des portables qui sonnent, les ordinateurs portables, les sacs Vuitton et Lancel etc.* »

Certains ajoutent que : « *ces signes extérieurs élitaires se manifestent de manière vraiment agressive dans les aéroports* ». Tout Grand Mobile qui revendique son appartenance et qui se respecte doit avoir le téléphone portable sur les genoux, le Monde, le Times qui dépasse dans une poche :

Il y a tous ces archétypes du pouvoir qui fait que c'est forcément pas convivial. Ce n'est pas forcément les lieux en tant que tel, c'est les gens qui les fréquentent qui sont des gens qui sont occupés certes, mais qui revendiquent cette occupation, cette indisponibilité et cette incapacité à la détente, à un échange, à la bonne humeur.

L'on pressent en même temps que deux grandes catégories, au moins, se co-localisent dans le lieu du transport, et ne se répartissent pas forcément selon des classes de places. Pourtant, cette vague révélation des « sentiments de castes » affleure :

Les *business men* qui voyagent en *first*, quand ils arrivent, on s'occupe d'eux, ils ont des accès. Moi je ne voyage pas comme ça, et même, je pense que si j'avais du fric je trouve ça aberrant, indécent même, de payer 15 000 balles son billet pour avoir juste de quoi mettre ses bras comme ça. Ça ne m'intéresse pas. Je pense que c'est comme partout dans notre société, il y a ceux qui ont beaucoup d'argent, qu'ils claquent avec indécence, et puis il y a le petit peuple. Ça on le ressent nettement dans le voyage.

On le voit, tandis que la première catégorie adhérerait à cette figure du Grand Mobile, la seconde s'en détacherait (mais, comme nous le verrons, les uns sont plutôt des « ingénieurs sans frontières » et les autres des « indépendants »). À suivre les déclarations, ceux qui se rangeraient dans la seconde ne supporteraient pas : « *j'ai horreur de ça. Je trouve cela d'autant plus incongru en fonction du pays où l'on débarque. Je suis plutôt passe sous la barrière* » etc.

### 3.3. La conversation et la neutralisation.

Comme on l'aura compris, l'ostentation de l'apparence s'accompagne aussi de réserve ; presque tous avouent ne pas être bavard dans l'avion, avoir conscience d'être dans une situation transitoire. Pour autant, des échanges verbaux peuvent s'amorcer dans lesquels le Grand Mobile s'implique fort peu. On ne s'inscrit pas dans la discussion, l'échange d'idées. Installé dans un régime d'introversion dont on a déjà bordé le champ, le Grand Mobile se maintient néanmoins dans une conduite attentive sinon sociale.

D'abord, la mine peut dissuader : « *moi, je suis plutôt ouvert, et ça m'arrive souvent de parler avec le voisin. Ça dépend s'il a une tête sympathique, en classe économique, vous avez parfois des têtes*

*épouvantables quand vous partez de New York !* » Certes, cette disposition sociable de départ suppose un minimum d'altérité ; et le champ des possibles pour les voisins de sièges peut aller de l'antipathie la plus évidente à l'étrangeté culturelle la plus large. La réciprocité minimale pour engager la conversation est incontournable.

Vous voyez le gars ou la fille qui est assise à côté de vous à l'arrivée, il ne vous regarde même pas, ne vous dit pas bonjour, ou alors il est japonais, donc déjà on regarde et c'est le mur... Ça dépend, ça dépend beaucoup de la personne qui est à côté. Il y en a avec qui on va bavarder et avec d'autres ça va être le mur.

Pour un moment aussi passager, l'absence ou l'existence d'une attention civile témoignée par le regard, un sourire, un souci de la place ou de l'accueil du voisin manifeste un désir de ne pas s'ignorer : « *Je me souviens d'une époque ou peut-être pour compenser, j'essayais de blaguer avec les hôtesse et les stewards, même pour eux, pour les faire rire* ».

Ensuite, cette recherche d'échange avec le voisin de siège est subordonnée à la bonne conduite du passager, à l'art de converser. Par cet art, il entretient une réciprocité acceptable ; ces paroles échangées se tiennent entre l'inattention civile, la manifestation de discrétion, de tact dans un processus de réciprocité ; cet entretien de la conversation, sans doute occasion de conjurer aussi ses peurs, suppose de ne pas l'incommoder ou l'indisposer par des interactions trop contraignantes. Certains témoignent de ce point de vue de leur horreur de faire de longs déplacements avec des camarades de travail. Si pour l'un de nos enquêtés : « *en Occident, on a perdu la conversation* », l'entassement de l'avion rend pour cet autre « impossible de ne pas se parler ! On se parle un petit peu, ça peut même arriver qu'on ait des discussions intéressantes, mais c'est quand même une exception. » On converse de façon un peu triviale : « *les gens sont contents d'aller là-bas* », ce ne sont la plupart du temps que des banalités. Car, que l'on « *voyage en train ou en avion, on ne va pas raconter sa vie comme ça et le temps ne permet pas de le faire non plus* ».

Ainsi, on arrive à cette conviction que la carlingue de l'avion, la voiture aussi (même s'il a été moins évoqué) est marquée par cette neutralisation des échanges du fait des regroupements de passagers bigarrés, hétérogènes du point de vue des finalités qui les mobilisent. Habités des voyages et passagers imprévus, importants et masses anonymes se côtoient en s'efforçant de gérer cette co-localisation en bonne intelligence, le temps du déplacement.

## Partie 3

### Contrats et conditions du Grand mobile

Dans ce chapitre, nous allons repérer des éléments de situations qui organisent, à nos yeux, le sous-jacent de la mobilité, du déplacement ; ce qui ne « compte » habituellement pas, ce qui s'avère comme négligeable, que l'on ne souhaite pas connaître, part sans importance, face cachée du grand mobile. L'omettre pouvait avoir du sens dans une culture de l'ancrage, de l'enracinement. Aujourd'hui, la mobilité n'étant plus l'exception, il convient de revenir sur cet implicite qui faisait que l'importance, l'essentiel tenait dans ce qui nous apparaissait comme le visible, la face publique de la mobilité. Nous allons plonger ici dans l'autre face, privée pour lui reconnaître son existence, sa pertinence aussi dans les inflexions qu'elle insinue, dans les variations qu'elle permet de mieux comprendre sur la face visible de la mobilité. Car en définitive on trouvera, c'est en tous les cas notre ambition, des éléments de « cartes de route » de l'unité véhiculaire.

## 1. L'identité acquise d'un passant?

Le propos consiste à mieux appréhender d'abord d'où vient cette fringale, sinon cette aspiration à la mobilité. Qu'est ce qui fait que le Grand Mobile se tient toujours sur le seuil, prêt à partir ailleurs ? D'où vient cette disposition qui se généralise ? Y aurait-il de silencieuses mutations qui auraient échappé à nos sagacités ? Souvent, et d'un trait nos interlocuteurs résumant cette singularité en utilisant cette disposition du Grand Mobile à n'être pas replié, retourné sur soi, conservant un esprit d'ouverture. En vue de poursuivre cette suggestion, on s'appuiera sur quelques dires d'abord, pour ensuite aller à quelques hypothèses. Puis, nous tenterons d'identifier et d'éclairer d'autres faces de la singularité anthropologique de ceux qui se trouvent éloignés de leurs bases. Se transporter n'est-ce pas aussi travailler les frontières : les reconnaître, les dépasser, les déplacer, les constituer, les domestiquer selon des raisons et des rationalités diverses, complexes qui ré élaborent les missions et les contrats qui donnent sens aux déplacements ? C'est aussi une des voies sur lesquelles nous nous aventurerons pour mieux faire connaissance.

### 1.1. Aux sources de l'identité du Grand Mobile ?

Le voyage serait-il « entré dans les gènes » ? Un Grand Mobile en soutient l'idée. Tout se passerait comme si, depuis tout petit, il aurait été mis en condition d'aspirer au déplacement. À une époque où la tendance à la naturalisation fait florès, où nous serions tous dans le même monde, une telle perspective pourrait avoir ses défenseurs. Avant toute réflexion explicative, on prendra connaissance de quelques situations, pour ensuite poser quelques jalons interprétatifs sur ce qui pourrait être moins de la reproduction que d'une mutation :

Je n'ai pas vraiment de racines, c'est ce qui va peut-être ressortir de la description, c'est peut-être lié à l'enfance ! Je suis né en 57 à Nantes. Mon père est breton, ma mère de Charente ; j'ai dû rester à Nantes 1 an, peut-être. Je ne sais pas pourquoi je suis né à Nantes, c'était au milieu ! Et mon père était déjà à l'époque VRP, représentant pour les aspirateurs Tornado. Il voyageait pas mal. À l'âge de trois ans, j'ai dû arriver à Tours. Je suis resté là jusqu'en 4<sup>ème</sup>, donc à 12 / 13 ans. J'ai été interne à partir de la 6<sup>ème</sup>. J'ai perdu ma mère à ce moment-là. Et alors là mon père a commencé à travailler ailleurs qu'à Tours, et je le retrouvais le week-end. En 3<sup>ème</sup>, je suis venu à Grenoble ; et hasard, lui a commencé à travailler à ce moment-là en Bretagne ; donc j'étais toujours interne, jusqu'en 1<sup>ère</sup>. Là, comme il travaillait en Bretagne, en terminale, je suis allé à Saint François Xavier à Vannes. Mais, toujours interne parce qu'en fait il travaillait plutôt sur la région d'Orléans. Ce qui fait qu'à chaque fois on s'est toujours suivi et ça n'a jamais vraiment bien marché !! Là j'avais donc 16 ans ... Après, je suis venu à Lyon, faire mes études, la

préparation et puis école d'ingénieur jusqu'en 1980 ; c'est l'époque où j'ai rencontré mon épouse actuelle, la même ... Et pour vous donner un peu l'ambiance, elle est née à Paris, elle est partie à trois ans en Afrique et elle est revenue d'Afrique. Elle avait 18 ans... Elle a fait le Cameroun, le Gabon, le Tchad... Je dois oublier un pays encore sûrement, son père travaillait pour France Télécom, France Câbles et Radios à l'époque, et elle aussi à pas mal bougé ! » Deux autres Grands Mobiles rencontrés ont fait part de biographies très parentes. Alors quels sens découvrir dans ces situations ?

## 1°- L'imprégnation

D'autres parents donnent des échos convergents sur les postures enfantines. Ainsi, cette maman Grand Mobile qui voit son petit de 4 ans scotché devant les pistes et qui resterait bien voir et atterrir les avions toute la nuit, lui donne déjà l'opportunité de circuler dans la société et l'espace européens, dans la belle famille italienne, chez des amis à Londres, à Amsterdam. Ou encore cet autre garçonnet qui, à partir des noms de lieux qu'il a retenu, refait un voyage imaginaire sur les traces de son papa.

Y a-t-il des liens et de quel ordre entre ces récits apparemment anecdotiques ? Nous suggérons le lien hypothétique de l'imprégnation dans la prime jeunesse. Qu'entendons nous par là ? L'enfant n'élabore pas encore son histoire propre ; de même qu'il émerge au langage par la langue maternelle, de même il s'éveille à son histoire par et dans celle des parents. Ceci le conditionne et le prédispose à telle ou telle singularité caractéristique venue de ce monde - là, comme si, pendant leur enfance, les auteurs de ces récits avaient été enivrés, intoxiqués par des expériences de la mobilité. Ainsi, dans ce temps « proto-historique », la nature enfantine s'imbiberait de cette perspective du changement constant de circonstance ; l'enfant s'habituerait à ces changements qui deviennent plus tard indispensables à son équilibre ou cause de déséquilibre.

## 2°- La construction de soi.

**Plusieurs travaux soulignent combien l'adolescence, la jeunesse se manifeste par de la rupture avec les parents ou ceux qui en font office culturellement, avec l'ensemble social auquel ils appartiennent.** Cela se marque dans les usages des habitations. Cela se vit aussi par le voyage initiatique, classique du jeune qui cherche « sa voie » et manifeste ainsi sa détermination à faire « son » chemin.

Certains de nos interlocuteurs se souviennent que le déclencheur a pu être le service national à Tahiti, des stages de formation au Japon, en Australie, les primo expériences dans des associations de développement au Burkina, voire des tours du monde au moment de la fondation du jeune couple, les voyages chaque été pour apprendre des langues étrangères... N'est-ce pas là autant de moments

décisifs dans la construction de l'adulte ? Tout se passe comme si la prise de distance du monde adulte qui les avaient portés jusqu'alors, dans lequel ils avaient évolué avait permis cette dialectique du dépassement nécessaire pour émerger à l'adulte. En ce sens, la mobilité (en ce qu'elle a pu créer les circonstances de rupture) **stimule, voire conditionne cette capacité ontologique de l'identité, de la distinction.** Autrement dit, ce mode de dissociation à l'égard de la configuration de ses relations antécédentes, qui s'est réalisée grâce à l'audace, au courage d'affronter de fortes altérités, des étrangers... affecte doublement. D'abord, il a dû à un moment se faire violence en rompant les amarres, s'orienter sans garantie de réussite, partir de zéro. En sorte qu'il a trouvé dans une morale non pas du confort (qui aurait été celle de rester avec ses proches), mais dans celle de faire preuve d'une certaine dose « d'héroïsme », s'engager dans des rapports sociaux différents, avec des personnes jusqu'alors hors de son champ familial, étrangères en tous les cas tissant des relations et des réseaux nouveaux.

Cette audace, cette capacité à initier des relations sociales tient de cette ouverture signalée ; aventure ouverte du commencement et de la fin, pour laquelle ils expriment parfois l'inéluctabilité de la rupture, le détachement – on pourrait presque parler d'infidélité nécessaire dans les relations. Le Grand Mobile transposerait-il dans ses relations de proximité, de voisinage les modes, les habitudes de relations acquis dans cette enfance et confirmés par la grande mobilité ? Si les relations ne s'établissent pas rapidement avec les riverains, il n'insiste pas ; il ne s'attacherait pas prêt, dès que les circonstances spatiales le nécessitent, à engager de nouvelles relations ? *« Je suis toujours l'étranger en visite, mais j'ai toujours cherché à rentrer en relation là où j'étais. Pour moi, Saint Thuniac n'est pas différent, de ce point de vue-là, de Gao au Mali, en sachant que ces relations de voisins peuvent s'arrêter demain ».* Toutefois, appréciant probablement les sacrifices, voire les dommages, que ces expériences précoces de la mobilité entraînent, certains Grands Mobiles construisent avec cela des référentiels de normes qui leur servent pour établir leur ligne de conduite : *« Dans l'échelle des chocs affectifs, le déménagement se place après le décès. Donc, on a été à l'écoute pour accompagner les enfants par rapport à cela ».* Cette préoccupation responsable à l'égard des enfants conduit à introduire des modérations, des modulations dans l'aspiration trépidante à la mobilité, voire dans les expériences visant à déplacer les frontières à l'intérieur de soi-même, pour renoncer à soi.

### 3°- Expatriation et responsabilité.

Plusieurs enquêtés s'en confessent : cette peur d'aller aux limites de la divergence d'avec son pays conduit au repli vers l'hexagone. Ils témoignent clairement qu'ils n'ont vocation ni à l'exil, ni à l'émigration. Question en partie identitaire qui pousse à rentrer en France. J'ai pris la décision de rentrer :

J'avais le sentiment que si je ne rentrais pas rapidement je ne reviendrais jamais plus en France. J'étais en train de me faire intégrer complètement par ce pays et essentiellement par l'âme de ce pays, c'est-à-dire que je devenais russe, la poésie russe, la littérature russe, tout ça me pénétrait, me passionnait. Je voyais des Français qui ne pouvaient plus revenir en France, se sentant profondément français et en même temps ne pouvant plus vivre en France. Moi ça m'a un peu effrayé parce que je ne voulais pas devenir ça !

Sensation de ne plus avoir de repères, d'attaches, comme si un ressort pouvait se casser. Crainte de basculer soi-même, avec les siens, dans un renoncement sans retour possible, dans une perte irrémédiable d'état, de citoyenneté. Limites que renforce un sens des responsabilités à l'égard des enfants qui doivent pouvoir s'éveiller à des rapports sociaux, par l'expérience, en se confrontant à des organisations permanentes.

L'expatriation, il y a un âge à partir duquel ça devient critique. D'abord c'est lié à l'adolescence, et puis, la scolarité ... Je ne dis pas que l'on ne peut pas passer le bac ailleurs, mais, pour savoir comment s'orienter et dans quelle section, pour savoir un peu ce qu'on va faire comme fac ou comme école, c'est mieux d'être en France. Ce n'est pas une question de niveau scolaire parce qu'il y a des lycées qui sont très bons, mais c'est plus une question de connaissance de la conjoncture ; on ne connaît rien quand on est à l'étranger.

Deux autres, qui s'étaient aussi expatriés plusieurs années, remettent à échéance leurs aspirations à repartir pour l'étranger.

Sans doute, intuitivement, les parents repèrent-ils que ce moment de l'âge de raison est décisif pour entrer dans sa propre histoire. Pour donner de bonnes chances, il faut un temps de stabilité incompressible afin de confronter sa distinction (un statut, une position, une fonction, un rôle), d'expérimenter une charge, d'être partenaire. « On ne peut pas changer éternellement » soulignent certains, introduisant par là ce principe de prudence qui vient freiner, rationner le désir toujours puissant de mobilité des parents Grands Mobiles.

## 1.2. La Grand Mobile, une singularité qui travaille les frontières ?

*« Je suis née dans un train entre la France et l'Italie, j'en ai gardé l'amour des frontières, la crainte et l'envie de les passer. Enfant, les deux langues, les confondant, les mélangeant, me méfiant des mots et les révéant, j'ai appris à observer ce qui se joue entre eux, derrière eux... »<sup>32</sup>*

---

<sup>32</sup> GUYETTE LYR, LA NUIT D'AMOUR DES AUTRES, ACTES SUD, 2001.

Frontières qu'il ne cesse de produire, pour les dépasser, s'identifier par cette capacité culturelle de faire de l'autre qui ne soit pas à ce point différent qu'il resterait étranger. Mais aussi, souci donc de réactiver sa personnalité par cette fréquentation constante des différences de langues et de société. Au contraire, il s'appuie sur ces frontières pour élaborer de l'intermédiation, de la transition, de la traduction.

## 1°- Frontières et langues.

Les frontières entre pays peuvent quelquefois prendre une force attractive parce que préalable ou rappel d'un pays d'origine ; tel Grand Mobile, par ailleurs ressortissant d'origine italienne, avoue aimer Nice parce que la mixité franco-italienne lui construit cet entre-deux apaisant. Cette disposition à se jouer des frontières linguistiques semble quasi générale et aller de soi pour ceux que nous avons approché. Pour la plus grande part, ils sont polyglottes ; mais surtout, le Grand Mobile vit avec « l'étranger intime », opérant en permanence donc ce dépassement des différences pour élaborer un univers culturel syncrétique, en commun ; dans bon nombre de couples en effet, l'un des conjoints n'est pas de culture française ; on trouve des personnes d'origines américaine, suédoise, britannique, hongroise, belge, italienne etc. Ceci rend permanente cette nécessité et aiguise cette plasticité permettant de faciliter le passage d'un univers à un autre. Cette différence de langue s'installe au quotidien, tel de nos interlocuteurs expliquant que sa « *femme n'utilise jamais un mot de français avec les enfants, on vit à l'heure anglaise* », et qu'il fait appel à des assistantes maternelles étrangères, anglophones...

Les frontières ne sont pas seulement idiomatiques. Certains s'amuse des quiproquos, des confusions que ces malentendus suscitent ; mais d'autres ont le souci aussi de s'informer, de s'appropriier les us et coutumes nécessaires pour saluer les correspondants Japonais, instaurer une vie relations qui ne soit pas trop heurtée en sombrant dans le ridicule ou l'incongru. D'autres encore se découvrent conditionnés par ces univers étrangers qu'ils fréquentent. Celui-ci nous entretient des façons nippones de « manager, d'animer » les relations dans l'entreprise, tandis que cet autre se surprend à être un peu étranger aux autres occidentaux, voire à lui-même parce que imprégné de « l'empire des signes » des idéogrammes :

Les Japonais «sont très graphiques. Quand il y a un code d'accès à un truc nous, on mémorise la suite de chiffres. J'ai vu mon patron Japonais faire le signe géométrique dans l'espace avant de le taper. Lui, ce qu'il a mémorisé, c'est la position relative et la forme, et non les chiffres. L'autre jour, au sujet d'un code avec l'un de mes voisins, je lui dis " donne-moi ton code " ; je n'arrivais pas à le mémoriser, et puis j'ai mis une forme dessus, et puis voilà. Maintenant je connais son code, parce que je l'ai assimilé à une forme !

## 2°- Les singulières maisons du Grand Mobile.

Tout se passe comme si le Grand Mobile, se trouvant à l'étroit à l'intérieur des frontières culturelles du pays, n'avait cessé de les transgresser, de les dépasser pour introduire au cœur même de la vie domestique d'autres cadres pour son univers domestique. Comme s'il s'engageait dans la perspective de reproduire la quintessence des couleurs, des ambiances qu'il avait aperçu et apprécié.

### De la maison Europe...

Elle prend à leurs yeux deux dimensions à identifier. La première, emblématique, désigne l'espace dans lequel des fonctionnaires européens, des chargés de mission... vivent ou se voient vivre aujourd'hui ou demain. Ceux-là ont aboli les frontières et leur destin ne se situe plus à l'intérieur d'un état, d'un pays. L'espace de projets, de fonctions et de sens est européen ; celui-là leur est familier, approprié à leur manière d'être. L'univers de celui-ci par exemple conjoint la France et l'Allemagne ... *« Comme je me trouve sur la frontière et que je peux aller d'un pays à l'autre, les deux pays ont la même importance pour moi. À la retraite, je pourrai vivre en Provence ou en Bretagne. Il m'est impossible de me situer d'un point de vue de nationalité ou d'affinité culturelle, c'est difficile à dire. Ce sont les deux pays qui m'intéressent, je me sens à l'aise là où je suis ».*

L'organisation de l'univers de celle-là ne se réduit pas simplement à se considérer à l'aise dans deux pays différents ; il s'agit là d'une organisation domestique qui fait l'Europe tout en installant les pied-à-terre familiaux dans trois, voire quatre pays européens différents :

Le lieu de travail de mon mari, c'est une station balnéaire ; et nous sommes des citoyens, donc on est allé à La Haye... Le pied-à-terre à Bruxelles, c'est un lieu où l'on se rencontre. C'est quand même là qu'il y a la famille, un jour ou l'autre après mon départ de Strasbourg, ça pourrait redevenir un lieu plus important.

Une sorte de familiarisation « européenne » opère qui recompose autrement la réticulation des pays, européens ici, ainsi dépassés et que l'on repère aussi dans les réseaux de métropolisations (New York et Londres, la double résidence étant désignée du nom de Nylon). Cette inscription européenne, qui retravaille la frontière refonde indubitablement en même temps l'identité du Grand Mobile qui en est à l'initiative. Et un autre enquêté nous fait part de ce que cela peut représenter de prise sur soi. Pour Peter, ce déplacement de frontière inhérent à une perspective d'intégration, à l'accès à une autre cité, à un autre état suppose à ses yeux une réelle ascèse : *« Il faut sortir de sa propre histoire et aller vers cette ville... Quand on avait compris cela, nous nous sommes intéressés avec ma femme à Strasbourg, à ses différents quartiers ».* Prise de distance, refus d'adhérence à son passé, renoncement à son pays qui suppose précisément cette prise sur soi, cette vertu susceptible d'une certaine manière, de « se déporter ».

La seconde dimension désigne la maison comme construction et aménagement intérieur, comme espace « appropriable », lieu susceptible de témoigner de l'histoire et de la singularité de ceux qui l'habitent. Et des Grands Mobiles nous laissent entendre que les pays et régions fréquentés laissent des traces lisibles, constituant une trame, des ambiances recherchées. La maison s'organise à la manière japonaise. Pour ce Grand Mobile qui a passé plusieurs mois au pays du Soleil Levant, il lui faut un intérieur aux couleurs de ce pays : « *J'ai ramené plein de tasses, des rideaux japonais ; les gens, quand ils veulent nous faire plaisir, nous achètent quelque chose dans le style japonais.* » Plusieurs années vécues à l'étranger pour cette conjointe d'un Italien, l'ont conduite à porter une attention particulière à la nouvelle décoration de sa maison : « *J'adore le style de Tonge, c'est vraiment le style italien, provençal.* » Chez elle, c'est la véranda à ciel ouvert qui capte un maximum de lumière, des patines de jaune et d'orange, car ce style-là ramène de la chaleur dans une zone qui n'est pas idéale sur le plan du temps :

On était habitué à avoir des murs blancs en Italie. On est passé à quelque chose de plus coloré. Il y a des traces des voyages de mon mari et de moi, mais je ne vais pas faire une pièce africaine ou chinoise. Non. C'est vrai que la patine, les couleurs, c'est l'Italie. J'aime beaucoup le style scandinave mais plus dans les salles de bains, dans toutes ces zones de beauté-santé où j'aurais bien aimé reproduire le style scandinave.

... à la vitrine du monde.

Certains Grands Mobiles (on verra plus loin qu'une connaissance plus attentive aux figures singulières qu'ils représentent ne saurait les mêler) opèrent à la manière de Pierre Loti dans sa maison de Rochefort, espace où il avait réalisé des salons au goût exotique exacerbé, inventant une succession de pièces turques, arabes, japonaises... Plus prosaïquement, nos interlocuteurs placent dans leurs lieux familiers des bibelots, des livres, rapportés des missions qui les ont fait côtoyer des mondes autres. Ils en ont fait des composantes de leur cadre, échos d'autres univers traversés.

De ce point de vue, le voyageur se comporte en collecteur. Mais, on repère deux catégories bien distinctes de ce point de vue. Les premiers semblent pris dans une irrépressible aspiration à collecter, et les objets débordent, comme s'ils s'imposaient contre le bon gré du collectionneur :

C'est envahi. Il y en a plein partout. L'Afrique, c'est une mosaïque. J'ai un truc Touareg et à côté j'ai un masque d'autres pays. Il n'y a pas un aménagement spécifique aux pays. J'ai rapporté des nappes (...) La maison n'est pas assez grande... Un appartement qui fait 100 m<sup>2</sup>. Elle n'est pas assez grande pour tout caser .

Ce qui donne à peu près ceci chez cet autre, lui aussi assiégé par cette abondance : « *c'est kitsch, ou c'est le musée des horreurs avec la petite girafe en faux ébène, l'antilope africaine, les laques du Vietnam...* ».

L'autre catégorie, plus nombreuse, se montre très méfiante, et appréciant moyennement cette pacotille, s'avère capable de renoncer, d'échapper à la manie d'amasser :

Des objets vraiment du pays en général non, parce que, par expérience, on se rend compte que dans le pays c'est souvent joli, puis quand on rentre chez soi, on ne sait pas où le mettre, ça ne ressemble à rien, la déco n'a rien à voir. Les gens qui achètent des masques africains, c'est vrai que sur place c'est sympa, c'est joli, dans le cadre c'est pas mal, mais quand on rentre chez soi, c'est une horreur !

Du reste, les propos désignent d'abord l'invasion de « babioles, de bricoles », d'objets inutiles : têtes africaines, sabres de guerriers touaregs, nigériens, cuillers en bois, des petits paniers guatémaltèques... Et ensuite, les manières de les écouler en disent longs sur le peu d'égard qu'on leur porte : « *Il y a un bureau ici, on nous fait des petits cadeaux parfois, on l'appelle le musée ; ce sont des nids à poussière ! on fait don de ce qu'on nous donne au bureau de la secrétaire* » (au terme de l'entretien, de ce Grand Mobile grenoblois nous proposera une petite visite au musée des souvenirs ou des horreurs).

S'il y a bien des bibelots qui traînent, quelques objets parfois accrochés dont on se lasse assez vite, de meubles achetés au hasard des pays fréquentés, au fil de l'expérience l'irrépressible tentation à collecter se discipline :

On ne voit pas dans la maison tous les meubles d'Afrique... Il y a des livres de voyages, il y a des choses comme ça. Il faut que ce soit utile, pas des trucs touristiques comme la Tour Eiffel de Paris ! Ça peut être de la vaisselle : de la porcelaine du VietNam ou de Malaisie, avec des dessins malais ... Des fois, c'est joli alors on prend ! Mais ce n'est pas un musée ; ce n'est pas parce qu'on est allé en Tanzanie qu'il y a une peau d'éléphant par terre, un siège en bois !

Collectionneur, le Grand Mobile est constamment incité à faire appel à ses capacités discriminantes, de jugement, de critique esthétique, mais aussi d'élaboration de ses espaces personnels, familiaux, d'amis, de travail pour confronter ces offres aux destins, aux combinaisons possibles dans lesquelles les produits pourraient être domestiqués, se combiner avec ces lieux familiers dans la discrétion ou, à l'inverse, manifester l'invasion de l'étranger. Certains Grands Mobiles s'activent à mettre en scène des produits étranges, déconnectés de ce qui serait une sorte de pertinence, de patrimoine du pays, tandis que d'autres s'exercent à prendre une distance indifférente à l'égard de ces marchandises artisanales, car il n'est pas un touriste.

Bref, par la composition de son environnement, il se tient au retour, dans cet entre-deux, ici et là-bas à la fois, comme si l'étreinte des lieux perpétuait son emprise. Certains nous expliquent aussi que de retour, ils continuent à écouter de la musique du pays quitté, et à être habité par ces univers étrangers. Ce processus de syncrétisme s'opère là par de la latence, la viscosité des frontières.

### 1.3. Le Grand Mobile de devoir ?

Écran ou face cachée de la mission que le Grand Mobile notamment d'une entreprise tente d'occulter, le devoir de la mission, serait le principe au nom duquel il repousserait toutes les tentations qui l'en écarteraient. Néanmoins, il reste seul avec ses responsabilités pour gérer son voyage.

#### 1°- Le professionnel dans sa mission.

En dépit des sollicitations permanentes, il affirme ne point s'autoriser à goûter à certaines opportunités de détente offertes comme piscine, salles de sports, car il ne mélange pas voyage et vie professionnelle. Puis, de longues antennes insistent sur le paradoxe du Grand Mobile qui ne connaîtrait rien des villes, très peu des pays où il se pose, à ce point explique cet autre que : *« j'ai été des années au Burkina, et je connais Houage., point »* ; pour plusieurs, les supports de connaissances seraient d'une extrême pauvreté : mêmes chemins empruntés entre l'aéroport, les clients ou correspondants, l'hôtel et l'aéroport. Les gens qui ne sortent pas ont l'impression que ceux qui voyagent sont riches et heureux :

On a peu ou pas de temps de visiter les villes. Quand vous sortez à 19 heures de chez un client, vous n'allez pas visiter un musée, c'est plus l'heure. La nuit on ne voit pas la même chose que le jour. On n'a peu ou pas de temps de visite, c'est clair. Voyager ça n'apporte pas grand-chose !

Arrivant de nuit à Caracas, cet enquêté nous disait qu'il s'était couché les yeux éblouis ; en faisant le retour de jour, le lendemain, il découvrait qu'il avait aperçu un sordide bidonville ! Le seul temps libre de la visite sérieuse serait celui du week-end : *« Ça peut se situer le dimanche après-midi »*. Mais, ces temps n'étant pas prévus, ils ne permettent ni une anticipation ni une programmation de visite. Il ne bénéficierait, dans une telle perspective, d'aucune occasion de proximité : *« Je dînais avec quelqu'un qui me disait «c'est bien la Colombie, t'as vu le musée de l'Or ... !!! » Je lui ai répondu « non, on n'est jamais allé au musée de l'Or ». Je ne prends pas le temps »*. Et puis, ne faut-il pas, au-delà du temps restreint qui ne permet pas l'écart, s'inscrire dans un projet concurrent, de découverte, pour s'y consacrer ?

## 2°- Le temps de l'aveu.

La censure s'exerce d'emblée avec force ; mais, elle peut se détendre après un temps d'appivoisement, et faire apparaître une moindre rigidité au travers de quelques aveux.

Le cas de Jacques désigne bien le progressif changement de discours, laissant poindre subrepticement le droit de lâcher l'étreinte de la réticence. D'abord, il se plaint d'une totale méconnaissance qu'il a des pays alors qu'il les a presque tous abordés ; puis il explique que les journées sont longues : « *je fais un petit tour, style d'aller dîner dans un endroit qui a l'air sympa ou autre, mais ça s'arrête là* ». L'entretien se poursuivant, il revient sur la question : « *on travaille beaucoup, mais ça n'empêche qu'on puisse avoir quand même quelques moments de détente. Mais ce n'est jamais une demi-journée complète !* » Dernière étape de cet aveu, ce grand mobile grand cadre lie ce basculement à la destination et met en œuvre des modes « d'euphémisation », comme si un regret le saisissait de s'être livré avec tant de hardiesse :

C'est vrai que je suis allé en Afrique du Sud, j'ai pris une demi-journée complète pour faire un safari. Ça ne va pas changer mon programme, et puis, c'est une demi-journée, ce n'est pas le parcours pour lequel il faut une semaine pour le faire, c'était une petite réserve qui prend une petite demi-journée. Mais enfin c'est assez rare quand même, en pleine semaine. Quand c'est possible, j'essaie de prendre sur le week-end pour faire ce genre de chose.

Certes illustration ne vaut ni démonstration ni raison, néanmoins il ne faudrait pas en tirer la conclusion hâtive et fautive selon laquelle le Grand Mobile se déplacerait... sans jamais accorder d'attention au local . Certains restent inscrits de façon intangible dans la mission de l'entreprise (nous retrouverons cette sensation d'une perte de capacité à accéder à l'exotique plus loin et nous y trouverons un trait important de certains Grands Mobiles), mais, d'autres empruntent les « chemins de l'exotisme et de l'aventure ». Ne pourrait-on pas penser que le loisir, dans la mission, résulterait de ce déplacement de frontière qui ferait qu'au-delà de « mon » entreprise, c'est moi-même qui ré émergerait ? Le Grand Mobile ne serait plus insensible, étranger au monde approché. Tout se passerait comme si ce monde lui faisait « des clins d'œil séducteurs » pour le détourner de sa mission, le faire abandonner provisoirement la charge à laquelle il pouvait jusqu'alors adhérer.

Quand je suis allé au Cambodge, à Pnom Penh, c'était mon deuxième voyage, le collègue qui était là-bas a eu la sagesse de dire « dès que tu arrives, on va régler cette histoire d'Angkor » et les deux jours après mon arrivée, je suis allé visiter Angkor.

Au Vietnam, à Saint-Pétersbourg, en Australie le Grand Mobile confie que des opportunités sont saisies pour « se balader » dans les environs, profiter de l'opportunité pour assister à un spectacle comme le Lac des Cygnes traditionnel dans un théâtre, pour consacrer un peu à ses hobbies... Ces écarts sont acceptés pour autant qu'ils restent sans échos, censurés au sein de l'entreprise.

L'attraction de la découverte peut pourtant s'avérer si forte qu'elle engage des prises de risques aventureuses :

Quand je suis allé à Djibouti un jour et que j'ai su qu'on passait au-dessus du Caire, j'ai décidé d'y faire un stop, à mes frais. (...). J'ai laissé les collègues dans l'avion, et puis prendre un hôtel que je n'avais pas réservé à l'avance, dans un bouge pas cher. La technique c'est d'aller dans un hôtel pas trop cher, qui fasse à manger, puisque de toute façon je n'avais pas l'intention d'aller là-bas pour dormir !, et puis le matin j'ai trouvé la combine, je suis allé au Méridien comme si j'étais un client, en venant déjeuner ... il y avait des cartes postales ... dans l'hôtel où j'étais, il n'y avait même pas l'eau ! et cet hôtel m'avait été indiqué par des égyptiens qui venaient de Djibouti, et se rendaient à un mariage au Caire, ils m'ont dit « on va te trouver un hôtel ... » J'ai fait confiance ! C'était mieux que d'errer dans le Caire avec ma Samsonnite (...). J'ai passé deux nuits au Caire, et voilà. Au pas de course, il a fallu mettre le paquet. On est allé jusqu'à Sakkhara. »

### 3°- La scène implicite, marque de fabrique du Grand Mobile ?

« Le voyage, c'est vivre dans de multiples dimensions ». La première serait celle explicite de la mission dans laquelle s'inscrit le Grand Mobile, et par laquelle l'ensemble social qui en supporte le poids (organisations européennes, entreprise privée, enseignement supérieur, collectivités, responsables...) fournit un objectif et un sens convenu. Mais, une autre scène, insu voire implicite, en tous les cas, généralement laissée dans l'ombre s'insinuerait et dont les rapports officiels, les comptes rendus de mission taisent les circonstances ; constellées de détails, d'imprévus, elle enjoliverait les histoires de voyages et qualifierait les personnes du fait d'un renouvellement des fréquentations. Passage d'un monde programmé, préparé, attendu, visible à un autre qui ne l'est (ou ne le serait explicitement) pas, indicible qui s'apparenterait à un renversement quasi magique. Pourquoi ? Parce que tout à coup le monde local prendrait le dessus et se réimposerait dans le programme de la mobilité ; le rapport entre le monde traversé et le programme s'inverserait ; la programmation de la mobilité dégagerait des niches de libertés temporelles, s'ajustant alors au monde auquel se trouve confronté le Grand Mobile. On l'a aperçu déjà, l'une peut prendre le dessus sur l'autre, l'une (celle qui fait le fond des anecdotes mémorables que nous transmettent les Grands Mobiles) tandis que l'autre (ce qui se passe sur la scène explicite) se confond avec la routine, le répétitif, se perd dans une sorte de confusion banale du temps.

« *En voyage ce qui est extraordinaire c'est qu'on fait des rencontres.* » nous explique l'un de nos interlocuteurs. Rencontres de hasard au regard de celles qui motivent le déplacement, mais d'anodines, d'insignifiantes elles sont parfois désignées comme transfigurant la mobilité, la convertissant en une situation fortement chargée d'émotion :

Tout à coup apparaissent des gens qui, pour une raison assez mystérieuse, vont venir se greffer sur moi ou je vais me trouver à côté d'eux, à côté d'elle, à côté de lui et tout à coup il se passe quelque chose, voilà que cet homme ou cette femme se met à raconter sa vie. Ou même sans parler me transmettent des choses et je trouve ça extraordinaire.

Rencontre d'un paysan africain revenant de son champ lors d'une escapade dans un village de brousse :

Un choc culturel ! Seuls ceux qui l'ont vécu peuvent comprendre et ceux qui réfléchissent à ça. Là j'ai vu un gars, il m'a donné des arachides fraîches ! c'était la première fois de ma vie que je voyais et mangeais des cacahuètes fraîches ; j'en ai plantés, chez moi, dans un pot de fleur sur un balcon pour voir à quoi ça ressemblait.

Les conditions de cette mobilité à longue portée favoriseraient ces expériences troublantes dans lesquelles le Grand Mobile serait aspiré comme dans une sorte de maelström émotionnel.

Le voyage, en dépit de ce qui s'est énoncé, représente pour le Grand Mobile un recyclage accéléré, moment de prise de connaissances relative d'une opinion. Ça ouvre les yeux de saisir que dans ces univers lointains d'Asie, d'autres gens sont soumis à des pressions inattendues, inouïes ; décentré, arrivé dans un pays dont il connaît peu, le Grand Mobile se trouve contraint à développer son art du social, de la langue pour appréhender rapidement l'état d'esprit des personnes avec lesquelles il va devoir travailler, échanger. Curieux de savoir ce qui se passe, il fait moins confiance dans ce qu'il pourrait lire (et pour lequel il a peu de temps) que dans les témoignages qu'il va susciter.

On arrive en Argentine, on discute avec le gars du taxi « alors comment ça va ? » Ça y est, le gars est parti sur le chômage, la dévaluation, le manque de confiance des gens dans la politique. Et puis après, quand la discussion s'épuise un peu, « et le football ? » : alors, là, ça y est ... Mais en une demi-heure de taxi, on a une bonne vision de ce qu'un chauffeur de taxi pense de son pays ! Ça, c'est bien plus intéressant que quand on a fini de lire tous les extraits du Monde !

Au total, il arrive que le Grand Mobile puisse évoluer dans l'univers professionnel comme dans un univers personnel où le loisir serait roi ; la frontière entre ces deux scènes n'est jamais clairement et définitivement fixée.

Insistons encore sur cette situation ouverte qui conduit à une certaine confusion, voire indifférenciation des deux. Ainsi, quand ce responsable marketing d'une marque de bière alsacienne s'en va lancer un nouveau produit à Hong-Kong ou au Japon, comment peut-il le suivre sans fréquenter assidûment les cafés, les boîtes, les bars de nuit ? Comment un reporter envoyé par son journal pour écrire deux pages sur le blues et la Louisiane pourrait-il considérer qu'entreprendre une croisière sur le Mississippi soit un pur loisir ? Comment apprécier que tel directeur artistique enquêté se rende dans les boîtes New Yorkaises dans une pure perspective d'amusement quand sa mission

consiste à détecter les courants musicaux, les groupes émergents pour les programmer ensuite dans des festivals en France ?

## 2. Quand passant et manant arrangent des compromis.

Partir revenir au foyer implique, pour celui ou celle qui bouge fréquemment, de s'inscrire dans un registre de reconnaissance de dette à l'égard de ceux qui s'avèrent un temps, les gardiens célibataires du domicile. Quitter s'il n'est pas le fait du caprice peut pourtant représenter une nécessité ontologique pour l'un ou l'autre des composantes du couple.

De ce point de vue, une dichotomie claire dissocie nettement les deux composantes du couple, le manant stable et le passant mobile. Le maintien de l'équilibre, quête ontologique personnelle de ce dernier, ne s'assurerait que par la mobilité répétée. Le dégagement de la similarité, « voire d'une confusion issue des sentiments », lui permettrait de « respirer » en réactivant l'altérité, la confrontation aux autres et réactiver sa distinction identitaire. Mais, le passant négocie avec le conjoint – manant ; il renégocie le contrat familial ainsi que l'attachement. Diverses solutions apaisent, maintiennent ou déplacent des tensions, introduisent des contributions et des formes de rémunérations opportunes. En s'efforçant de suivre les inflexions que nous livrent les Grands Mobiles, on questionnera l'harmonisation préalable au départ du Grand Mobile, puis les perspectives ouvertes sur les voyages professionnels pour les conjoints, enfin les formes de rachats et de conflits qu'ils nous laissent entendre, par bribes.

### 2.1. L'harmonisation préalable.

La plupart de nos interlocuteurs avouent que voyager beaucoup est un choix qu'ils ont fait personnellement et explicitement. Cette condition de la mobilité relève de la recherche d'un plaisir renouvelé. Partir, on adore, on s'éclate, c'est excitant ; on entend aussi que ça devient une « drogue ». Appétence nullement remise en question par les concessions nécessaires. Si les réunions changent souvent, c'est que les gens aiment bien voyager, même si en contrepartie, il faut sacrifier des week-ends, supporter les fatigues.

L'obstacle principal n'est pas là, il réside dans la difficulté de s'inscrire « dans un affectif de gens » qui sont en général plutôt immobiles, et d'amortir les chocs culturels qu'une telle condition de déplacement induit. En refermant la porte, le Grand Mobile ne pense pas « ciao, je vous revoie dans une semaine ! » Le prix à payer affecte la vie de famille. Il faut trouver un équilibre entre vie

professionnelle, voyages professionnels et vie de famille. *A fortiori* pour les mères mobiles, il y a toujours derrière le quotidien : les enfants, les courses, le frigo. Éloignées, elles n'abandonnent pas leurs responsabilités à l'égard de la famille. Seulement, l'absence doit être anticipée, la mobilisation et la « mise en ligne » des suppléants relais initiés. Et certains employeurs se soucient très en amont « que l'organisation tienne la route avec le conjoint ». Cela appelle des prolongements divers : l'organisation préalable, mais aussi des décisions pratiques, l'explicitation des disponibilités qui, au loin ne soustraient jamais le Grand Mobile, père ou mère, conjoint ou conjointe, de ses responsabilités à l'égard de sa famille.

L'absence répétée de l'une des composantes va de pair avec un engagement, une activité en dehors du domicile de l'autre. Ainsi, on a-t-on noté des responsabilités associatives, électives, mais aussi des activités professionnelles comme l'enseignement, l'assistance de direction, la responsabilité de magasins etc.

Composer avec le conjoint quand celui-ci est salarié et soumis à des contraintes contradictoires conduit à des écartèlements qui peuvent s'avérer un véritable casse-tête. Si l'exemple suivant n'est pas général, il a l'avantage d'être un cas limite qui met en évidence les difficultés :

Ma femme est infirmière et à des horaires assez pénibles, comme moi-même avec le réacteur, parce que lorsqu'il fonctionne, c'est 24/24 h pendant 50 jours d'affilée. On a déjà un premier problème à régler, c'est le planning. On a deux enfants en bas-âge, 3 ans et 6 ans, donc il faut arriver à ce qu'il y ait toujours quelqu'un pour s'occuper d'eux. C'est la première priorité. C'est pas facile parce qu'on n'a pas de membre de la famille dans la région. Pour moi ils sont à 600 kms, et du côté de ma femme, ils sont à 2 ou 3 heures d'ici. Alors, on a un gros planning à la maison et chaque jour est noté. Entre ses gardes à elle et mes déplacements, dès que je sais, je lui dis. Son planning venait d'être fait, là je suis mal tombé, maintenant il faut qu'elle arrive à changer avec quelqu'un. Si elle ne peut pas changer, moi je ne peux pas y aller. Là, les post-it, c'est les expériences, c'est le planning de l'instrument qui est prêt jusqu'au mois de décembre. Je l'ai fait mi-mai, il est défini pour 6 mois à l'avance, il y a la copie chez moi. Je note les expériences où je suis impliqué directement. Là elle sait qu'il y a un problème, comme je note les jours où elle, elle est bloquée. J'écris « biche » parce que je l'appelle comme ça ; donc j'ai deux jours de bloqués ici et je me suis arrangé pour mettre une expérience qui démarre la veille, qui est très courte. Donc, j'ai démarré l'expérience avec les gens et ensuite j'ai fini l'expérience de façon que moi je n'étais pas le contact local officiel, donc je laissais faire une autre personne qui m'a appelé chez moi. Cette expérience ne s'est pas très bien passée donc je suis resté connecté de la maison avec mon portable sur l'instrument qui est sur le réacteur pratiquement deux jours d'affilée. Mais je ne pouvais pas laisser les enfants seuls. Ça tombait pendant la période des vacances. Tout ce qui est conférence, consultation, c'est quelque chose que je ne peux pas changer parce que ça implique des Japonais, tout un mélange de gens, je ne peux dire « moi, ma femme travaille ce jour-là ». Il faut qu'on sache au moins six mois ou un an auparavant, sinon on ne s'en sort pas.

## 2.2. « Ne pas couper les ponts ».

Comment, tout en étant souvent dehors pour plusieurs jours de suite, dans le mois, ne pas faire sa vie à part, à côté ? Tel est le dilemme qui traverse les familles. Si toutes les composantes qui voyagent, affirment que maintenant avec le téléphone portable, vous n'êtes plus isolé, et chacun d'insister sur l'usage quotidien qu'il en fait, pour autant séparation il y a ; aussi, d'autres cherchent à partager plus. Parfois, le conjoint resté connaît déjà les lieux et les conversations familiales sur les pays traversés vont au-delà d'un simple échange déséquilibré et vite tari. Parfois aussi, le regret de ne pouvoir faire découvrir immédiatement conduit à emmener caméscope et appareil photo pour filmer et « donner un peu une idée du pays ».

Maintenant, il ne s'agit pas seulement de livrer des images *a posteriori*, il convient aussi de maintenir le régime de responsabilité réciproque qui ne peut se délier le temps du voyage. Le contrat implique la « veillance », la protection. Sous cet angle, nécessaire aussi à une certaine sérénité durant la mission, le couple prend des dispositions permanentes pour faire en sorte que des relais sous forme de délégations implicites urbaines, de voisinage, de proximité soient assurés. Il s'agit de compter sur ces métiers de voisins pour obtenir de la garantie. C'est dire que le Grand Mobile s'avère extrêmement attentif à la découverte d'un voisinage « de qualité ».

L'un explique qu'étant un peu parano, il apprécie de savoir que sa « famille est dans un immeuble, avec des voisins à droite et à gauche, en bas et au-dessus ». Si un problème survient, il y a du monde autour pour aider. Deux types de risques semblent tarauder le Grand Mobile quant à cette sécurité. Le premier concerne les imprévus, les accidents qui pourraient affecter la gestion de la vie quotidienne. Si des problèmes surviennent, « on n'a pas de chauffe-eau, jamais de panne ou quoi que ce soit : ça fonctionne », ou encore on habite en centre-ville, et « s'il y a un problème quelconque, ma femme aurait tout de suite à traverser la rue ». Le second concerne les agressions qui pourraient menacer biens et personnes. Certains qui occupent un pavillon isolé s'inquiètent de ces menaces tandis que d'autres en ont tiré la conclusion ; après plusieurs cambriolages, mieux vaut se replier dans du collectif « trouvant que l'appartement présente un caractère plus pratique et est plus sécurisant que la maison ».

## 2.3. Des aspirations contradictoires à l'égard du voyage.

Le voyage célibataire offre des plaisirs solitaires goûtés par certains. Quelques confidences permettent d'en saisir le sens. Vivre de temps en temps en seul permet de faire des choix personnels. Celui-ci

savoure la possibilité de sortir au théâtre quand il se trouve à Paris : « *voir des comédiens, j'aime bien* » quand un autre, amoureux du cinéma pourra aller voir ses films préférés :

C'est vrai que je pourrais le voir ici, maintenant avec les enfants, parce qu'en particulier mon fils aime bien ce genre de trucs ; par contre ma femme, ça ne l'intéresse pas du tout Spider-man. Elle ira voir « *In The Mood for Love* », un truc complètement affreux. Pour ce genre de films je me dis « c'est bon, j'y vais à Paris ! »

En progressant dans le détachement, des Grands Mobiles peuvent faire preuve d'une certaine duplicité pour éviter d'être accompagné par le conjoint dans ses missions :

Ma femme me dit toujours « Ce serait bien d'aller » en Pologne ; je lui dis « non, en Pologne, il n'y a rien à voir ! Je dis cela en fait par dépit, il y a sûrement quantité de choses bien, mais ... Mais ça ne m'intéresse pas ! À Athènes, j'ai visité le temple de Poséidon, et le musée d'Athènes, c'est tout ce que j'ai fait. Elle me dit : « je ne connais pas la Grèce, on pourrait y aller ! » je lui dis « non, en Grèce, il n'y a rien à faire !! » C'est faux, mais c'est ce que je lui dis. Elle me dit « ce n'est pas bien que tu ailles dans les pays avant moi, parce qu'après tu dis toujours qu'il n'y a rien à voir !! »

D'autres arguties tout aussi fallacieuses viennent encore mettre un point final aux discussions : le voyage est payé par les fournisseurs, l'épouse s'arrange bien de l'absence :

Elle a un peu d'air. Et puis ça lui permet de sortir avec des copines, d'aller au cinéma, de sortir avec ma fille, d'aller au restaurant. Elle se fait une petite vie quand je ne suis pas là...

Les refus ne s'avèrent pas toujours aussi catégoriques, et quelquefois des opportunités, mais aussi des volontés permettent de faire profiter des voyages.

Les enfants en bénéficient aussi quelquefois ; certains de nos enquêtés le souhaitent ; d'autres en ont fait l'expérience parfois difficile, car lorsque « le temps de la mission est long, ils s'ennuient ».

## Récit

### Lazlo... ou la sortie à chacun son tour

Une partie de cet arrangement ou une partie de ce compromis était de prendre mes enfants avec moi et d'avoir quelques jours ensemble. Je ne l'ai pas dit, mais ma femme vient aussi de temps à autre. Mais elle préfère assurer la continuité en mon absence. Elle est très consciente des conséquences de cette mobilité dans ma vie, dans sa vie et notre vie. Et c'est un marché qui marche. Ça vaut le coup en fin de compte. Les enfants le savent. Ils sont ouverts. Ils maîtrisent plusieurs langues. Je pense qu'ils aiment bien cette existence un peu interculturelle entre différents pays, différentes cultures, différentes villes. Pendant des années, ils m'ont interrogé, « *mais qu'est ce que tu peux bien faire pendant toutes ces conférences ?* » J'ai dit : « *écoutez, un jour, je vous montrerai* ». J'ai tenu ma parole et je les ai emmenés. On a réuni un petit conseil de famille. Tout le monde a choisi sa destination. J'ai eu quantité de «miles», alors ils viennent où ils veulent. Ma fille a choisi la Russie pour l'année prochaine par exemple. Et mon fils ne s'intéresse qu'aux Etats-unis à cause des équipes de basket. Il veut voir des matches. Il y a quelques semaines, nous sommes allés voir un match de basket aux Etats-Unis et pour lui il n'y a que ça. Il vit dans ce monde de

basket et des équipes. Ma fille ne s'intéresse pas du tout au basket. Pour elle, c'est la langue qu'elle a choisi, la langue russe dans un an car elle devra choisir la deuxième. Avec la petite, on était à Pau deux fois cette année. (...). J'essaie d'organiser ces conférences pendant les vacances, mais ça m'est arrivé de demander l'autorisation de professeurs, du principal pour les faire sortir du collège.

Les enfants vous suivent à la conférence ?

Justement. Ce n'est pas évident à organiser. Lorsque les gens organisateurs de ces conférences le veulent bien, ils me permettent de lâcher les enfants avec eux. Par exemple, ma fille a découvert toute seule Hong- Kong avec quelqu'un que je ne connaissais pas du tout, qui était participant à la conférence et qui m'a dit " *écoutez, ma femme vient de Hong-Kong, elle est flic, vous pouvez lui faire confiance, en plus elle a une ceinture noire en kung-fu, vous pouvez me faire confiance. Elle partira avec votre fille et la prendra en charge pendant 24 heures* ". C'est ce qu'elles ont fait. Ma fille est partie avec cette femme, très sympathique et très accueillante pour découvrir Hong-Kong, toutes seules comme deux grandes et moi j'ai fait ma conférence alors qu'autrement elle serait restée dans la salle à jouer sur son *game boy*.

## 2. 4 Conflits et rachats.

Les conflits exprimés le sont sur un mode mineur ; la femme restée à demeure « reproche beaucoup », « rouspète car je ne sais plus faire le touriste » etc. quand le Grand Mobile reconnaît le droit de la famille à souhaiter sa présence, à le retenir parfois chez soi, à souffrir de l'absence.

### 1°- Conjugalité et rythmes non synchrones.

Les activités et les responsabilités des conjoints rendent parfois les rencontres brèves. Celui-ci explique que sa femme est adjointe au maire :

Elle a beaucoup d'occupations, en particulier en fin de journée « dès lors que les réunions au conseil municipal ou autre, c'est toujours le soir vers 19 h. Pratiquement, on a le samedi et le dimanche pour se retrouver et c'est tout pour autant que je ne rentre pas de Chine un samedi soir. Parfois, je me demande si ça vaut la peine de repasser par chez moi... Pour la Chine (l'interviewé se prépare à partir pour Pékin), j'aurais peut être mieux fait d'atterrir en Italie et de passer un week-end là ».

Cette tension qui le traverse ré-affleure à propos des loisirs et des vacances :

Ma femme ne comprend pas ça. Je n'ai pas forcément plaisir à voyager quand je suis en vacances. Pour elle, c'est exceptionnel d'aller en Martinique ou d'aller au Brésil. Pour elle, c'est un plaisir, pour moi c'est un petit peu une corvée. À la limite, les vacances à Grenoble ça ne me gênerait pas. Je n'y suis jamais à Grenoble. Donc quand je prends quatre semaines de vacances l'été, ça m'est arrivé de rester quatre semaines à Grenoble. Quand je vais en vacances c'est plus parce que je comprends que les autres en ont besoin.

## 2°- Présent-absent.

L'absence corporelle physique, n'induit en rien un retrait social. Ainsi, ce Grand Mobile insiste pour faire entendre que : *« je garde mon rôle de conjoint, je ne suis pas autre. Ce n'est pas parce que je vais ailleurs que je m'immerge totalement là où je vais, je reste celui que je suis »*. Inscrit dans le contrat familial, il peut même faire face aux appels au secours en étant éloigné. Ainsi, ce jeune père parti au Japon rentre précipitamment pour assister à la naissance inopinément avancée ; ou encore : *« mardi matin, quand on a cambriolé mon appartement. J'étais à Skopje, en réunion ; à midi, ma fille aînée m'a appelé pour m'annoncer ce qu'il y avait et me consulter pour savoir les démarches à faire... »*. À l'inverse, à certains moments tels que fêtes de famille, attente de résultats d'examen d'un de ses jeunes, c'est le Grand Mobile éloigné mais en ligne qui se projette dans le cénacle familial.

## 3°- Compassion.

On le voit, le mobile n'est pas totalement ailleurs ; et dans cette proximité écartée et écartelée à la fois, la sympathie (au sens de souffrir avec) suinte ; certains reconnaissent les coûts supportés par les conjoints du fait de ces absences répétées : *« Finalement, elle est un peu solitaire. Sa vie sociale est relativement réduite. Elle voit deux trois personnes et c'est tout, du fait qu'elle est amenée à compenser mon absence, à être plus présent à la maison ! »* D'autres reconnaissent qu'ils ont eu de la chance que la famille supporte cette situation particulière, quand d'autres compatissent car, l'épouse *« ça lui serre le cœur parce que de temps en temps, elle aimerait bien y être »*.

## 4°- Contribution et rachat.

Comme forme de pardon et pour éponger les dettes ainsi cumulées, les Grands Mobiles trouvent diverses solutions. Pour les uns, il s'agit d'offrandes qui ne répondent pas nécessairement à une fonction, à un désir de l'autre, mais bien plutôt par le fait des prodigalités dont elles témoignent, viseraient à se libérer d'un fardeau de redevances :

Je ramène toujours quelques choses, des choses inutiles comme dit toujours ma femme et chères. Elle aime bien les petites statuettes que j'ai ramenées d'un marché africain. Des machines japonaises, par exemple un appareil photo numérique il y a quelques années, elle pensait que c'était complètement inutile parce qu'on avait déjà deux appareils et que je paye un prix astronomique c'est vrai, mais j'étais fasciné, comme tous les mecs d'ailleurs, par les gadgets japonais et je me suis laissé emporté. C'est toujours dans le placard quelque part. Mais je reviens toujours avec des petits objets, des souvenirs pour les enfants et pour ma femme, pas pour moi-même. Ça peut être une petite boule de cristal. Ça peut être quelque chose de très simple mais quelque chose qu'ils gardent, une petite trace. Ma femme a 150 bouteilles de parfum. Elle ne sait pas où mettre les parfums ou des chocolats, des choses comme ça. Après, au bout d'un peu de temps, on se lasse parce que c'est toujours la même chose. C'est toujours les mêmes produits. C'est très souvent des marques de luxe, mais quand c'est 150 fois, c'est excessif.

Pour reprendre l'expression de l'un de nos interlocuteurs, il s'agit de trouver la « compensation » de l'absence la plus adéquate ; pour autant, l'oblativité n'est pas mesurée au fait que les cadeaux rapportés produits alimentaires (bonbons, vins, dragées, harengs de Hollande) permettent aussi à l'offreur d'en profiter.

Pour les autres, le retour peut être l'opportunité saisie de s'attarder, de déroger à la routine, de reprendre comme s'il s'agissait de confirmer les engagements familiaux. Ainsi, celui-ci pense à inviter l'épouse au restaurant le vendredi soir, aller à un spectacle en amoureux ; les relations aux enfants conduisent certains à une sortie au Mac Do, ou bien à s'offrir des moments intenses au petit déjeuner quand le retour se fait tardivement.

Tout se passe comme s'il fallait démontrer que la coupure (matérielle de l'absence) ne constituait qu'un épiphénomène et n'avait rien à voir avec une rupture (de contrat), comme si le Grand Mobile revenu s'efforçait par l'accentuation de l'effusion à ce moment-là, de se situer à un pôle social opposé à celui que la distance aurait pu imposer. L'un d'eux en explique clairement l'enjeu :

Quand je suis au loin, « je garde ma culture, je ne perds pas mes référents pour autant. Si, lors de mon déplacement, je vois quelque chose, je me dis « tiens ça ferait plaisir à l'une ou l'autre », le lien va se faire rapidement. Le fait d'avoir trouvé quelque chose sans l'avoir prémédité est intéressant aussi. Je pense que c'est pour qu'il n'y ait pas de doute que j'ai pu penser à eux là-bas. C'est plus pour montrer qu'il y a eu un lien là où il y a eu l'absence, d'un côté comme de l'autre. Au moment du retour à la maison, n'étant pas très productif, je choisis de rester tranquille à la maison plutôt que de travailler. C'est mieux par rapport aux proches de se trouver un petit temps de retrouvailles.

Ne seraient-elles pas simplement une forme d'appropriation du chez-soi, de la marque d'un seuil franchi ?

La forme du rachat, ce peut être encore de projeter de partir ensemble, pour « faire des ballades dans le coin, faire du VTT. Ma femme trouve que j'ai tendance à vouloir rester tranquille à la maison. Elle, elle a plus envie de bouger et d'aller découvrir des choses sur la côte ou dans les gorges de l'Ardèche ou dans les Calanques. » Voire, de programmer un temps de grands voyages en couple (Inde), ou comme celui-ci qui se fait magicien « chiche je t'emmène. Et l'on est parti quatre jours à Pékin ». D'autres encore, sur un mode comparable, s'engagent dans des promesses à l'horizon de la retraite ou d'une fin de carrière anticipée pour leur réalisation.

### 3. Une culture de la présence-absence.

Il ne s'agit nullement de cultiver l'ambiguïté, mais plutôt de chercher à rendre compte de ce qui singulariserait et identifierait en même temps ce Grand Mobile. On résumerait cela par une sorte de déconditionnement, un dé-délestage physique, matériel des relations humaines, du lien social. Il ne cesse d'expérimenter ce découplage sur lequel nous insisterons pour terminer cet examen des dimensions sociologiques du Grand Mobile.

#### 3.1. Le lieu d'ancrage n'est que rarement celui qu'il se trouve occuper.

##### Anecdote

J'ai une maison en Afrique ... C'est-à-dire que quand je travaillais au Burkina, pour des centres de formation de jeunes agriculteurs... L'on avait rebâti quelque chose et ils m'avaient construit une case. Je sais que c'est ma case. La dernière fois que j'y suis allé, c'était d'ailleurs très émouvant parce que j'arrivais sans prévenir du Mali... Un quart d'heure après, ma case était prête, c'étaient des gosses qui dormaient là. C'est un endroit où je me sens bien. Je suis ancré là-bas. Ça fait 8 ans que je n'y suis pas allé mais je suis ancré là -bas". L'attachement à son habitat, la fidélité à celui-ci n'est pas inscrite dans son credo, pour cela le Grand Mobile « se sent léger » ; l'un d'eux nous explique même : « je n'ai jamais été propriétaire, c'est pour ça que je suis très mobile dans ma tête en fait ». Et la plupart de souligner qu'ils ne se sentent pas perturbés, au contraire, par le fait que « ça va et ça vient ». Même s'ils peuvent aimer investir dans leurs maisons, se préoccuper d'améliorer le cadre, de s'y trouver bien, d'en profiter, il reste « qu'on n'y vivra jamais à vie, on n'y a pas d'attache ». Chacun fait valoir que ce qui l'attire tel un puissant aimant, c'est qui son village d'origine des Cévennes, à 500 kms où il a une petite propriété familiale dont il est hors de question de se séparer, qui une petite agglomération où il aime retourner pour se replonger dans les lieux, retrouver des amis de vieille date, « là-bas, le cercle d'amis d'enfance est très fort dans l'Est », qui retrouver chaque été la maison familiale de Provence et faire le tour de la famille, etc.

Cette disponibilité se mesure dans la facilité de déménager, « j'ai beaucoup migré » avoue celle-ci ! Au fond, le Grand Mobile serait identifié par cette grande plasticité adaptative, cette performance dans le déménagement, le changement de lieu qui n'est plus un frein dès lors aussi qu'il dispose de cet « entregent », de cette expérience et de cet art de la relation qui le rend capable de tisser rapidement des relations.

On ajoutera que des espaces peuvent être propices (structures de propriétés, qualités du cadre de vie...) et agir, telle une main invisible de la ville et du marché, pour orienter les points de chute des Grands Mobiles. À Grenoble, les Grands Mobiles enquêtés habitent, pour une large part au « balcon » (sur les hauteurs, à une vingtaine de kilomètres, et ils ont la ville sous leurs yeux), à Strasbourg comme à Rennes, la plu part vivent dans la ville centre, enfin à Lille le TCSP, mais aussi un fort attachement à la voiture des Grands Mobiles permet une répartition plus souple et plus large sur l'agglomération... « *Je me retrouve dans un endroit où il y a beaucoup de cadres ou d'épouses de cadres qui ont à peu près le même parcours, ou en tout cas qui bougent énormément. donc chacun a un peu le même état d'esprit, et a le souhait de s'intégrer rapidement.* » Certains soulignent que s'ils sont ouverts, ils sont aussi pressés dans l'établissement de ces relations et la réactivité des voisins à leurs sollicitations constitue un indéniable facteur d'instauration des relations de voisinage.

### 3. 2 Les relations sociales privilégiées sont celles entretenues avec les Grands Mobiles.

Tel est le sentiment général que nous transmettent les enquêtés.

Ce que je note, c'est qu'il y a une attirance pour les gens qui ont vécu la même expérience que nous, qui viennent de d'autres pays. Je ne m'estime pas une française ayant vécu et grandi en France. C'est vrai que mon enfance, mon éducation s'est faite en France mais ma vie professionnelle s'est faite à l'étranger. Je suis mariée avec un italien et nous avons beaucoup d'amis à l'étranger et les amis qu'on se fait ici tout naturellement, les gens qui sont à la fois attirés par nous et vers lesquels on est attiré, sont des gens avec la même expérience que nous. Ce sont de gens qui ont vécu à l'étranger ou qui sont étrangers. Les relations se font apparemment plus naturelles.

Les amis voyagent souvent beaucoup, ils « *ne mettent pas les pieds deux fois dans les mêmes sabots* ». Ces rencontres, cette sociabilité, ce plaisir d'échanger tiendraient essentiellement à cette assurance de s'ouvrir sur d'autres cultures : « *par différence avec ceux qui ne se sont pas frottés, des gens qui ont une vision élargie des choses sur ce qui se passe en France et dans le reste du monde...* ». Et certains insistent sur des mesures si étrangères du monde : tel voisin de Lannion s'inquiétant de la nécessité difficilement surmontable pour les enfants du Grand Mobile de poursuivre des études jusqu'à Guingamp, quand le père revient d'une mission au Japon qu'il s'avère trop lourd de poursuivre l'échange !

### 3.3. Les supports de l'ubiquité.

Pour fluidifier leurs relations, les Grands Mobiles font aussi appel à des systèmes numériques. Ceci ne leur permet-il pas d'approcher justement de cette ubiquité rêvée, à cette capacité de se « télé transporter » comme l'explique cet enquêté ?

Avec l'arrivée surtout d'Internet, la messagerie, je concentre de plus en plus mes déplacements. Le côté rendez-vous est quelque chose qui disparaît de plus en plus. La relation de face à face se justifie de moins en moins. Pour mon boulot, un de mes grands paris a toujours été de faire mon métier sans bouger d'ici. J'aurai dû être à Paris, ou à Londres ou à New York ou dans une mégapole où il se passe quelque chose culturellement. Et il est vrai que grâce à ça aujourd'hui, je peux vraiment me permettre d'être à Lille, je bosse énormément à Paris, j'ai des responsabilités sur Paris sans y vivre. Et je suis référencé comme un acteur culturel important à Paris, sans être à Paris.

L'utilisation de ces dispositifs ne se réduit pas à un aménagement des conditions de travail ; ils débordent sur la vie quotidienne ; mais surtout ils permettent des mises en réseaux qui assurent une permanence de contacts tout en n'organisant pas de « visu » : *« Je fais quelques achats sur Internet, je l'utilise pas mal à diverses fins maintenant. Le faire part de la petite dernière, on l'a commandé sur Internet. Je peux envoyer des photos par e-mail, mais pas le faire part. Messagerie électronique pour les relations familiales »*.

On observe la montée de l'e-group comme maintien de cette présence / absence permettant de capitaliser les événements et les histoires de chacun des membres du groupe pour l'ensemble sur le mode numérique : *« En fait, on est toute une bande de copains, on s'est rencontré au collège, on était ensemble du collège à la terminale. Donc on a fait toutes les bêtises de ces âges-là, de ces périodes-là ensemble, et en fait tout le monde est un peu partout à Rennes, il y en a un en Irlande, le troisième à Paris, le quatrième, enfin en Australie, et on a un e-groupe en fait. C'est une espèce de système qui fait que chaque fois que j'envoie un message, les 10 le reçoivent en même temps. Et donc on se suit de partout, il y en a un à Strasbourg, enfin, et où qu'on soit, on est tout le temps au courant, informés, donc c'est les photos de la petite dernière, etc. »*

## Partie 4

### La ville et son double

Dans cette séquence, nous allons suivre le Grand Mobile dans un autre registre. Celui-ci, « missionnaire » des temps nouveaux, circule dans des réseaux en tentant de reconstituer des équilibres au loin comme de retour dans sa « base ». On pourrait montrer que ces circulations participent de la mise en réseau des villes, des régions ou des pays dans un processus de métropolisation. Ne serait-il pas un « voltigeur » porteur des perspectives d'agencements spatiaux différents ? Ne représente-t-il pas un utilisateur éphémère mais courtisé des services, des supports de déplacement ? Son importance ne tiendrait-elle pas au fait d'un potentiel d'accroissement consistant dans les sillages de la mondialisation, des refontes engagées des entités étatiques continentales et qu'il s'avère encore conseiller influant voire décideur disposant personnellement ou du fait de ses fonctions, de moyens économiques significatifs ? S'agit-il des hommes d'affaires métropolitains chers à G. Martinotti, de ces grands clients des transports (businessmen, décideurs...) qui, du fait du poids économique qu'ils peuvent représenter, les relations aux décideurs locaux qu'ils maintiendraient, pèseraient sur les choix d'aménagement des territoires ?

**Le Grand Mobile participe sans doute de façon indirecte et probablement modeste au renouvellement des armatures urbaines.** En utilisateur, il stimule tout aussi discrètement la mise au point de nouvelles formes de services : ceux du déplacement, de l'accueil, de l'hospitalité qui permettent d'approcher le *fun*, la glisse sans à coups, sans blocage technique dans ces réseaux. En s'attardant encore à leurs nœuds, il espère trouver des dispositifs qui ne dissuadent pas culturellement grâce à une similarité des services communs à l'ensemble de son monde ; n'incarnerait-il pas Babbitt, ce héros du roman américain de Sinclair Lewis des années 20 ? Dans celui-ci, l'auteur y montre comment, par les attentes qu'il manifeste à l'égard des lieux d'accueil (hôtels...) Babbitt oscille entre des perspectives identitaires et une aspiration à la standardisation, voire à une universalisation des propositions en termes de prestations et de services pour permettre à l'américain moyen de se sentir partout chez lui.

**Le Grand Mobile ne serait-il pas attiré vers deux perspectives politiques opposées : l'une universelle, l'autre locale, particulière, vernaculaire.** La première pousserait à susciter des propositions d'espaces, de services standard, qu'on pourrait ainsi constituer en un tronc commun de dispositifs fonctionnels, efficaces, universels. La seconde issue des attentes du Grand Mobile soutiendrait des disparités, des différences, des ruptures qui rendraient agréables, attractives les

conditions de mobilité. À notre sens, c'est l'hypothèse que nous explorons, **chacune incite, appelle ou suggère des cités et des villes opposées**. À cela, nous ajoutons que ces aspirations d'apparence contradictoires peuvent traverser les mêmes personnes, comme si le Grand Mobile opérât une brutale translation d'un pôle universaliste à un repli localiste. Blasé, il perdrait le goût des différences, puis témoignerait du dégoût, de la répulsion des standards. Pour ré-instaurer du plaisir et la sensation de revivre, il rechercherait le relief des différences (immédiatement ou à échéance) ; et de ce fait, il stimulerait les deux faces des territoires de la ville générique : face internationale et la dimension du terroir.

## 1. La ville « archipel et générique ».

**Cette première ville serait mondiale, universelle, proposant des éléments structurels de base que l'on retrouverait quel que soit le pays, la région.** Les standards internationaux qui attirent les faveurs de bon nombre de nos Grands Mobiles constitueraient ces composantes. D'abord, il semble se situer dans une dimension politique à visée universelle. Cette perspective ne méconnaît pas les différences et les conflits des civilisations qu'il approche ; mais, toute la mobilisation sociale du Grand Mobile tend à dépasser ces différences pour retrouver des convergences, des passerelles, on l'a aperçu dans le chapitre précédent, où il est apparu comme passeur, comme reniant toute fatalité du repli, de la fermeture. L'un de nos interlocuteurs soutient que :

Le business est au-dessus de toute culture, ou religion ou n'importe quoi. Et, quand les gens sont face à des affaires, je pense qu'il y a une sorte de relation simplement de business qui est assez amicale, d'hospitalité ; je dirais que, globalement dans le monde entier, on trouve une sympathie naturelle, qui est parfois plaisante dans des pays où vraiment les cultures sont opposées.

Au-delà de ce credo universaliste du business, le Grand Mobile en arrive à déplorer la tristesse qui semble marquer les villes parce « qu'uniformes, répétitives ». À Istanbul, New York, le Grand Mobile a parfois l'impression d'être au même endroit, dans un même cadre de vie, avec des villes devenues des centres commerciaux : « *des villes qui deviennent des moles sauf qu'il n'y a pas de toit couvert comme dans les grands moles américains, mais c'est la même chose* ». Le Grand Mobile n'est-il pas un acteur innocent et consentant à des formes de villes ? N'accompagne-t-il pas l'affirmation d'une ville générique, mondiale ? N'en esquisse-t-il pas le portrait en creux autant que l'attente quand il décrit son idéal de ville : « *une ville très ouverte, très fonctionnelle avec beaucoup de possibilités de bouger rapidement, avec des programmes... Un savoir rapide, des écrans d'ordinateurs, des manipulations tactiles simples, dans les hôtels plutôt, dans le TGV peut être* ». Mais cette fluidité et cette standardisation revendiquée, le Grand Mobile l'attend plus particulièrement dans deux nœuds essentiels à ses périple : l'aéroport et l'hôtel.

### 1.1. L'aéroport.

« Les aéroports participent sur ce point au mouvement dans lequel se disperse le corps de la ville. Les facultés ici, l'aéroport là, les centres commerciaux ailleurs, chaque élément emportant avec lui quelque chose de

## 1°- Une porte.

Dispositif complexe, il représente une des grandes portes d'un territoire qui déborde souvent la ville ; établie souvent loin d'elle, avec deux faces : l'une qui ouvre sur le lointain extérieur (un aéroport comme Roissy c'est 140 compagnies aériennes qui relient la région de Paris à 510 villes et 136 pays), et l'autre face qui organise les jonctions de cet aéroport à la ville et au territoire proche.

## 2°- Un centre.

**L'aéroport international tend à devenir un centre, voire un monde par sa taille** déjà. Ainsi, toujours Roissy, à 30 kms de Paris, sur les 3 200 hectares occupés, 55 000 personnes s'emploient à veiller aux flux de 85 000 à 120 000 personnes qui s'y croisent chaque jour et pour la sécurité desquelles 1300 policiers y exercent leurs services<sup>33</sup> ! Dans cette plate-forme aéroportuaire 600 entreprises industrielles, 400 sociétés de fret aérien y développent leurs activités. Nous l'avons enregistré déjà, les Grands Mobiles apprécient les éléments de confort, souvent réservés (espaces non publics) et auxquels ils peuvent accéder dans divers grands aéroports : les lounges et salons, les douches et massages. Mais en questionnant sur ces propositions, tout de suite on entend qu'en : *« termes de services, il y a plein de choses à faire. Il n'y a pas de poste, pour trouver une boîte à lettres, il faut la chercher ! Il n'y a qu'une pharmacie au Charles de Gaulle, une ! Des restaurants et tout ça, il y en a, mais il n'y a pas que ça. Il n'y a pas de coiffeur, de pressing. Tous les jours, je me dis : je vais monter un pressing à Charles de Gaulle" »*.

Beaucoup de compléments de services sans doute, mais comme le remarque cet autre, les différences sont considérables entre escales ; aussi le grand problème tient dans un minimum d'uniformisation des propositions pour ces zones où des Grands Mobiles de partout débarquent, se croisent sans qu'ils aient une idée de ce qui existe ou manque à l'arrivée. Au-delà de cette considérable disparité des offres de prestations, bon nombre soulignent que plus on connaît, plus on cherche à s'éloigner de ce lieu. Alors, pour modifier cette image qui tient en partie à ce qu'énoncent les Grands Mobiles, **les responsables de**

---

<sup>33</sup> Et l'on voit ainsi que les passants, les passagers qui empruntent l'aéroport sont beaucoup plus nombreux (et inorganisés) que ceux qui s'activent à son fonctionnement.

**ces grands équipements ne seront-ils pas incités à faire plus et réaliser « aéro-ville »,** une composante de cette ville générique dont Koolhaas nous entretient ?

### 3°- Un centre commercial.

Le *duty-free* fait toujours recette et les activités commerciales représentent pour les gestionnaires des aéroports un apport financier important voire indispensable. Quoiqu'il en soit, l'aéroport désigne aussi pour les Grands Mobiles le lieu du shopping. Du reste, à peine arrivé et prêt à repartir, bon nombre soulignent qu'ils concèdent toujours au rite de passage dans ses boutiques et constatent que l'on y dépense beaucoup d'argent en fréquentant ces galeries. Par habitude, c'est le lieu de liquidation de ses derniers deniers locaux reçus pour ces voyages, sans avoir véritablement le temps, en achetant « à la sauvette ».

Moi, je dépense systématiquement ce qu'on me donne dans ces boutiques d'aéroport, même si c'est trop cher. On veut faire plaisir et l'on ne trouve pas une autre solution parce que je n'ai pas le temps pour faire des achats en ville. Je ne m'arrête pas pour ça. Et, le seul endroit où l'on puisse faire l'achat de quelques bricoles (bouteilles d'alcool, vin, tablette de chocolat, parfum) c'est dans ces boutiques d'aéroport.

## 1.2. L'hôtel.

### 1°- Pool.

L'hôtel représente aussi un pool de services sur le choix duquel s'appuie toute la vigilance du Grand Mobile ou des agents qui, dans le pays de passage, procèdent en son nom. Il doit offrir les dispositifs de connections, d'engrenages indispensables à la constitution d'une chaîne fonctionnelle sans faille entre le monde du bureau, la base arrière du Grand Mobile, et le front sur lequel se développe sa mission. Pour ce bureau d'emprunt, le Grand Mobile ne revendique nulle personnalisation, il attend seulement de pouvoir travailler à l'hôtel. Il recherche au contraire le standard de services qui lui permet de conjurer l'événement, de ne pas se trouver en difficulté du fait d'un imprévu, d'une rupture :

Quand on sait qu'on va avoir une imprimante là-bas, on n'amène pas d'imprimante. Une fois je ne savais pas si j'allais trouver une machine pour faire 4 trous. Il faut un minimum d'équipements pour des connections de portable, pouvoir passer des fax. N'oublions pas que, depuis 2 ans, il y a une évolution dans les hôtels comme la photocopieuse.

Mais le critère des critères, « c'est que nous soyons complètement connectés, via l'*Electop*', le web et compagnie ; la capacité de réseau de communication de l'hôtel, de moyens modernes de télécommunications : ça c'est un critère ! Que les chambres soient équipées de connexion Internet, éventuellement. Elles ne le sont pas toutes ; aux Etats-Unis si, mais dans d'autres pays, non ! » Par tous ses réseaux de relations, le Grand Mobile se renseigne. Et s'il constate que dans la plupart des hôtels internationaux, ça se développe, certains restent à la traîne, et ne mettent pas en place ces dispositifs de « façon très pratique », c'est-à-dire prenant en compte les arts et manières d'opérer de leurs clients.

## 2°- Hospitalité.

Hôtel attractif, il peut prendre aussi, aux yeux de certains, des allures de centre potentiel avec piscine et salles de sport ; autour ou dans le voisinage de celui-ci, certains verraient bien s'organiser « un match, un événement sportif, un loisir... », parce qu'on n'a pas le temps de courir et se déplacer.

La gamme des prestations attendues, à la fois évasion, loisir, travail sans oublier pour certains une attention sourcilleuse sur les tarifs, quand les missions imposent des forfaits, souligne les degrés de contraintes. Il déclare souvent ne pas vouloir prendre de risques sur l'hôtel, ce qui explique que le Grand Mobile, arrivé à l'étranger, aime retourner dans ceux qu'il connaît. Il apprécie ces hôtels où l'on peut se faire servir des boissons, un plateau-repas 24 heures sur 24, ou bien formatés pour échapper à de désagréables surprises, aux imprévus ; certains pays, comme le Japon ne garantissent pas toujours contre tel ou tel inconvénient, notamment quand il s'agit de surface, de grandeur du lit, de qualité alimentaire... Nos interlocuteurs confient souvent l'accueil à des chaînes parce qu'ils savent ce qu'ils vont trouver, car ils recherchent dans l'hôtel une qualité d'hospitalité. Ils se montrent très exigeants sur la propreté et tout simplement le repos.

Les bienfaits attendus de l'hôtel tiennent dans une gestion adaptée des relations. D'un côté, plusieurs nous expliquent que cet équipement permet de s'échapper de relations amicales ou de travail avec trop d'implications. Ceux-ci n'apprécient pas la *guest house* que la société met à leur disposition en Namibie du fait que l'on se retrouve à vivre constamment dans une proximité gênante de collègues, avec un service aléatoire ; ou encore cet autre qui, après plusieurs expériences de vie chez des amis new-yorkais, pense que quand on est sur des déplacements courts, de 4-5 jours, c'est très difficile de s'adapter au rythme de vie des gens :

On arrive chez eux, je ne suis pas en vacances, je n'ai pas le temps de passer deux jours à offrir des fleurs et à aller au restaurant, il faut que je sois dans l'action.

Cette retraite indépendante par rapport aux relations, aux fournisseurs, aux clients constitue un agrément, un confort en soi, à la liste desquels s'ajoute la civilité, l'affabilité et la tranquillité. Car certains apprécient aussi de n'être pas totalement des anonymes, que l'un des responsables de l'hôtel connaît leurs habitudes...

### 3°- La grande ville serait-elle contournée ? oubliée ?

On l'a déjà souligné, elle se trouve souvent reléguée à distance, lointaine. Certains de nos Grands Mobiles expliquent cet écart en avançant des raisons de qualités environnementales ; le découplage de la ville et de son aéroport permettrait « d'éviter des nuisances insupportables ».

Cette implantation aurait des conséquences en termes de fréquentations par cette frange de population, **la grande ville ne serait plus inéluctablement le lieu incontournable des services, ni un recours ou un passage obligé.** Le Grand Mobile deviendrait, dans cette hypothèse, un usager qui s'absente ou se dispense de la ville, l'ignore parce que les Nouvelles Technologies de l'information et de la communication, les hôtels des aéroports éviteraient des coûts, offriraient les services tout aussi avantageux et rendraient inutiles les recours à des services urbains. **L'hôtel prendrait l'allure d'une « île urbaine », une petite ville en soi dans laquelle les Grands Mobiles seraient assignés à résidence.** Ils nous expliquent que, dans ces lieux, se tiennent les conférences, toutes les réunions de la délégation, et les repas :

Souvent, on tient des réunions dans les hôtels même puisqu'il nous arrive parfois de faire des voyages express, donc on vérifie que les hôtels sont suffisamment bien équipés, avec la possibilité de faire une vidéo projection, des choses comme ça ! En gros dans ces pays-là, on visite l'hôtel et c'est bon !! À certains moments d'ailleurs, on ne sait même plus où l'on est ! C'est un peu pareil à New York, Chicago ... La plupart du temps, au bout du quatrième jour, j'essaie de mettre le nez dehors. Mais il nous est arrivé d'aller aux Etats-Unis pour une journée, sortir de l'aéroport aller dans une salle de réunions, donc à l'hôtel, et reprendre l'avion du soir sans se préoccuper du cœur de la ville ! Des hôtels qui sont parfois situés près des aéroports. D'ailleurs on le voit bien, si vous allez à Roissy, il y a toute une série d'hôtels, très grand confort qui sont des lieux de réunion d'hommes d'affaires, et qui viennent du monde entier et restent à Roissy !

## 2. La ville domestique.

Celle-là désigne la ville de la vie familiale, le « port d'attache » le retour venu. Les villes où les Grands Mobiles sont domiciliés offrent des opportunités différentes ; ils se montrent particulièrement avisés dans les choix de leurs installations. Cette ville domestique, il la compose à leur image. Quelques traits généraux peuvent être repérés, mais dont les variations tiennent compte des propositions offertes par les villes et de paramètres d'aspiration des Grands Mobiles.

Déménageant fréquemment, les Grands Mobiles cultivent cet art du savoir repérer qui oriente sans doute une façon de l'investir, de l'investiguer. Et comme ces Grands Mobiles sont à la fois des personnes cultivées, disposant d'entregent d'un art de la décision qu'ils éprouvent fréquemment, ils orientent clairement leurs recherches en fonction d'objectifs de vie précis.

Une ville de qualité, au sens où les moyens économiques dont ils disposent élargissent leurs possibilités de choix. Et on retient en particulier une sensibilité affirmée à la qualité environnementale :

J'ai trouvé une maison pas très loin d'un golf, dans une zone vraiment résidentielle très belle. Ce sont plusieurs petits villages en fait qui se sont regroupés et nous on est entre deux, à Villeneuve d'Ascq. C'est très beau. Le matin, on est réveillé par les oiseaux. On a l'impression d'être à la campagne et puis avec le métro, on est tout de suite dans Lille. On est déjà dans un coin très très agréable et très vert de la région lilloise. Il y a un grand parc. Il y a des lacs. Il y a tout pour faire des ballades, à pied ou à vélo dans un rayon de 2 kms. On est privilégié ». « On a cherché un habitat avec un petit coin de terrain pour pouvoir sortir de chez soi, tout en étant chez soi... et sortir aussi de l'agglomération pour être un peu à la campagne .

Ceci n'est nullement attaché à une ville. À Grenoble, ils sont établis « au balcon », c'est-à-dire dans ces petites communes en piémont, aux alentours de la ville ; cette situation leur permet d'échapper à la pollution qui stagne dans la ville, aux fortes chaleurs de l'été tout en bénéficiant des accès rapides à la ville ; les Strasbourgeois préfèrent, bénéficier de la proximité en s'installant dans le centre, mais en se donnant les moyens de s'échapper le week-end venu, en s'aérant dans les Vosges tandis que les Rennais se disposent de manière plus indifférenciée dans l'agglomération, notamment du fait des tensions sur le marché du logement.

Le logement anti-stress, qu'il se situe à la campagne, au centre de la ville (en hauteur : impression de légèreté) confortable, et dans le centre de la ville, sans problème de parking. Il doit présenter les qualités d'un bon espace de repos, de tranquillité, de sécurité, de libération pour chacun des membres

de la famille. En effet, on le choisit pour des propriétés qui ne mettent pas l'un ou l'autre en situation d'être corvéable à merci : « *On a choisi ça au départ parce que les enfants étaient petits, et ma femme n'avait pas l'intention de faire le chauffeur de taxi...* ». Ce logement doit encore assurer cette souplesse de substitution dans le jeu des fonctions parentales, des récupérations possibles... Un des pôles important, c'est l'accès ou la proximité des lieux scolaires, de formation<sup>34</sup> :

On a pris l'école. On a mis un compas. On a fait un cercle de 1,5 kms et on a demandé aux agences immobilières pour une maison dans le cercle. » « Ma préoccupation première, c'était l'école. Il fallait que je trouve une bonne école et à côté de cela, on allait trouver la maison parce que je ne voulais pas non plus être en difficulté après pour accéder aux bonnes écoles. C'était mon critère primordial, c'était une bonne école.

La ville frein ou accélérateur, rampe de lancement vers une porte rapidement accessible ne semble pas constituer une réelle préoccupation. Certes, les uns ou les autres relève à l'occasion une proximité de l'embrayeur de mobilité :

Il en découle un emplacement central qui fait qu'effectivement, il y a le métro, les gares. L'aéroport n'est pas loin. Évidemment, mais ce n'est pas le critère de choix de l'appartement en centre-ville. C'est à 7 minutes à pied de la gare, à moins d'un quart d'heure de l'aéroport...

Le Grand Mobile donne plutôt l'impression de vouloir échapper à des contraintes trop simples de vitesse, pour précisément aussi bénéficier des opportunités de lenteur, d'immersion dans la ville qu'il domestique... Cette ville domestique n'est pas non plus unique ; ils disposent de relations comme de résidences secondaires qui leur permettent de diversifier leurs ports d'attache au temps des loisirs.

Et sans se situer nullement dans une perspective typologique, on aura remarqué trois grandes tendances d'appropriation de la ville par le Grand Mobile : celle du Grand Mobile urbain installé au centre de la ville centre (qui lui permet de jouir de la vie mondaine culturelle, sportive, d'animation...), celle du Grand Mobile pris par des exigences familiales, qui lui impose une ville à la carte, reliée par l'utilisation efficace de la voiture, enfin le Grand Mobile moins satellisé par la ville et qui oscille entre le repli à la périphérie et la contrainte répulsive à venir à la ville pour les services minimaux.

---

<sup>34</sup> Cette préoccupation du Grand Mobile l'assimile-t-il au col blanc qui attend des services précis dans la ville domestique ? On note : « Cet individu de référence, hautement diplômé, est aussi soucieux de la réussite scolaire de ses enfants ; ses loisirs sont sportifs ou culturels, mais toujours distinctifs, et exigent des aménagements spatiaux de qualité. C'est du moins ce portait robot qui transparaît des informations contenues tant dans les messages publicitaires que dans les articles de presse où l'on retrouve en leitmotiv les termes de technopoles, parcs d'activités tertiaires, golfs, parcs de loisirs, palais des congrès, musées, palais des festivals et tous aménagements propices au tourisme d'affaires... », V. Biau, L'architecture comme emblème municipal : les Grands Projets des maires, Paris, PCA, 1992.

Le Grand Mobile recherche aussi le typique, le vernaculaire, le régional, le villageois, le local, le terroir. Une telle inclination traverse, semble-t-il, la catégorie dans son ensemble. On serait presque enclin à relever que certains privilégieraient plutôt la ville générique par « raison d'entreprise », par souci d'efficacité, sens du devoir et de la responsabilité. Installé dans cette mission, le Grand Mobile rechercherait ces dispositifs pour les conditions favorables qu'ils constituent, pour l'optimisation de leur mission qu'ils assurent, dussent-ils faire taire, ou remettre à échéance, à un autre moment et dans un autre cadre, l'expression ou la satisfaction de leurs aspirations personnelles.

Cet autre dit la jouissance que lui procure ce local, ce terroir « sympa » qui permet de « respirer » et d'accéder à des saveurs différentes. Comme si, en contre-point (ou à l'opposé) du standard universel, des territoires exotiques, singuliers avançaient d'irrésistibles arguments de séduction. Cette fringale de la différence, de l'expérimentation concerne à la fois le gîte et le couvert.

« *Je n'aime pas trop les hôtels types où tout est standardisé, sans personnalité* » a-t-on souvent confié. Aussi, dans des situations moins risquées (notamment sur le territoire hexagonal), certains recherchent des hôtelleries de terroir, des hôtels anciens corps de ferme; d'autres en font même un principe, quand il s'agit d'accueillir des industriels en prospection pour des investissements, car ils suggèrent en même temps « un art de vivre » différent susceptible d'être, toute chose étant égale par ailleurs, un argument de conviction.

Et le formatage international de l'hôtel fait qu'on n'est pas dépaysé pareil, y compris dans l'assiette ! Tout autant les Grands Mobiles dans l'hôtel ou à l'extérieur, apprécient les cuisines différentes, les mangers locaux. « *En Amérique du Sud ou au Moyen-Orient et en Asie, on est familier de ces cuisines-là* ». Plus, certains se font une spécialité de l'escapade culinaire : « *J'en profite toujours pour sortir un peu, pour me changer les idées, je ne mange jamais dans les restaurants des hôtels ! ce n'est pas très typique, je préfère aller dans un bon resto local !* ». Et quand on mange typiquement brésilien, portugais ou tunisien, on a envie d'en savoir un peu plus et, ce faisant, le sentiment des différences devient plus aigu.

Ces expériences ne vont pas parfois sans des accidents de parcours mémorables, voire des ennuis ! Celui-ci se souvient encore des souffrances d'un collègue qui, au Cambodge « avait bouffé des trucs dans un restaurant tenu par un français, il y en a été malade, sur le flanc ! Il mangeait des steaks tartares, il ne faut pas chercher ailleurs. » Autant les expériences européennes ne dégénèrent pas beaucoup, autant le principe de précaution prédomine face à d'autres cultures :

Pas de boa, pas de singe ! Je préfère savoir ce que je mange, et je mange si possible dans les restaurants où je regarde un peu comment c'est fait... Quand vous avez été intoxiqué comme ça m'est arrivé en Indonésie, à en crever pendant deux trois jours, sans savoir ce qu'on a eu d'ailleurs, quand vous êtes sous antibiotiques, après vous regardez : eau minérale, mieux vaut savoir ce que l'on mange.

### 3. Un des trait de l'identité : le Grand Mobile blasé ?

**Le Grand Mobile** se trouverait dès lors incité à des prises de risques limités, à des usages modérés et prudents des variations ; de ce fait, il **ne cesserait de se retenir, de se frustrer, et d'évoluer dans des univers modérant, neutralisant les différences.**

#### 3.1. Les médiocres satisfactions tirées des voyages.

Les Grands Mobiles en mission éprouvent de piètres attractions à l'égard de ces lieux et la litanie des raisons pour lesquelles ils ne s'en satisfont pas toujours s'allonge : *« Je n'aime pas trop les hôtels types où tout est standardisé, où l'on est sur les normes internationales, où il manque complètement, de personnalité. Je n'aime pas le style Novotel, Holiday Inn. C'est pareil partout. C'est vrai que ça peut être commode pour certaines personnes parce qu'elles n'ont pas besoin de reprendre de repères partout où elles vont. »*... Quand on fait référence à la logistique pour tout ce qui est de manger, de dormir, etc. : *« l'attrait est assez réduit. On est quand même souvent dans des chambres d'hôtels, et une chambre d'hôtel au Burkina Faso ressemble à une chambre d'hôtel en France ou ailleurs. Donc, l'exotisme n'est pas au rendez vous ! »*. Et celui-là fait immédiatement écho à ce regret : *« j'ai horreur des hôtels internationaux où je n'ai pas le sentiment d'avoir voyagé, je préfère les petits hôtels sympas. C'est vrai que, quelquefois, c'est important d'avoir la climatisation s'il fait très chaud, mais ce n'est pas toujours nécessaire. Je voyage depuis 18 ans en Afrique. J'y vais aussi par goût. J'aime cet endroit. Sinon en termes de qualité d'hôtels, on est amené parfois à coucher dans des endroits complètement incroyables. Je dois souvent aller dans des coins paumés, dans des sites où il y a un confort extrêmement réduit. C'est un peu fatigant, il fait chaud, mais ça ne me dérange pas vraiment »*. Bref, des gens à *« l'air malheureux, triste, en retard, stressés... Personnellement, je n'aime pas trop l'espèce de formatage international qui fait que, où qu'on aille, et où qu'on passe, c'est la même chose, on n'est pas dépaycé, c'est pareil y compris dans l'assiette... »* Bref, *"voyager, ça n'apporte pas grand chose"*.

### 3.2. « Se maintenir en dehors de soi-même ».

Il leur est parfois nécessaire de s'échapper de ce qu'ils peuvent ressentir comme une « assignation à résidence » ; n'est-ce pas ces frustrations accumulées qui conduisent à recourir à des moments de détente, à aspirer à d'autres ambiances que celles confinées et convenues ? On pourra faire des rapprochements avec le fait que certaines destinations soient plus prisées que d'autres. Prenez les Etats-Unis :

C'est très froid, hôtel, climatisation ; c'est « on bouffe de la merde », parce que c'est vraiment l'expression qu'il faut pour la nourriture là-bas. La seule façon pour manger correctement, c'est d'aller dans un restaurant européen ou chinois. Vous prenez le taxi, le chauffeur est très sympa, on discute, mais la voiture est climatisée, fermée de partout. On roule sur des routes qui sont gigantesques, bourrées de bagnoles, tout le monde roule à la même vitesse et l'on doit tous se plier à une même façon de vivre. C'est ça en fait que moi je ne supporte pas. Quand on arrive à l'hôtel, c'est comme ça et pas autrement, c'est telle chambre, tout est réglé. À la limite, ce qui fait le charme de la Russie, c'est ce côté anachronique qu'on retrouve. Même en Russie, on va trouver des gens dans la rue qui vont nous interpeller. Il y a un charme, il y a un contact avec les gens, il y a des trucs très spécifiques. Il y a un côté un petit peu « aventure » alors qu'aux Etats-Unis on ne découvre rien du tout.

Paradoxalement, il peut se trouver que certaines offres, moins satisfaisantes sous l'angle du confort, aient intrigué à ce point d'avoir abordé l'étrange, fait apercevoir des différences d'univers si inattendues, si inimaginables que le voyage reste une référence :

Il y avait une baignoire ancienne en ferraille avec des pattes qui n'étaient pas recouvertes avec de l'émail, vraiment la vieille baignoire ! Et à côté, un lavabo comme on en avait dans les années 40, un robinet au milieu, mais pile entre les deux lavabos. Le sèche-serviette c'était un tuyau qui traversait tout l'immeuble sur une dizaine d'étages et quand il arrivait dans la salle de bain, il formait 2 S et qui marchait à l'huile. Et ça chauffait, parce que c'est quand même un pays froid. Des trucs atypiques, supers et que moi j'aime dans les voyages. C'est beaucoup moins intéressant d'aller aux Etats-Unis.

### 3.3. L'impossible dépaysement.

Alors, **le Grand Mobile ne souffrirait-il pas d'une incapacité à se dépayser ?** Prise de conscience qui se réalise quand la famille, les amis posent la question : « *Qu'est ce que tu as vu ? L'aéroport !* ». Tel est le laconique résumé de « voyage » que tel Grand Mobile avoue avoir fait plusieurs fois à ses interlocuteurs ! La logistique internationale n'y est évidemment pas pour rien, car par sa fonctionnalité universelle, sa célérité pour ne pas dire sa brutalité, elle conduit à cette impression d'aplatissement, de

similarité. Je prends l'avion nous explique celui-ci, « c'est comme si j'allais au bureau à 12 000 kilomètres d'ici ». **Les réseaux-tunnels le long desquels circulent les Grands Mobiles leur donneraient l'impression d'être resté dans la société.** D'où une aspiration manifestée par quelques-uns, aspiration paradoxale, d'une indispensable préparation au voyage. L'un d'eux nous a confié faire un détour chez un ami, à la Goutte d'Or, avant de s'envoler pour l'Afrique ; on va jusqu'à souhaiter retrouver de la lenteur dans le voyage.

Cette incapacité de s'étonner ouvre à une situation douloureuse : elle se nourrit de l'impression, qu'avoir atterri quelquefois, opéré quelques passages en ces pays, conduit à une lassitude inspirée d'une absence de nouveauté, d'un ressassement du déjà vu qui inspire de l'ennui : « *ça banalise, ça enlève le côté « surprise », qu'est ce que va être ce pays, ce lieu, et après, on s'habitue* ».

Cette perte de repères qui tient en éveil, suscite des émotions, de la surprise s'épuise, le changement de paysage ne dégage plus un parfum d'exotisme et d'aventure, n'apporte plus cette sensation d'être ailleurs. Telle se retrouve en Espagne sans l'impression d'y être. Tel autre avoue : « *qu'il y a des pays que je connais mieux que d'autres ; il y a des villes où je vais depuis longtemps, je suis comme si j'étais de là-bas* ». À propos, de d'autres continents, on a déjà fait le tour de la question : le déjà-vu, stéréotypé n'enthousiasme plus. L'Afrique par exemple : « *que vous soyez à Luanda ou à Lagos, c'est toujours les mêmes décors, le marché, c'est toujours pareil. Tout le côté-bibLOTS des pays, c'est fini, des babioles et à force des allées et venues, on n'a plus le réflexe d'acheter* », de s'intéresser.

L'expression d'un tel désenchantement témoigne des traits les plus aigus du blasé, indifférent aux différences des choses, las (nous avons signalé au départ que cette expression de lassitude frappait ceux qui étaient attentifs à repérer les Grands Mobiles) de ces petites différences qui deviendraient négligeables, insignifiantes, qui seraient même définitivement gommées ! Bref, **le Grand Mobile serait affecté d'une sorte de carence conduisant à ne plus pouvoir accéder à un dehors, incapable d'apprécier l'exotisme puisqu'il n'enregistre plus de variations, de différences et au total n'est plus en capacité de s'extasier.** Il ne peut plus s'extirper de soi-même, à ce point que l'univers qu'il traverse ne le distrait plus de ses activités, n'a plus la puissance suffisante pour le tirer hors de ses préoccupations.

**On peut donc se demander si le Grand Mobile ne serait pas affecté de formes d'épuisement.**

Cette lassitude, cette difficulté accentuée à ne plus vibrer lorsqu'il retourne dans des pays qui ne lui sont plus étrangers, le fait qu'il accorde une attention distante à l'égard des paysages, qu'il s'habitue ou ne voit plus les situations singulières, ne se laisse toucher que par quelques rencontres, témoigne d'un trait que nous prenons pour important du Grand Mobile. En tous les cas, cette disposition semble être largement conditionné et induite en même temps par deux paramètres. D'une part, la logistique

moderne du transport et de l'accueil qui produit un ensemble fonctionnel universel. L'hôtel international, l'aéroport par lesquels nos enquêtés transitent, suscitent un mélange d'attraction, de plaisir mêlé d'une répulsion tempérée par les traitements et les égards que les grands mobiles y trouvent. D'autre part, ceux-ci attendent plus que les nœuds de mobilité soient des centres qu'ils ne recherchent la proximité, les destinations du centre des métropoles. À moins que ces derniers ne lui proposent de la mise en scène suffisamment renouvelée pour qu'ils puissent se « distraire », être ravi par une parenthèse folklorique, patrimoniale, culinaire. En cela, il participe d'un soutien à une organisation urbaine pour une large part fonctionnelle universelle avec quelques bribes de particularismes.

## Partie 4

### Les Grands mobiles, de drôles de types.

Les pages qui précèdent, riches en citations, donnent une vision éclatée des Grands Mobiles présentés à travers une situation, un détail, une anecdote. Il convient de redonner de l'épaisseur à ces acteurs. Et, par-delà la diversité des pratiques de repérer des types de Grands mobiles. En effet, notre présentation donne le sentiment d'une l'unité des pratiques et des points de vue. Or, il n'existe pas un Grand Mobile mais des Grands Mobiles. Cet exercice de classification nous conduira à définir et à affiner cette catégorie encore floue et probablement à « déclasser » des Mobiles abusivement qualifiés de Grands Mobiles. En effet, nous avons accordé *a priori* cette appellation à toutes les personnes rencontrées lors des entretiens, mais certaines d'entre-elles ne le « méritent » peut-être pas ! En la matière, nous ne cherchons pas, bien évidemment, à accorder un label, mais à identifier des acteurs aux pratiques singulières et novatrices.

**Les différents portraits dessinés sont des idéaux-types au sens wébérien du terme.** Ce sont des utopies parfois très réalistes. Mais le plus souvent, nos enquêtes nous ont conduit à rencontrer des formes hybrides, des figures « mi-figure, mi-raisin ». Dans les pages qui suivent, nous présenterons tout d'abord les grandes lignes du portrait considéré, en grossissant les traits significatifs afin de mieux en souligner l'originalité. Dans un second temps, à l'aide d'un entretien retravaillé, nous illustrerons notre propos. Mais avant de présenter ces portraits, il n'est pas inutile de préciser comment nous les avons construits.

# 1. La construction des types.

À la lecture des entretiens, « spontanément », des types, des figures fortes semblent émerger et s'imposer. Si ces premières intuitions sont stimulantes, nous ne pouvons rester à ce premier niveau d'analyse. En effet, il convient de mettre à jour les structures qui fondent ces différents types. Cette recherche des fondations ou des fondements nous oblige à réviser nos premiers classements spontanés pour proposer une typologie sensiblement différente et mieux maîtrisée.

## 1.1. Principes généraux.

Les gares, les aéroports, les stations services etc. ne sont pas des « non-lieux » mais des « lieux-mouvements »<sup>35</sup>, des « boîtes de vitesse » qui permettent de franchir les distances et de s'affranchir des lieux. Ce sont des « lieux-faibles », des points, des territoires singuliers qui participent à la construction d'une géographie réinventée. « Lieux-faibles », les espaces d'échange constituent des territoires où se développent des « liens faibles » largement construits sur un mode automatique<sup>36</sup>. On s'y côtoie, on s'y coudoie dans un corps à corps parfois douloureux. Des observations de type ethnographique nous montraient certes l'existence de relations sociales riches et complexes sur l'avant-scène ou dans les coulisses de ces espaces, mais ces relations engagent peu la personne qui semble en retrait pour préserver son quant-à-soi. Les Grands Mobiles évoquent régulièrement ce sentiment profond de solitude qu'ils dénoncent et qu'ils recherchent tout à la fois. Fatigués ou surchargés, le plus souvent, ils aspirent au calme ou au repos. Le déplacement est un entre-deux, un sas, lieu de rêverie ou de contemplation pour les uns, lieux de décompression pour les autres. Le déplacement est un temps à soi que l'on ne cherche pas nécessairement à remplir. L'autre, bavard ou curieux, est presque regardé comme un intrus. Dans ces espaces publics ouverts aux regards des autres, les « murs ont des oreilles ». On exprime une certaine pudeur, une certaine réserve. À quoi bon se livrer aux autres, compagnons de route éphémères ?

---

<sup>35</sup> Voir le n°71 des Annales de la Recherche Urbaine, « Gares en mouvements ».

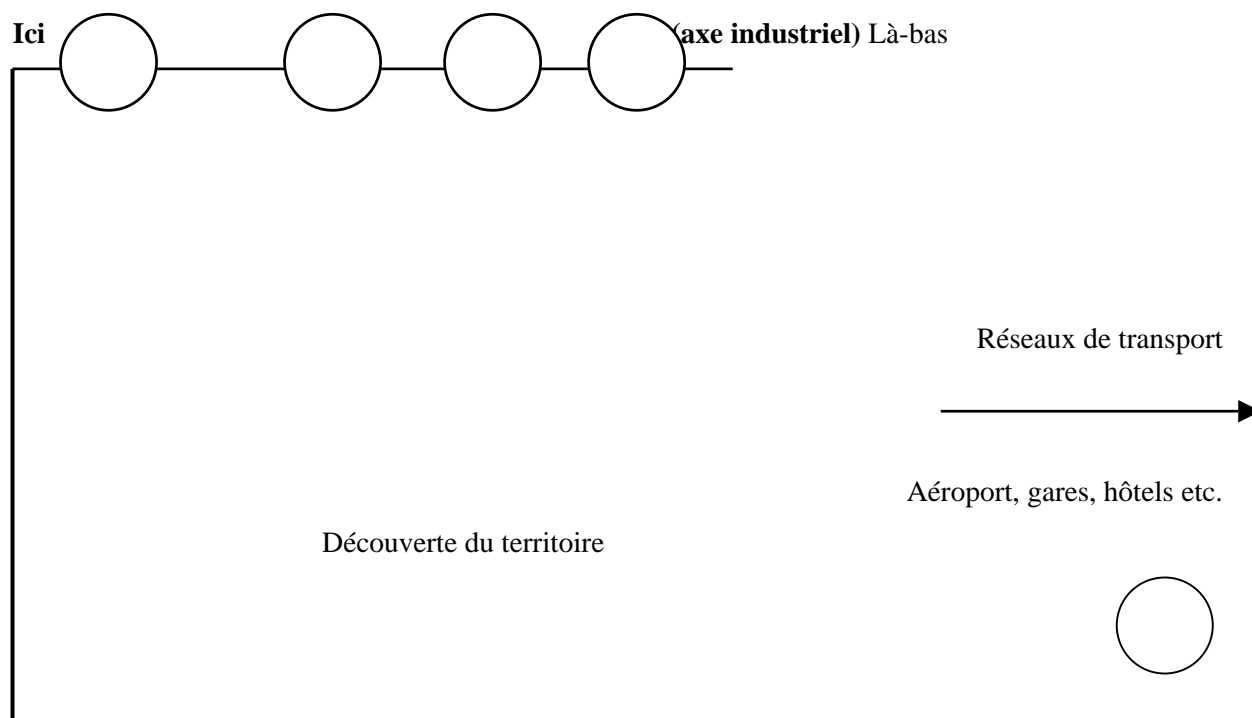
<sup>36</sup> D. Boullier, « Les automates de Montparnasse. Les transactions, les agents... et les usagers ? », Les Annales de la Recherche Urbaine, n°71.

Là-bas, le Grand Mobile trouvera un toit, un hôtel qui constitue un nouveau point. Mais au bout de la ligne, dans sa chambre, le Grand Mobile n'a le plus souvent pour seule compagne que sa solitude. Seuls, les clients, les fournisseurs, les collègues que l'on vient rencontrer ou que l'on rejoint, avec qui l'on mange, avec qui l'on sort parfois peuplent le petit monde de là-bas. Là-bas, le Grand Mobile occupe une chambre de bon confort, équipée d'une télévision, de la climatisation, d'un téléphone etc. Une nourriture de qualité, à l'exotisme maîtrisé, lui est proposée par un personnel à l'anglais normalisé.

Si la vie des Grands Mobiles fait rêver le quidam, les intéressés avouent n'avoir qu'une connaissance très relative des pays traversés. Les tampons apposés sur le passeport et la longue liste des pays et des villes traversés sont trompeurs. Le plus souvent, les Grands Mobiles se déplacent de points en points, sur un réseau sécurisé sur lequel ils savent pouvoir se brancher, se connecter, avec lequel ils se savent « compatibles ». **Mais cette rationalisation de l'environnement ne tend-t-elle pas à nier les territoires traversés et à effacer l'idée même de voyage ? Le Grand Mobile tue l'aventure synonyme de découverte, nie l'ethnique synonyme d'incertitude.** S'il s'offre parfois un peu de « typique » et de « traditionnel », les choses restent contenues dans un cadre acceptable.

Cette présentation est bien évidemment caricaturale, mais, à l'issue des entretiens, c'est ce sentiment qui domine. Une analyse plus serrée nous montrera que certains Grands Mobiles « percent le tunnel » pour s'enfoncer dans l'épaisseur des territoires traversés, partent à l'aventure en dehors des sentiers battus, s'offrent une escapade dans le local. Nous voyons déjà des lignes de fractures apparaître entre ces Grands Mobiles ; **nous voyons des distinctions s'opérer et des types se dessiner.**

**Le voyage semble tendu entre deux pôles.** Un premier que l'on nommera « **industriel** », en référence aux travaux de L. Thévenot et L. Boltanski, est fait d'un ensemble de points (aéroports, gares, hôtels etc.) et de lignes (trains, couloirs aériens etc.) sur lesquels circule le Grand Mobile (voir graphique). Ces lignes et ces points dessinent un réseau généralement maîtrisé, normalisé, standardisé, sécurisé qui porte et transport le Grand Mobile entre ici (chez lui) et là-bas. **Le Grand Mobile peut traverser la planète sur ce réseau qui semble imperméable au monde.** Il apercevra les bidonvilles de Caracas de son hublot, le quotidien de la Turquie sur son écran de télé etc. Le Grand Mobile cherche parfois à quitter les couloirs, à sortir de la route, à s'imprégner du local. Il quitte le rail, le réseau devenu poreux pour entrer dans les territoires locaux. Il entre alors dans un monde moins sûr et étrange car il n'en possède pas les clés de lecture.



### Là-bas (Domestique)

Cette plongée dans les territoires redonne une « saveur », sinon du piment, au voyage source de dépaysement. Par opposition au premier, nous pourrions appeler ce second pôle : « **domestique** ». En effet, en quittant les sentiers battus, le Grand Mobile espère saisir quelque chose du quotidien des gens qui habitent ces régions traversées : entendre leur langue maternelle, boire leur vin, voir leur maison etc. bref mieux comprendre leur culture. Ils se proposent d'aller à la rencontre de l'étranger, de l'autre. L'altérité est alors valorisée pour elle-même. Le parcours n'est plus alors linéaire. Il est fait de courbes et de boucles qui dessinent un territoire entremêlé.

Mais que retiendra-t-il de ces expériences de voyage ? Celles-ci lui permettent-elles simplement de satisfaire sa soif de découvrir, sa curiosité (« juste pour voir ») ou sont-elles constitutives de son identité et définitoire de son appartenance ? Quelles empreintes, quelles marques, quels sédiments ces expériences laissent-elles dans la « carrière » (au sens de H. Becker) identitaire du Grand Mobile ? La découverte de l'autre est-elle une manière d'aller à la rencontre de soi, de se découvrir dans le miroir de l'autre ? Mais l'autre n'est pas toujours nécessaire à cette rencontre. Son absence, le sentiment de solitude peut être l'occasion d'un voyage intérieur, d'un voyage immobile et introspectif en soi. Le déplacement, le mouvement, le décalage, comme l'altérité favorisent ce décentrement. Le voyage et le déplacement marquent une prise de distance, une rupture, un décentrement entre ici et là-bas. Le

voyage peut être intérieur et immobile, s'effectuer sans changement de lieu et sans transport physique de la matière. La contemplation, l'introspection, la réflexivité ouvre le chemin de ce voyage, sans déplacement physique, vers un au-delà. Le déplacement se prête bien à ce mouvement immobile, à cette poétique de l'espace.

Mais ici et là-bas parfois se mêlent et se confondent. Lorsque le Grand Mobile ramène de ses déplacements et de ses voyages des souvenirs, des expériences, des émotions, des manières de faire, des objets de compagnie et des compagnons de vie, il peuple le lieu de sa résidence, le temps de son quotidien de ces êtres étranges ramenés de là-bas. **Il est parfois difficile d'identifier ici et là-bas tant les choses et les êtres semblent mêlés, métissés, poreux et perméables l'un à l'autre.**

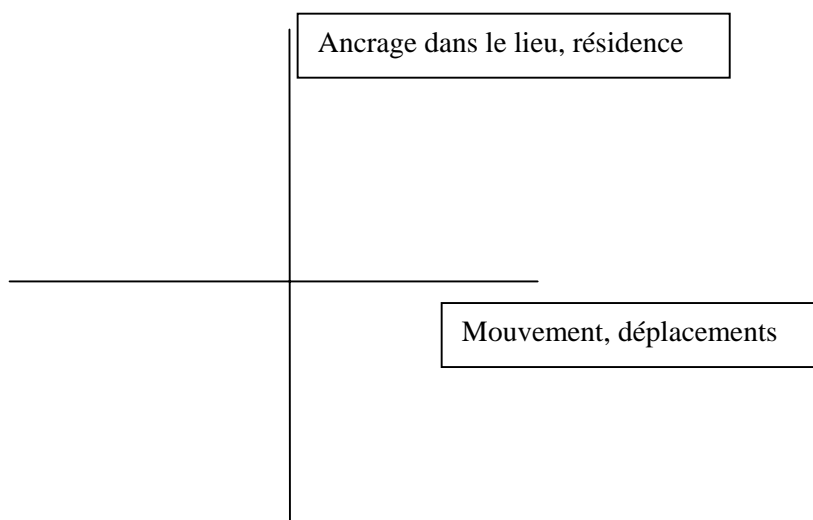
**Dans d'autres cas, la frontière semble extrêmement dure, imperméable. De là-bas, le Grand Mobile ramène peu de choses. Le monde pénètre peu dans sa maison, à l'abri de la ville, à l'abri du mouvement.** Les espaces-temps du travail et des déplacements, des voyages sont alors clairement circonscrits dans un périmètre défini afin qu'ils ne débordent pas, qu'ils ne contaminent pas la sphère familiale, point fixe, point statique, havre de paix tenu par une épouse « ancrée » dans l'espace local.

## 1.2. Deux axes de construction.

Tarrius compare volontiers les « élites professionnelles européennes », les « grands circulants », les « sherpas »<sup>37</sup> à des toupies en perpétuelle rotation. Ces Grands Mobiles seraient gagnés par le mouvement. Si la toupie est affectée d'un mouvement rotatif qui lui permet de trouver l'équilibre, il convient de ne pas perdre de vue qu'elle tourne autour d'un axe vertical. Sans cet axe, qui l'ancre au sol, sans ce point de vue qui la positionne dans un espace plan, la toupie ne serait pas autre chose qu'un OVNI. La métaphore de la toupie introduit ces deux dimensions essentielles à nos yeux : le mouvement et l'ancrage. Les Grands Mobiles ne sont pas affectés d'un mouvement perpétuel. Le soir, en fin de semaine ou durant les vacances ils posent leurs valises, ils regagnent leurs pénates, ils « se posent » et se reposent. Mariés ou vivant en couple, père ou mère de famille, ils sont de quelque part, ils disposent d'une résidence, d'une adresse, d'un foyer. Ces deux dimensions, que l'on peut représenter sous la forme d'un tableau en croix constitué de deux axes, sont à l'origine d'une tension. **Le Grand Mobile semble tendu entre ces deux axes. C'est précisément de cette tension que naissent les différents types de Grands Mobiles.**

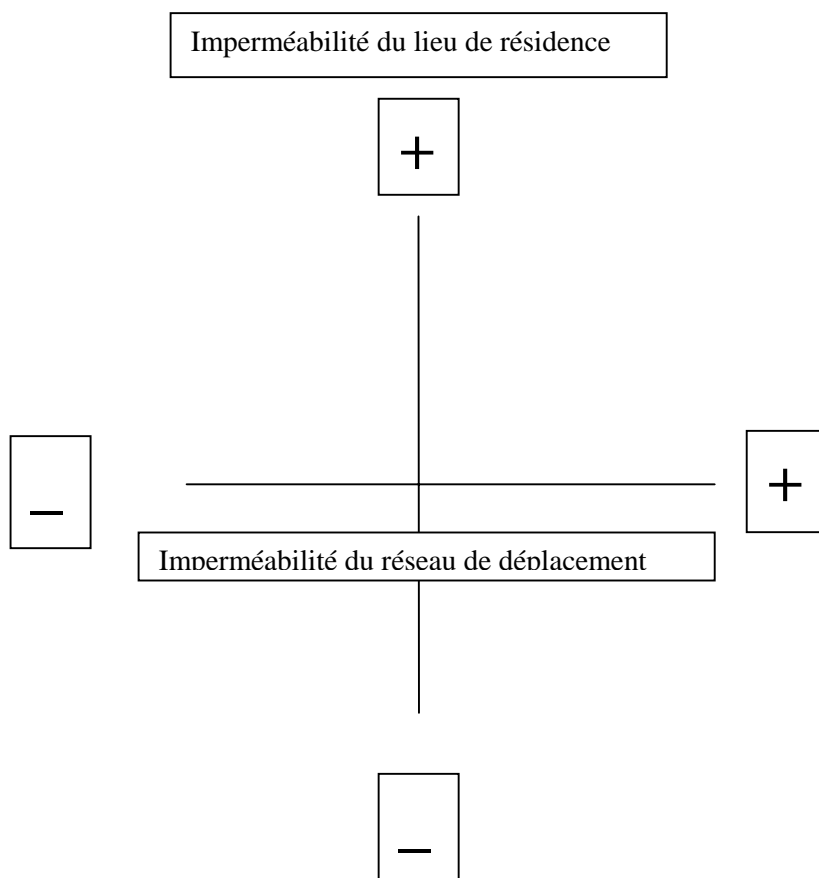
---

<sup>37</sup> A. Tarrius, *Les nouveaux cosmopolitismes. Mobilités, identités, territoires*, Paris : L'Aube, 2000.



**Le premier axe (horizontal) renvoie au mouvement, aux déplacements réalisés dans un cadre professionnel. Le second axe (vertical) fait référence à l'inscription physique dans un lieu de résidence (la maison) vers lequel revient le Grand Mobile et à partir duquel s'organise la vie de la famille en général et des enfants en particulier. L'axe vertical (le pointeau de la toupie) peut lui-même être amené à se déplacer (déménagement) pour accompagner la « mobilité sociale » du Grand Mobile.**

**Comme nous l'avons vu, le réseau sur lequel le Grand Mobile se déplace et le lieu où il réside sont plus ou moins imperméables au monde extérieur.** La maison du Grand Mobile est-elle ouverte sur l'extérieur ou constitue-t-elle, au contraire, un lieu de repli, à l'écart du monde ? Le Grand Mobile se déplace-t-il sur des réseaux protégés, sécurisés, standardisés (aéroports, hôtels etc.) imperméables aux territoires qu'ils traversent ? Ce permet-il au contraire d'échapper à l'emprise du réseau qui le transporte pour découvrir ces villes, ces lieux, ces pays, ces cultures, ces gens qu'il traverse et rencontre. La perméabilité (positive ou négative) de la maison et du réseau constitue les pôles de chacun des axes (il est clair que la maison ou le réseau ne sont pas en soi perméables ou imperméables, c'est le Grand Mobile qui ouvre ou ferme sa maison, perce ou non le tunnel).

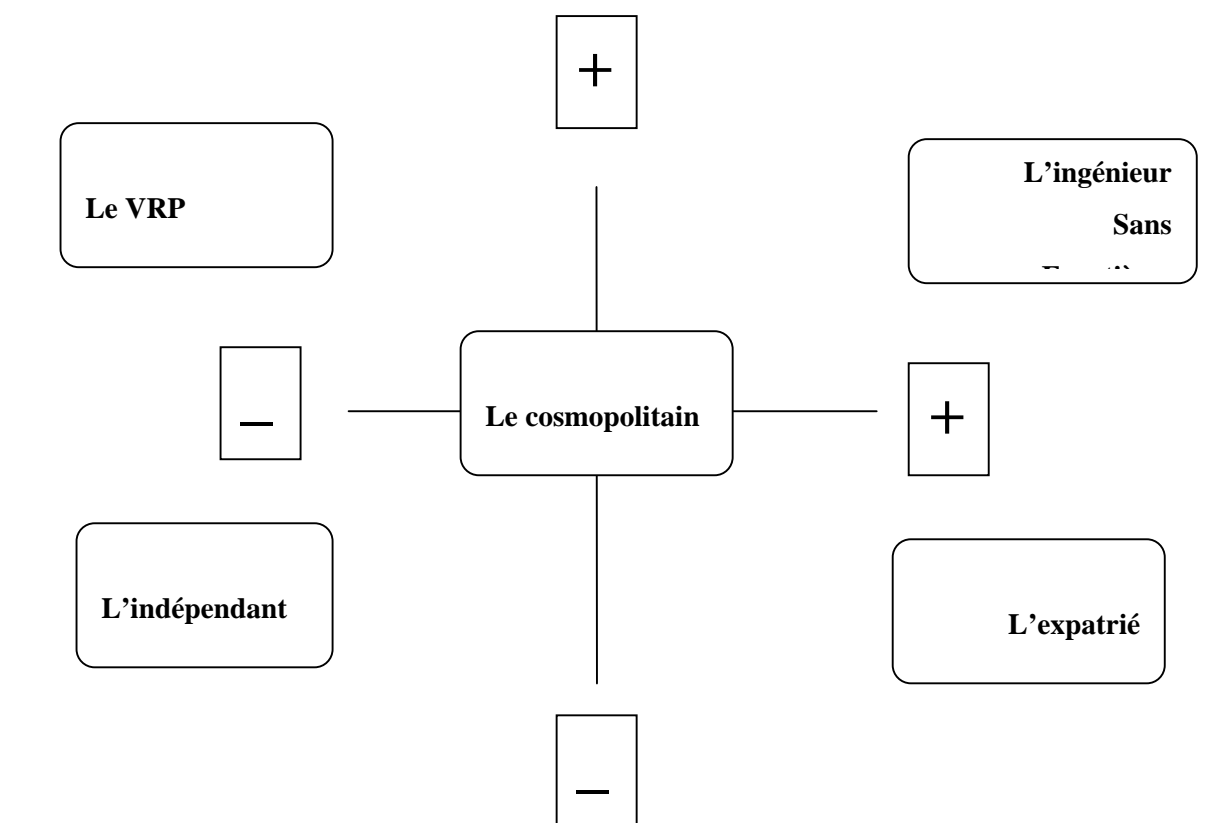


### 1.3. Cinq types de Grands Mobiles.

À partir de ce graphique, nous pouvons isoler un ensemble d'indicateurs permettant de construire des idéaux-types. C'est ainsi que nous avons identifié cinq figures distinctes :

- Le VRP
- L'ingénieur sans frontières
- L'expatrié
- L'indépendant
- Le cosmopolitain

Ces différents types résonnent les uns avec les autres. Si à chacun d'eux est consacré un chapitre, ils se laissent découvrir, en creux, dans le jeu d'oppositions qui les distinguent. Nous découvrirons tout d'abord le VRP, puis l'ingénieur sans frontières, l'expatrié, l'indépendant pour conclure avec le cosmopolitain. Les différents traits de construction apparaîtront (en gras) au cours de la présentation des différentes figures.



## 2. Le VRP.

Le nom de baptême de chacune des figures ne doit pas être pris « au pied de la lettre ». Ces noms ne sont que des moyens mnémotechniques, suffisamment évocateurs et suggestifs pour « fixer » les idées et distinguer les différents types. La figure du VRP c'est très tôt « imposée » à nous tant elle semble homogène et typée. Elle constitue donc le point de départ de notre visite.

### 2.1. Portrait.

Le VRP est peu familier des aéroports internationaux, des destinations lointaines. Si parfois, il explore les pays frontaliers, ses fonctions de chef d'entreprise ou de cadre commercial le conduisent le plus souvent à naviguer sur les routes de France. La France est son territoire, la route est son univers. **L'automobile occupe une place centrale dans la définition du VRP.** Si parfois, il emprunte le TGV ou l'avion, c'est en automobile que le plus souvent il rejoint un client ou un fournisseur. Solitaire, il franchit de grandes distances dans son automobile lancée sur l'autoroute. Les villes sont autant de points, de bornes kilométriques dans sa géographie. **Il aime conduire cette automobile qui lui donne un sentiment profond d'indépendance.** Il aime glisser à belle allure sur la route fluide.

**Mais parfois, il « coupe le ruban », il s'enfonce dans l'épaisseur du territoire.** Le guide du routard ou le Guide Michelin dans la boîte à gants, il se laisse aller à la découverte. Une route touristique marquée en vert sur la carte attire son regard, il s'échappe pour « découvrir la France ». Cette percée dans le local lui offre de nombreuses opportunités, qu'il n'hésite pas à saisir. Lorsque vient le soir, sur le bord d'une route, il repère une chambre d'hôte où il sait pouvoir trouver le gîte et le couvert. Là-bas, avec les gens d'ici, il discutera volontiers une heure de choses et d'autres. Plus que le confort et l'accessibilité, c'est la rencontre, le contact, les « gens » qu'il recherche pour rompre sa solitude et s'imprégner du lieu. Lorsqu'il ne choisit pas une chambre d'hôte, il préférera les hôtels familiaux, chaleureux et conviviaux administrés par un couple gérant ou propriétaire aux prestations hôtelières proposées par de grands groupes. Ces hôtels de bon confort sont jugés impersonnels, anonymes. Trop normalisés, trop peu ouverts à la rencontre, ils renvoient le VRP à sa solitude. Or, le VRP fuit les repas pris en tête à tête avec lui-même, déteste les soirées-télé dans la chambre d'hôtel. Le VRP aime les « gens ». Les gens, qui comme lui sont d'ailleurs avec qui il va partager une bière ; les gens d'ici qui vont lui donner à voir un peu des territoires qu'il traverse :

Le plus pénible, c'est de dîner seul. Alors, on fait tous pareil, il y en a qui vont regarder la télévision à l'hôtel, c'est pas mon truc ! Suivant l'heure, je vais essayer de découvrir la ville à pied. Le pire, c'est de déjeuner ou de dîner tout seul. Une fois, deux fois ça va, le troisième jour à la limite vous êtes prêt à inviter n'importe qui, pour ne pas déjeuner ou dîner tout seul.

Quand on est seul à table, ce n'est pas marrant. Quand on est au bar, on discute avec des gens. Entre 1981 et 1998, tous les midis, j'étais avec quelqu'un. C'était un objectif que je m'étais fixé : tous les midis, j'invitais un client. Je les connaissais mieux. Ils n'étaient plus derrière leur bureau ou leur téléphone. Ils se trouvaient devant moi. On était sur le même terrain. Et puis, ils me racontaient un peu leur vie. C'est plus convivial. Et le soir, en Province, c'est les clients qui m'invitaient dans leur propriété. Pour me remercier du repas de midi, ils me disaient : « vous m'avez invité ce midi, ce soir, mon épouse a préparé un repas... ». C'est ça la province, c'est extraordinaire la province. La plupart des clients qui m'ont invité, lorsqu'ils viennent dans ma région, le soir, je les invitais à la maison. Si on arrive à 10, on met la table. On se met à l'intérieur s'il fait mauvais, à l'extérieur s'il fait beau. Je vais chercher des pizzas. Ma femme ne s'emmerde pas... Si je prévois quatre ou cinq heures avant, elle va mettre l'argenterie. On prend les verres normaux et les gens sont ravis. À une heure du matin, je dis : « maintenant il est tard... Tout le monde débarrasse... »

Les hôtels, ça devient des relais silence ! J'ai une carte Ibis. Pendant des années j'ai pris une carte Novotel, et je me suis rendu compte que je suis aussi bien dans un Ibis que dans un Novotel. J'ai horreur d'être à l'hôtel. Ce n'est pas du tout convivial. On a maintenant des chaînes complètement impersonnelles. Ils ont leurs procédures : il faut donner sa carte, son empreinte, etc., ils sont là pour résoudre vos problèmes mais ce n'est pas convivial. Lorsque j'ai débuté, je préférerais aller dans les vieux hôtels dans le centre ville. Maintenant ces hôtels-là ont plutôt mal vieillis. Et il y a un côté pas pratique aussi. Je prends toujours mon hôtel à la dernière minute : j'ai mon annuaire Ibis. Je ne suis pas quelqu'un qui, le lundi, organise sa semaine pour être tranquille avec ses trois hôtels. Je peux très bien partir sans hôtel retenu. Selon mon humeur, l'heure à laquelle je termine le soir avec mon client, je vais chercher un hôtel ou faire 100 kilomètres de plus.

Lorsqu'il prend les chemins de traverse, le VRP se laisse aller à la surprise, à la découverte. Un site touristique, une « curiosité locale », un monument, un paysage retiennent son attention. Ces pérégrinations lui offrent, à travers l'écran de son automobile, une France des terroirs qu'il avoue savourer avec gourmandise. **Le VRP aime la France, son histoire, sa culture, sa géographie.** Il aime la France des manuels scolaires, du Tour de France par deux enfants de G. Bruno, de Vidal et La Blache qui ont contribué à instaurer ses cartes mentales de l'espace, façonné son identité et son appartenance à un territoire, à une nation hexagonale. Au fil des déplacements, il va à la rencontre des autres et de lui-même, il tisse et retisse son identité en pratiquant l'espace identitaire auquel il se sent appartenir autant qu'il lui appartient. Là-bas, il est chez lui. **Gourmand il l'est dans la mesure où il ne se contente pas de parcourir et de regarder ce territoire. Il le mange, il le consomme !** De ces déplacements, il ramène les produits du terroir offerts au rythme des saisons. Les belles asperges, les fraises et les vins de pays, les bonbons spécialités de la ville trouvent une place dans son automobile « garde-manger ». Ces victuailles sont l'occasion de repas en famille, entre amis. Elles font partie des choses que l'on offre aux siens, à ses proches. Elles entrent dans une économie du don qui contribue à construire des réseaux de sociabilité :

Je regrette de ne pas avoir été au mois de mai dans la région de Saumur. Chaque fois que je revenais, je ramenais 30 à 40 kilos d'asperges fraîches. Et j'allais les chercher directement dans les champs avec la dame et le monsieur. Ça c'est génial ! Quand je revenais, tous les frères, cousins, beaux-frères tout le monde : « il y en a pour moi ».

**Si le VRP se montre volontiers chaleureux, il est parfois râleur.** Il n'hésite pas à dénoncer la bêtise des gens qui s'agglutinent dans les supermarchés les samedis après-midi ou sur les routes aux heures de pointe. Il dénonce la promiscuité, l'aspect « grouillant » des espaces d'échange. Il déteste la foule sans visage, les masses anonymes, le frottement des corps. Il ne supporte pas d'être pris au piège, limité dans ses mouvements, prisonnier des bouchons, des engorgements. Il développe parfois de véritables stratégies pour vivre à contre-temps. Il mesure, il calcule, parfois de manière très précise, les temps et les distances pour échapper aux autres. Il dénonce les administrations et les services publics qui limitent son déplacement, qui parfois le « prennent en otage » pour défendre des intérêts corporatistes. Il dénonce cet « autre monde » qui rythme les temps de la ville en proposant des horaires d'ouverture inadaptés. Le discours du VRP se veut volontiers libéral. Ce discours n'est pas sans relation avec la manière dont il pratique l'espace. En effet, son automobile lui donne un sentiment de profonde liberté, un sentiment de maîtrise. Elle lui permet de pratiquer des espaces de faible densité situés aux marges de la ville (hôtels) :

Les grandes villes, je fuis. Le monde, les magasins... Dès que je peux m'évader, c'est la campagne. Aller en ville, je ne trouve aucun intérêt. Ce qui m'angoisse, c'est les bouchons ! Je ne supporte pas. C'est pour ça que je pars à des heures très très matinales. Tout est calculé. Quand je pars en vacances. Je sais à l'heure où je pars et je sais à l'heure à laquelle je vais arriver approximativement. Je sais que je vais passer à Lyon à telles heures.

Je ne suis pas du tout un homme de ville, j'ai horreur d'aller en ville, pour un problème de stationnement. Je trouve que les stationnements sont mal faits, il n'y en a pas assez, c'est cher. Quand je vais prendre le train, je trouve honteux le prix du parking, on paie en général 80-90F par jour, c'est horriblement cher. Donc souvent je viens ici, je laisse ma voiture ici, je prends le métro pour aller à la gare. Il n'y a pas d'accès, ce n'est pas parce qu'on a des parcmètres qu'on résout les problèmes ! Ce n'est pas en arnaquant les gens qu'on résout les problèmes ! Donc aujourd'hui les parkings, il faut payer, ils ne sont pas surveillés, la largeur des places de parkings est insupportable, ce sont des places pour des mini-voitures. Moi j'ai une grosse voiture, on a peur de se faire accrocher, j'ai une voiture avec des coups de tous les côtés, avec les gens qui dans les parkings ouvrent les portes, c'est désagréable d'avoir une voiture qui est toquée de tous les côtés. Moi je déteste aller en ville. Et je n'en ai pas besoin.

**Le VRP n'aime pas la ville synonyme de densité, de foule, de contraintes de promiscuité où l'automobile trouve de moins en moins sa place.** Il déteste les parcmètres trop chers et les parkings trop petits pour son automobile. Il trouve dans les risques de voir son automobile abîmée, des raisons de se tenir à distance des autres. C'est pourquoi, il préfère choisir une résidence « à la campagne », en périphérie des villes, mais facile d'accès, où il pourra se reposer le week-end. Sa maison confortable, point stable dans sa géographie, est généralement située dans un lotissement volontiers comparé avec un « village ». Le VRP consacre le samedi à l'entretien de sa maison et son environnement et semble

vivre en bonne intelligence avec ses voisins qu'il côtoie notamment lors des fêtes de lotissement, ou dans les associations qu'il fréquente, voire pour lesquelles il se dévoue.

## 2.2. Brève histoire de VRP.

J'ai 47 ans. Je suis « responsable commercial France » dans une entreprise Lilloise. Je suis dans cette entreprise depuis 12 ans. J'ai une formation d'ingénieur textile. C'est ma deuxième entreprise. Avant, j'étais plus dans la partie technique et production, puis je suis passé à l'administration des ventes et à la logistique et enfin au commercial. Dans notre branche, la vente est très technique.

Je me déplace depuis le nord de la France jusqu'à Troyes, sur un axe Lille-Troyes, vers la Normandie et la région parisienne. Je pars en moyenne trois jours par semaine en voiture ou en TGV. J'utilise le TGV pour des distances de 3 heures environ, lorsque je me rends à Valence par exemple, puis je loue une voiture. On a des contrats avec de grosses agences de location.

J'ai toujours bien aimé conduire. Pour moi, à la limite c'est un plaisir. Je fais environ 1200 kilomètres par semaine, le plus possible par autoroute, même si c'est plus long, c'est moins fatigant et moins dangereux. Je m'arrête toute les deux heures pour téléphoner.

Je rayonne assez facilement. Je vais visiter assez facilement. Si j'ai un peu de temps, je découvre. Je ne fais pas la route depuis longtemps, c'est peut-être parce que c'est nouveau. J'ai toujours été assez curieux. J'aime bien la France. Je suis attiré par un musée, une curiosité locale, un monument, une route touristique. Si j'ai du temps et qu'il y a une route touristique, je vais la prendre pour voir à quoi ça ressemble. Et ça peut servir pour les vacances. La semaine dernière, j'ai ramené deux barquettes de fraise d'un producteur, une tarte au maroual de la région de l'est du département du nord. Oui, je ramène souvent des spécialités. On est assez gourmand dans la famille (rires). On aime bien manger.

Dans les villes où l'on va souvent, on a des points de chute pour éviter de chercher trop longtemps. Ça peut être chez l'habitant. Je les trouve sur la route. C'est marqué et si ça tombe dans mes horaires, je vais voir. C'est largement aussi bien chez l'habitant que dans les Campaniles, c'est même des fois mieux !

Je n'ai pas de secrétaire, c'est moi qui réserve mes hôtels. Je réserve la veille, voire le jour même. Ce qui est important, c'est le confort. J'apprécie d'avoir un bon petit-déjeuner et rencontrer les gens du coin. Au lieu d'être tout seul dans mon coin, autant discuter avec les gens du coin pendant une heure.

On apprend beaucoup de choses. Généralement c'est en milieu rural. Je suis d'origine rurale, je n'ai pas de problème pour communiquer avec ces gens-là. On a souvent des points communs.

Le soir, j'ai tendance à faire mes comptes-rendus parce que c'est encore clair dans mon esprit. Et tous les soirs, j'appelle à la maison. J'ai deux petits enfants. Après, soit je lis les journaux, soit je regarde la télé. C'est assez classique !

Dans les hôtels, il y a peu d'échanges. C'est peut-être le cadre qui ne s'y prête pas trop. Si on était en vacances aux sports d'hiver, dans un chalet, devant la cheminée, avec une bonne bière, ce serait déjà plus facile. Mais là... dans une salle de restaurant !! Ce qui manque dans les hôtels, c'est un petit coin plus convivial que la salle de restaurant. Dans les hôtels modernes, on trouve très peu de coins détente ou de bar. On a tendance à remonter dans sa chambre. Et après on est enfermé !! Dans les anciens hôtels, il y a des coins plus sympas.

Si j'ai de la famille dans le coin, ça m'arrive de les contacter, de passer les voir, de manger chez eux s'ils ont la gentillesse de m'inviter. Et puis on a notre annuaire des anciens de l'École. On jette un œil de temps en temps. Je fais partie d'une association d'anciens. Il y a très peu de monde. Sur une promo complète, j'ai gardé des contacts avec une dizaine de personnes.

Moi je ne bouge pas depuis longtemps, ça ne me crée donc pas beaucoup de souci. Au contraire, c'est ce que je recherchais. Ça fait 20 ans que je suis en entreprise. Je voulais sortir un peu, sortir des contraintes journalières. Ce n'est pas une contrainte du tout. Et, pour les enfants, ce n'est pas vécu comme une contrainte. Au contraire, quand on revient, ils sont plus gentils. J'ai l'impression qu'ils sont plus calmes. On a une assistante maternelle en permanence à la maison. Elle est là toute la journée de 10 heures le matin à 19 heures le soir. C'est elle qui gère toutes les contraintes liées à l'école, les déplacements sportifs. On lui a acheté une voiture, elle a tout ! C'est une personne de confiance. C'est important ! On a de la chance de pouvoir le faire. C'est un choix, ça coûte cher il n'y a pas de doute. Les enfants ont 8 et 12 ans. Elle fait leur bain, le repas avant de partir. Sinon, on a un réseau organisé de 3 ou 4 baby-sitter. C'est ce qu'il faut. C'est un minimum.

On habite à 18 kilomètres de Lille, mais il ne faut pas raisonner en kilomètres, mais en temps. Moi je sors de chez moi, j'ai le périphérique à 2 minutes et dix minutes après je suis au bureau. Mon épouse est à 2 minutes de son travail. Comme on était dans une école formidable, on a choisi notre maison en fonction de l'école. On a pris un compas, et on a fait un cercle de 1,5 kilomètres et on a demandé aux agences immobilières de nous trouver une maison dans le cercle. Les enfants s'y sentent bien. Et, nous on partage à peu près les mêmes valeurs que les gens qui sont là. On a visité d'autres écoles qui nous

plaisaient moins. On avait choisi la ville. On voulait être à Villeneuve d'Ascq. C'est une ville nouvelle à l'est de Lille. C'est une ville relativement verte. Au point de vue associatif, il y a absolument tout. C'est à l'extérieur de Lille tout en étant à 10 minutes du centre de Lille. C'est desservi par le métro. Il y a les autoroutes à proximité.

Le week-end, on ne bouge pratiquement pas. Il faut récupérer pour l'un comme pour l'autre. On est dans un secteur où il y a pas mal de cadre qui ont le même âge que nous et qui ont les mêmes contraintes et qui sont comme nous. On se retrouve un peu ensemble. Enfin, on bouge très peu le week-end. Donc on recherchait une maison très agréable ne nous donnant pas envie de bouger. On est bien chez nous, on a un beau jardin et tout ce qu'il faut autour. On aurait tort de bouger et les enfants ont leurs copains. C'est une maison d'architecte avec des volumes un peu modernes en brique. Il y a 700 M<sup>2</sup> de terrain. On est dans un lotissement, dans une rue très sympa où il y avait une petite association des gens de la rue. On fait deux fêtes par an avec tous les gens de la rue. On se connaît bien. On s'aide sur les travaux d'égoutage, on se prête du matériel, c'est un petit village. Ça fait petit village, c'est sympa. On participe aussi aux associations de parents d'élèves.

Les courses, j'en ai ras le bol, mais c'est toujours moi qui les fais. Ça fait 15 ans que ça dure. Je fais les courses en supermarché, le plein de la semaine. C'est réglé comme une horloge : le samedi matin, une fois que j'ai déposé mes enfants à l'école, c'est les courses. C'est express parce qu'il n'y a pas beaucoup de monde. Je ne suis pas du genre à traîner dans les rayons. C'est moi qui fait la liste, ça devient « bête ». Sinon, le week-end, on se repose, on s'occupe des enfants, parce qu'on ne les voit pas beaucoup la semaine. On fait très peu de sport malheureusement. Un peu de vélo, mais ce n'est pas vraiment du sport. On va de plus en plus rarement au cinéma. On a investi dans un home cinéma, avec une belle télé, le lecteur de DVD, les enceintes, les machins. On a un mini-cinéma à la maison. On va plus trop au cinéma. On loue très souvent des cassettes. On va régulièrement au restaurant avec les enfants ou avec des amis.

En été, on va chercher le soleil. On part systématiquement sur la Côte d'Azur. On fait presque 1200 kilomètres. Les enfants veulent une piscine, un club d'enfants. On a été en location pendant dix ans. Aujourd'hui, on est plutôt club de vacances pour que ce soit de vraies vacances pour papa et maman. On ne fait rien pendant les vacances. On ne fait pas les courses, on ne fait pas les repas. Sinon, on a la chance d'avoir les beaux-parents qui ont investi sur la Côte d'Opale. À partir du printemps, on y va régulièrement. Et, un an sur deux, on va au sport d'hiver. Quand les enfants seront plus grands, on ira aux États-Unis, en Italie. On ira voir tout ça. C'est prévu, mais on attend encore un peu.



### 3. L'ingénieur sans frontières.

La figure de l'ingénieur sans frontières est déjà bien connue du lecteur. En effet, l'ingénieur sans frontières, fourmi infatigable, globe-trotter *surbooké*, a déjà fait l'objet de nombreuses présentations au cours des premiers chapitres. Par ailleurs, en chacun des Grands Mobiles (ou presque) sommeille une part d'ingénieur sans frontières.

#### 3.1. Portrait.

Singapour, Guatemala City, Tokyo, Chicago, Le Caire la géographie de l'ingénieur sans frontières a des parfums d'exotisme et d'aventure. Il fréquente les aéroports comme nous fréquentons les gares ou les stations de métro pour représenter sa société au loin. Ingénieur commercial, il pratique assidûment les compagnies aériennes et les hôtels internationaux où il « descend » pour faire du *business* et prospecter de nouveaux marchés à l'export. Il constitue l'archétype du *business man*, un jour ici, demain là, toujours entre deux avions, entre deux fuseaux horaires.

Mais la vie professionnelle de l'ingénieur sans frontières n'a rien d'un conte de fées. Des pays qu'il traverse, il ne ramène, le plus souvent, que quelques souvenirs, des images fugitives, des impressions vagues, des détails sans importance. À la question des proches, émerveillés par tant de kilomètres parcourus : « alors, comment c'était ! », il ne sait que répondre :

En fait, je dois avouer que je ne vois pas grand-chose du pays. On arrive toujours à saisir des petits trucs en allant au restaurant, en se promenant dans les rues, on saisit un peu l'ambiance du pays. C'est des choses qui me plaisent, même si c'est rapide. Souvent, un soir dans la semaine, la compagnie qui organise la convention nous invite dans des endroits typiques, ça un côté sympa.

L'autre soir, je dînai avec quelqu'un qui me disait : « c'est bien la Colombie ? Tu as vu le musée de l'or ? ». Je lui ai dit : « Non, on n'est pas allé au musée de l'or, mais il paraît qu'il est très bien » (...) L'autre fois, on a fait deux allers-retours entre la Colombie et le Venezuela. Caracas est à 1000 mètres et l'aéroport est au niveau de la mer. On traverse la ville : c'est jolie le nuit, il y a plein de petites lumières partout. On repasse le lendemain en plein jour, on voit que c'est des bidonvilles. Et puis ça y est, j'ai fait le tour de ce que je connais du Venezuela.

Trop pressé, il dispose de peu de temps pour découvrir ces destinations lointaines. Accompagné d'un client, d'un fournisseur, d'un correspondant local le temps d'une soirée, il goûte le plaisir des

spécialités locales, il découvre une ville en quelques heures, il ramène quelques souvenirs achetés au *duty free* de l'aéroport. L'ingénieur sans frontières semble vivre dans l'urgence permanente. À peine arrivé, il pense déjà au retour, à la somme de travail qui s'accumule en son absence. Trop fatigué, il s'effondre devant la télé, dans sa chambre d'hôtel, à l'heure où ses enfants se réveillent pour aller à l'école. Là-bas, il est complètement déchargé des tâches domestiques, d'autres que lui veillent sur sa maisonnée ; il peut alors se consacrer pleinement et totalement à sa mission, à son travail, à son entreprise :

Les journées sont très pleines et très courtes. Lorsque je pars aux Etats-Unis, par exemple, et que je vais à Boston, je pars de France soit dimanche soir, soit lundi en fin de journée et je rentre ensuite le vendredi soir ou le samedi. Les 4 ou 5 jours sont utilisés à fond pour travailler et souvent le soir, nous avons des dîners avec des clients, des collaborateurs. En gros dans ces pays là, on visite l'hôtel et c'est tout.

Ces quelques lignes font probablement naître chez le lecteur un sentiment de « déjà vu ». En effet, les pratiques décrites dans les pages précédentes doivent beaucoup à l'art consommé des ingénieurs sans frontières de rationaliser leurs déplacements et leurs voyages. Il faut pouvoir lutter contre l'incertitude et l'insécurité, source de stress préjudiciables à la performance de l'entreprise. L'ingénieur sans frontières se déplace à l'intérieur d'un réseau normalisé sur lequel il sait pouvoir compter. Son hôtel, fonctionnel et confortable, renommé pour son sérieux, ses correspondants locaux qui l'attendent à l'aéroport répondent à des critères de qualité validés par un cahier des charges et des normes internationales. Son estomac supportera la nourriture servie à la table du restaurant de l'hôtel par un personnel lui-même « normalisé ». Ainsi, l'ingénieur sans frontières se sait compatible avec le réseau sur lequel il circule :

Le critère de choix de l'hôtel, c'est d'abord que nous soyons complètement connectés. Le critère, c'est la capacité de communication de l'hôtel en moyens modernes : que les chambres soient équipées de connexions Internet, que l'hôtel soit équipé de moyens de faire de la vidéo-projection. Sinon, le confort minimum d'un quatre étoile standard...

Par ailleurs, depuis cet hôtel, il pourra se connecter avec le monde, avec son monde là-bas. L'existence d'une prise téléphonique, d'une salle de visioconférence lui permettent d'effacer la distance, de retisser du lien depuis ici, de nier les frontières et les kilomètres. **Être compatible, se connecter, « avoir prise » sur les choses, telles sont bien les préoccupations premières de l'ingénieur sans frontières qui cherche à rétablir le lien rompu par la distance.** Pour y parvenir, il est prêt ou contraint à renoncer aux charmes exotiques du voyage. Il cherche à nier l'existence d'une distance en multipliant les passerelles et les allers-retours entre ici et là-bas. Par téléphone, par mail, il se déplace vers là-bas (Rennes, Grenoble, Strasbourg ou Lille) pour se défaire de l'emprise du lieu.

L'ingénieur sans frontières ne se connecte pas simplement avec des choses, il cherche aussi à s'engager, à s'ajuster avec des êtres humains avec lesquels il fait affaire. Maîtriser suffisamment l'anglais pour se faire comprendre ou connaître suffisamment les « us et les coutumes » du pays pour ne pas faire de gaffes ou pour soutenir une discussion polie etc. fait partie des savoir-faire de l'ingénieur sans frontières. L'altérité est problématique et constitue une frontière dans les échanges. Aussi, cette maîtrise minimale d'un savoir partagé permet, de franchir le gouffre qui peut séparer le vendeur et le client, de jeter momentanément une passerelle pour établir un échange. Mais si l'autre peut être objet de curiosité, il n'a que peu d'intérêt en soi. Miroir de soi, il permet de découvrir et d'affermir sa propre identité. **De ces échanges, l'ingénieur sans frontières ramène des contacts et des contrats, mais ceux-ci façonnent peu son identité et la métissent moins encore.** Si quelques bibelots ornent parfois le linteau de la cheminée, les voyages sont trop brefs, trop « pressés » pour que des liens se tissent là-bas (dans les pays parcourus), pour que cette expérience de l'autre se sédimente dans des pratiques et orientent des visions du monde radicalement différentes. **L'autre est un miroir du monde, un journal vivant, un témoin local qui illustre « les actualités ».** Cette information, ces « flashes » ont d'autant plus de valeur qu'ils sont extraits de la bouche même des autochtones, des gens de la rue :

Les déplacements, cela à un aspect curieux, ça permet de comprendre un peu ce qui se passe chez les gens. Parce qu'en effet, je n'ai pas trop le temps de lire à côté. On arrive en Argentine, on discute avec le gars du taxi : « alors comment ça va ? ». ça y est le gars est parti sur le chômage, la dévaluation, le manque de confiance des gens dans la politique. Et après la discussion s'épuise un peu. « Et le football... ? » Et ça y est, ça repart... En une demie-heure de taxi, on a une vision de ce qu'un chauffeur de taxi pense de son pays. C'est intéressant, bien plus intéressant que quand on a fini de lire tous les extraits du *Monde*.

Si l'ingénieur sans frontières est imperméable à l'autre, il n'en est pas moins curieux. S'il avoue qu'il en a parfois « ras-le-bol », qu'il est « crevé », « cassé », très vite, il a des « fourmis dans les jambes », il veut aller voir, écouter, entendre le bourdonnement du monde. S'il se dit parfois saturé par le volume des déplacements, il aime cependant que les choses bougent ; il aime le mouvement et ne saurait se satisfaire d'un emploi sédentaire. **Ainsi, ce n'est pas les voyages qu'il apprécie, mais le mouvement du monde auquel il participe. L'autre n'est pas d'abord regardé comme étant le représentant d'une autre culture, mais le témoin et l'illustration du changement.**

**Si l'ingénieur sans frontières apprécie le mouvement, il « fonctionne » sur un mode binaire. La maison est le point fixe et le point de repère, le lieu d'ancrage et de repos, le havre de paix dans un monde en mouvement.** La coupure est franche entre ici et là-bas. La maison semble relativement hermétique au monde laissé là-bas. Lorsque l'ingénieur défait ses valises, il se défait en même temps de cet ailleurs qui semble avoir peu de prise sur lui et sur les siens. Seul, son corps semble véritablement se souvenir des kilomètres parcourus, des « décalages » existants. Parfois des liens se

noient avec ceux de là-bas, mais le plus souvent ils restent fragiles et éphémères. Lorsque ces liens deviennent plus durables, lorsque l'ingénieur sans frontière reste « marqué » par son voyage, lorsqu'une nuit de sommeil ne parvient plus à effacer la distance, lorsqu'il ramène ici quelque chose de là-bas, non pas simplement un objet-souvenir mais une expérience qui fera histoire et participera à la construction de son identité, il est alors en train de basculer vers une autre catégorie de mobile. L'ingénieur sans frontières ne se définit donc pas simplement par ses compétences professionnelles, la nature de sa mission, le nombre des kilomètres parcourus, les modes de transport empruntés ; il se caractérise aussi par cette espèce d'imperméabilité à l'autre.

L'ingénieur sans frontières n'est pas un automate parfaitement programmé et moins encore un robot sans cœur, mais il doit faire face à la fatigue et au stress, supporter une charge de travail importante. Pour y parvenir, il délègue une part de la charge à son environnement technique qui le porte. **D'une certaine manière, cet environnement technique normalisé, selon des standards occidentaux, le protège de la rencontre imprévue de l'autre et assure son maintien psychologique et identitaire.** Cet environnement constitue un garde-fou. Les services ont été pensés pour un ou des clients types auxquels l'ingénieur sans frontières appartient. L'environnement a été formaté afin que celui-ci y trouve place. Là-bas, il est encore chez lui. Les aéroports, les hôtels internationaux bénéficient en quelque sorte d'une extraterritorialité.

Les enfants grandissent dans une maison individuelle nichée au creux d'un lotissement à 15 kilomètres de Lille, Strasbourg, Rennes ou Grenoble, l'absence du père habite la famille qui apprend à se débrouiller sans lui. Ce vide source d'insécurité est en partie comblé par les voisins, les voisins sur qui l'on peut compter lorsque la voiture est en panne, lorsque des voleurs rôdent, lorsque la *baby-sitter* est en retard... Les voisins bien intentionnés assurent une surveillance et protègent la famille en l'absence du père. Le père et la mère qui ont préféré ce « pavillon de banlieue » à une maison de campagne le savent : les autres, lorsqu'ils sont pareils à soi, protègent. Si l'ingénieur sans frontières se déplace à travers le vaste monde, **son épouse, généralement plus sédentaire et parfois sans emploi, assure un ancrage local.** À travers la fréquentation de l'école et des petits commerces, la participation à la vie associative, l'entretien des relations de voisinage, lentement, elle tisse du lien dans le lieu, elle construit du territoire de proximité, elle fait exister l'ici.

Lorsque viennent le week-end et les vacances, elle aimerait s'affranchir du lieu et voyager. Mais son ingénieur de mari se fait tirer l'oreille. Il n'aspire qu'à une chose : poser ses valises, se reposer, se ressourcer, se « vider la tête », céder à la paresse. Les tâches domestiques les plus ordinaires semblent parfois une contrainte insupportable. Il n'a pas envie de retourner là-bas, de reprendre l'avion, de mettre ses pas de touristes dans ses pas de Grand Mobile. Après le temps du repos, il apprécie

volontiers une ballade dans les Vosges ou la Chartreuse, une escapade sur le littoral de la côte d'Opale ou sur la côte d'Émeraude. Il apprécie les vacances au soleil de la Méditerranée entre sieste et ski nautique. Les déplacements répétés ont usé le charme du voyage au loin. Le local se pare d'un exotisme inconnu et de vertus nouvelles. L'ingénieur sans frontières et son épouse semblent vivre à contre-temps et à contre-lieu :

Ma Femme est présidente de la FCPE de M., elle est secrétaire d'une association de jeunes, elle était trésorière de je ne sais plus quoi, un truc de lycée. Elle est dans des clubs de montagne. Des fois, c'est un peu le ras-le-bol. La semaine dernière, elle va se balader ; elle rentre à six heures, il y avait une réunion de conseil d'administration quelque part et à huit heures on avait un dîner avec un club !! Des fois, ras-le-bol : « arrête avec toutes tes associations ».

Si le monde de là-bas entre peu dans la maison, la famille perçoit cependant l'existence d'un ailleurs en mouvement. Le monde entre dans la maison par le poste de télévision. Et, il n'est pas rare que les enfants se laissent gagner par l'envie de « voyager », d'aller voir comment les choses se passent là-bas. L'absence du père, les bribes de discussions, quelques voyages, les valises etc. participent à la socialisation des enfants, qui à leur tour, se laissent gagner par l'envie de bouger et d'aller voir ce monde en mouvement dont ils perçoivent l'écho lointain.

### 3.2. Brève histoire d'ingénieur sans frontières.

Je suis ingénieur en agroalimentaire. Après ces trois années d'études, j'ai fait mon service militaire et j'ai intégré la société M. à une quarantaine de kilomètres de Lille en tant que chef de fabrication. C'est dans la commune où est implantée cette société que je réside encore aujourd'hui. Puis, je suis devenu directeur d'usine dans une filiale de cette société, avant d'occuper un poste de responsable qualité et Recherche & Développement dans la société où nous sommes aujourd'hui. J'ai fait des stages au sein de l'université du groupe avant de prendre la responsabilité de tout ce qui est production et recherche. Nous travaillons le maïs en grains. On le transforme en semoule de maïs à l'usage des brasseries, pour la bière, les céréales pour le petit-déjeuner. Nous exportons au Japon, au Guatemala, au Nicaragua etc. Il y a 58 salariés dans cette société.

Il y a deux types de déplacements : les déplacements pour aller chez les clients et les réunions de R&D interne au groupe. Les réunions internes au groupe ont lieu en France, au siège du groupe. Les déplacements pour aller voir les clients, c'est l'Europe, Israël, le Japon, Singapour, le Nicaragua. Ma mission est d'aller voir les clients pour apporter une solution à leur problème, leur expliquer une démarche du type OGM etc. Dans ces pays, je rencontre parfois une seule personne : l'acheteur et

parfois, je rencontre une ribambelle de personnes, c'est le cas au Japon : le directeur d'usine, les responsables qualité, les opérateurs de ligne, l'acheteur...

C'est généralement des voyages éclairs. Quand c'est en Europe, c'est l'aller-retour dans la journée si possible. Et quand c'est Singapour, j'ai deux jours de rendez-vous et deux jours d'avion. En général, je voyage seul. Les billets d'avion sont très cher ! Ma secrétaire réserve les billets d'avion. Je lui donne mes préférences et elle se débrouille. En général, je voyage avec Air France. J'ai tout à fait confiance dans la compagnie Air France. En plus, ils ont un programme de fidélisation qui est très intéressant : Fréquence Plus Rouge. Leurs avions sont suffisamment confortables pour pouvoir dormir et travailler. Ça c'est un point très important. Je vais essayer d'utiliser ce temps pour dormir. Je vais essayer de travailler un peu, mais je ne travaille pas constamment. Je vais essayer de me relaxer un peu, de bouquiner, de regarder la télévision. Je peux dormir n'importe où, même sur un vol Paris-Strasbourg. Maintenant, c'est devenu une routine de prendre l'avion. Sur un vol court, j'ai au moins 5 à 10 minutes d'absence.

J'ai un voisin qui voyage beaucoup. Nous sommes imbattables sur les aéroports, mais nous ne savons rien sur les pays que nous visitons. On a des flashes. Au Japon, je me souviens que j'avais remarqué que sur le haut des cabines de camions, vous avez 3 lumières qui s'allument en fonction de la vitesse du camion. Lorsque j'ai demandé des explications aux Japonais avec qui je travaille, ils n'ont pas su me répondre. Ils n'avaient jamais fait attention. C'est des flashes de voyages professionnels. Vous ne visitez rien. Vous pouvez éventuellement voir un truc touristique. Le choix de l'hôtel n'est pas lié à un point touristique, il est lié à un point fonctionnel. Vous pouvez recevoir des fax, vous connecter avec votre ordinateur, un téléphone dans la chambre. Il y a beaucoup d'hôtels dans lesquels c'est difficile de connecter un ordinateur ! Par exemple, le « Méridien » de Singapour est couleur local, vous avez quand même tout le matériel que vous trouvez ici. Les chambres sont différentes mais vous n'aurez pas de surprise sur la literie, les accessoires. Vous savons que dans l'hôtel, vous trouverez quelqu'un qui pourra vous indiquer des taxis, que vous aurez une piscine pour vous relaxer en fin de journée, que vous aurez un restaurant dans l'hôtel parce que vous n'avez pas envie de sortir et qu'il est contrôlé par des européens auxquels vous avez confiance... C'est important d'avoir un hôtel connu et pas demander le deux étoiles du coin que le taxi ne connaît pas.

Je me souviens que quand je suis allé à Tokyo, on était attendu à l'aéroport. On a mis deux heures entre l'aéroport et l'hôtel qui est en plein Tokyo. Après 14 heures de vol, les clients nous ont dit en arrivant à l'hôtel : « bon, dans 20 minutes, on fait un meeting ». Je leur ai répondu : « j'aimerais bien 40 minutes pour prendre une douche ! Avec le décalage horaire, les premiers jours, on est mort. Les premières soirées traînent en longueur : les gens veulent nous recevoir, ils font exprès d'avoir des

idées de soirée !! C'est pour ça que dans l'avion je dors, je me repose. Je ne vais pas sortir mes dossiers pendant 14 heures de vol.

Avant de partir, je regarde sur Internet les informations touristiques et historiques sur les pays vers lesquels je vais pour ne pas être en complet décalage. Quand je suis allé en Israël, je me suis renseigné sur l'histoire, au Japon sur les us et coutumes. Il faut connaître les coutumes des gens pour savoir comment ils réagissent, pour ne pas faire d'impairs. Ce sont des dîners solennels. Comment vous dites bonjour : est-ce qu'il faut vous incliner jusqu'à terre, serrer la main, taper sur l'épaule ? Comment faut-il se comporter pour ne pas être considéré comme un vulgaire européen, pour ne pas avoir l'air trop américain, pour ne pas froisser les gens ?

Quand vous êtes HS, vous ne tirez aucun plaisir. Si je me sens en forme, je vais attaquer un menu local. Si je suis complétement fatigué, ça va être le menu hyper rapide et sans découverte, fonctionnel ! L'urgence est d'aller au lit. Je mange parce que physiquement j'en ai besoin. Parfois on note de bonnes adresses : quand vous êtes avec un client, et qu'il y a de la bonne nourriture, du folklore et un décor super.

Je prends très peu de vacances, quelque chose comme deux semaines par an. À chaque fois, je pars. Je ne reste pas. Si pour moi, ça ne pose aucun problème de rester, pour la famille, c'est pas pareil. Si je suis à la maison, ils savent que le téléphone ne va pas arrêter, qu'il y aura toujours ceci et cela, que je ne leur appartiens pas. Tandis que lorsqu'on part, ils savent que je leur appartiens et que sauf une heure par jour où je vais m'exclure pour aller regarder s'il y a des messages sur le portable ou pour répondre aux coups de fil urgents, le reste du temps, je suis là pour eux.

Pour les vacances, je préfère une destination proche vers un lieu connu dans lequel on sait que l'on aura rien à faire. Par exemple, je vais tous les ans à Juan-les-Pins. On a trouvé un hôtel qui nous va très bien où l'on a rien à faire. Le plus difficile, c'est de savoir dans quel restaurant on va déjeuner et à quelle heure. Je vais faire mon ski nautique. Je consacre 23 heures à ma famille. Je décompresse et je reste au soleil comme un plouc à se faire bronzer et à lire le journal. On part en avion. Je ne veux pas passer une nuit dans ma voiture et ensuite être mort pendant deux jours.

J'habite dans un lotissement où l'on s'entend extrêmement bien avec tous les voisins. Donc je vais prévenir mon voisin le plus poche, je lui dis que je ne suis pas là. S'il y a un problème urgent à régler par rapport à la voiture, les voisins sont là. En semaine, mon épouse prend en charge les enfants. Par contre le week-end, j'accompagne une de mes filles au cheval et l'autre chez une copine.



## 4. L'expatrié.

La figure de l'expatrié ne doit pas être réduite ou confondue avec les Grands Mobiles qui ont fait l'expérience de l'expatriation. L'expatrié, tel que nous le construisons ici et comme nous le verrons, à un rapport singulier au territoire d'ancrage.

### 4.1. Portrait.

La figure de l'expatrié n'apparaît jamais sous sa forme pure. Elle est toujours croisée, mixée, mélangée avec d'autres types pour constituer un hybride. Pourtant, il est important de ne pas confondre cette figure avec l'ingénieur sans frontières, dont elle semble parfois très proche, ou avec le VRP dont elle est plus éloignée. L'ingénieur sans frontières et le VRP sont des « toupies » (selon l'expression de A. Tarrius) qui tournent autour d'un axe fixe, d'un point de repère qui semble immuable et profondément inscrit dans l'histoire familiale et professionnelle du Grand Mobile : leur lieu de résidence, leur entreprise. Si le VRP ou l'ingénieur sans frontières migrent vers d'autres lieux, leurs mobilités résidentielles et professionnelles s'inscrivent dans les limites du territoire national. L'expatrié semble, au contraire, affecté d'un double mouvement. Si, comme l'ingénieur sans frontières, il se déplace vers des destinations lointaines dans le cadre de son activité professionnelle, ponctuellement, il déménage, il s'expatrie, il cède à l'appel du large. Ses déplacements et ses mobilités semblent erratiques.

**L'expatrié se repère d'emblée à la manière de se raconter au chercheur : il déroule son histoire, l'histoire de ses différentes expériences, séjours, stages à l'étranger.** Il resitue ses déplacements quotidiens sur cet arrière-plan qui constitue son parcours professionnel et géographique. La mobilité résidentielle fait partie de son histoire, elle est constitutive de son identité. Lorsqu'elle ne débute pas dès l'enfance, ses pérégrinations commencent généralement à la fin de ses études, dans le cadre d'un stage ou lors d'une première expérience professionnelle.

Si ses mobilités résidentielles sont largement guidées par des opportunités professionnelles qui le conduisent de pays en pays, **l'expatrié n'est pas une « âme en peine »** qui erre à travers le monde. Il n'est pas un apatride, un déraciné ou un « homme marginal » (au sens de R. Park et E. Stonequist) tiraillé entre plusieurs cultures. **La France, territoire de référence, territoire identitaire, constitue l'axe et le point de repère de son monde.** L'expatrié ne se sent pas appartenir à une ville ou à une

région mais à un pays vers lequel il revient. Rennes, Lille, Grenoble, Strasbourg peu importe ! Demain, il sera à Paris, à Toulouse ou à Nantes. Ainsi, avec l'expatrié nous changeons d'échelle : l'ici est à la taille de l'hexagone.

L'expatrié, grand voyageur s'il en est, est-il ouvert à l'autre, fait-il l'expérience de l'altérité ? Rien n'est moins sûr ! Là-bas, il n'est pas rare qu'il vive au sein de communautés encloses, véritables *gated communities* à l'américaine, qui le protègent ou dont les « indigènes » se protègent. Les expatriés, confrontés aux mêmes difficultés quotidiennes (le déménagement, l'éducation des enfants, la gestion des intérêts familiaux à distance etc.) partageant la même expérience et souvent les mêmes références culturelles développent d'intenses relations sociales et tissent ainsi leurs réseaux de sociabilité futurs. Si cet entre-soi communautaire prend parfois la forme d'un ghetto (au sens propre du terme), certains expatriés parviennent néanmoins à faire l'expérience de l'autre. Lorsque la « communauté » apparaît moins homogène, plus ouverte et plus mixée, plus éphémère (lorsqu'elle doit son existence à la présence d'un chantier, d'un gisement etc. par exemple) les rencontres inter-ethniques y semblent plus nombreuses. Cependant, cette forme d'expatriation nomadique, qui débute parfois avec une première expérience dans le cadre du service national (la coopération, l'aide technique), apparaît peu compatible avec la construction d'une vie de famille stable. Elle constitue une expérience de jeunesse brève pour qui aspire à fonder un « foyer ».

Mais ces « communautés » quelles que soient leurs formes et la force des liens qui rapprochent leurs membres semblent bien éphémères. **L'expatrié sait que son temps est compté. Il sait que cette expérience, ces rencontres, ces amitiés sont inscrites dans le temps court de l'expatriation.** Pourtant cette fragilité du lien ne l'effraie pas. Elle fait partie de la donne. Il ne vivra pas ici et pour toujours avec ses compatriotes devenus des amis. Son goût de la mobilité résidentielle le conduira ailleurs. **Si les liens sont éphémères, l'expatrié n'en a pas moins le sentiment de faire partie d'un groupe social, pour ne pas dire d'une famille, en diaspora.** Lorsque, au hasard d'une mission, il rencontre en Pologne une personne connue trois ans plus tôt en Arabie saoudite, la parenthèse temporelle semble se refermer et les liens se renouent. Que « le monde est petit » pour des gens qui foulent les mêmes sentiers ! L'ingénieur sans frontières croise dans les aéroports et les hôtels des « têtes connues », mais ses « croisements » ne parviennent pas à sédimenter les membres d'un groupe et à construire un sentiment d'appartenance fort. Il manque à ces ingénieurs une expérience commune de leur propre altérité, expérience faite de moments partagés, de pratiques singulières et de souvenirs qui seraient fondateurs de leur identité et de leur biographie.

**Lorsque les enfants grandissent, la nécessité du retour se fait plus présente.** La perspective, encore lointaine, du baccalauréat constitue souvent un élément déclencheur qui motive le retour. Pour

l'expatrié, le baccalauréat ne semble pas être un simple diplôme, une simple étape dans le cursus scolaire de ses enfants. Pour ces enfants, dont la France est parfois une destination exotique de vacances, le baccalauréat semble être, aux yeux des parents, un certificat de nationalité, un passeport et une manière de réaffirmer sa « francité ». L'expatrié ne conteste pas le fait qu'il existe de très bonnes écoles à l'étranger, pourtant, lorsque son contrat s'achève, il voit là l'opportunité du retour. **« Donner » le baccalauréat à ses enfants est une manière de les réinscrire dans des réseaux sociaux et professionnels nationaux. Avec ce diplôme national reconnu, au sein d'un territoire auquel ils se sentent appartenir, les parents transmettent en quelque sorte à leurs enfants un héritage identitaire** objectivé qui leur permettra à leur tour de s'affirmer français. Le diplôme n'est pas simplement un morceau de papier, il suppose pour que cette transmission s'opère, une inscription concrète dans l'institution scolaire. De ce point de vue, l'école joue encore son rôle de creuset de l'identité nationale :

Je viens d'une famille qui s'est beaucoup déplacée dans le passé ; qui a habité des pays différents. J'ai habité en Angleterre, au Nigeria ; puis je suis rentré en Angleterre ; puis je suis allé en Afrique du Sud. Après on est allé en Belgique et retour en Angleterre ... J'ai toujours beaucoup voyagé. Mais, il y a eu une certaine stabilité à partir de l'âge de 14 ans. Dans l'éducation, j'ai pu rester en Angleterre et j'ai été à l'université en Angleterre. Et j'ai fait aussi une école de droit en Angleterre ; et j'ai été qualifié en Angleterre comme avocat. Après, j'ai aussi beaucoup voyagé dans un cadre professionnel.

Lors du retour, l'expatrié et ses enfants sentent bon « le sable chaud », ils suscitent la curiosité et l'intérêt des sédentaires qui parfois rêvent de faire les mêmes expériences. **Pour l'expatrié, le retour aux sources prend parfois la forme d'un bain de jouvence.** Riche d'expériences, il apparaît « tout neuf ». Il doit trouver une nouvelle maison, acheter une centaine de petites choses du quotidien, changer de voiture etc. Il doit faire connaissance avec ses voisins, ses collègues, ses camarades de classe, sa ville, sa région etc. Il doit s'acclimater, changer ses habitudes, se repayer. De ce point de vue, le retour et le déménagement qui l'accompagne est une forme de purification<sup>38</sup>.

**Le retour n'est pas simplement recommencement, il est aussi rite de passage.** Il marque généralement une étape dans la carrière professionnelle et familiale de l'expatrié. En effet, la préparation du baccalauréat, la réinscription des enfants dans le système scolaire métropolitain est aussi une manière de les préparer au départ, de « vider le nid ». Lorsque les enfants seront plus grands, lorsqu'ils seront autonomes, les parents n'envisagent pas de rester dans la ville où nous les avons rencontrés. De nouveaux voyages, de nouveaux lieux de résidence dans le cadre d'une activité professionnelle ou non sont déjà envisagés. Un prochain départ se profile à l'horizon. **Il n'est pas rare qu'une maison de famille constitue un point fixe, un point stable, un axe du monde, un lieu de**

---

<sup>38</sup> D. Desjeux.

**mémoire pour ces expatriés.** C'est vers cette maison qui fait histoire que l'on envisage parfois de se replier. C'est cette maison, occupée ou non, qui servira plus tard de centre, de point de rencontre pour la famille (parents-enfants) dispersée à travers le monde.

Le déménagement constitue une rupture dans la biographie de la personne, il peut être source d'angoisse car il faut reconstruire un réseau de sociabilité, se réinscrire dans un espace. Si l'expatrié suscite l'intérêt des sédentaires, très vite la curiosité disparaît, le quotidien reprend le dessus. Un sentiment de solitude et d'étrangeté peut alors envahir l'expatrié. Mais celui-ci ne se reconnaît pas simplement à sa manière de se raconter ; **il se reconnaît aussi à sa capacité de se « repayer », de s'adapter à une situation nouvelle, de retisser un réseau de relations sociales.** De ce point de vue, l'expatrié dispose d'un véritable savoir-faire. Très vite, il investit le terrain. L'épouse sans emploi s'inscrit dans la vie associative locale, participe aux différentes manifestations organisées autour de l'école, fréquente les commerces de proximité. Ici comme là-bas, l'expatrié sait que son temps est compté. Il ne peut se permettre de longues et lentes phases d'approche pour domestiquer « l'indigène », pour gagner sa confiance, pour découvrir ce que cache sa « carapace ». **Les relations sociales se construisent sur un mode direct :** « ça accroche ou ça n'accroche pas ». Cette compétence de l'expatrié est difficile à saisir. On la repère aussi en opérant des détours, par effet miroir. Après un déménagement, certaines personnes continuent à vivre ici comme elles vivaient là-bas. Leurs références, leurs amis, leurs « bons souvenirs » sont restés là-bas. Elles comparent volontiers ici et là-bas pour parer le territoire quitté, de vertus insoupçonnées. Après un long séjour en région parisienne, la province se révèle parfois bien décevante et tellement provinciale ! L'expatrié ne s'embarrasse pas de tels états d'âme :

Je ne connais pas beaucoup de gens ici ! Mais c'est vrai que toute ma jeunesse, je l'ai passé ici, donc je retrouve beaucoup de têtes connues. Mais nos amis sont plutôt à Paris. C'est vrai que j'ai retrouvé des amis anciens, ce n'est pas des relations, on se retrouve peut-être une fois par an, mais sans plus, ce n'est pas une relation suivie. C'est vrai qu'on a peu de milieu relationnel depuis qu'on est là. On ne fait pas d'effort ! Quand je dis que notre milieu relationnel n'est pas développé, c'est qu'on ne fait rien pour. Ni participation à une association, ni participation à des trucs qui permettraient de ramener du monde à la maison. Là on est feignant comme ce n'est pas possible... ! On a l'impression que ça nous manque, mais je suis persuadé qu'on ne se donne pas les moyens, on a plutôt tendance à dire que Rennes est un milieu fermé mais... Souvent il y en a qui disent : « faut que je vous invite chez moi ». On sent bien qu'il y a toute une mise en scène... Puis dimanche on reçoit les parents c'est comme ça, souvent. C'est une petite vie provinciale bien réglée. Nous on ne rentre pas dans le cadre ça c'est clair.

## 4.2. Brève histoire d'expatrié.

Je n'ai pas vraiment de racines, ce qui va peut-être apparaître lors de l'entretien. C'est peut-être lié à l'enfance ? Je suis né en 1957 à Nantes. Mon père est de Bretagne. Il est donc Breton. Ma mère est de Charente. Je suis né à Nantes. Je ne sais pas pourquoi ! je suis né à Nantes, probablement parce que c'est au milieu. Je suis resté un an à Nantes. À l'époque, mon père était déjà VRP. Il voyageait pas mal. À l'âge de trois ans, j'ai dû arriver à Tours. Je suis resté là 12 ou 13 ans. J'ai été interne à partir de la 6<sup>ième</sup>. J'ai perdu ma mère en 6<sup>ième</sup>. Et, là mon père a commencé à travailler en dehors de Tours. Je le retrouvais le week-end. En 3<sup>ième</sup>, je suis allé à Grenoble et lui a commencé à travailler en Bretagne. J'étais donc toujours interne ! En 1<sup>ière</sup>, comme il travaillait en Bretagne, je suis allé à Vannes, mais toujours en internat, car lui travaillait pour l'essentiel dans la région d'Orléans. On s'est toujours suivi, mais ça n'a jamais vraiment bien marché. Après je suis allé à Lyon faire mes études : une préparation, puis une école d'ingénieur. C'est à cette époque que j'ai rencontré mon épouse. Et pour vous donner un peu l'ambiance, elle est née à Paris, elle est partie à l'âge de trois ans en Afrique pour n'en revenir qu'à 18 ans ! Elle a fait le Cameroun, le Gabon, le Tchad... Sa mère est de Bourg-en-Bresse, son père est Breton. C'est vrai qu'étant expatrié tout le temps, à chaque fois qu'ils revenaient l'été, c'était pour faire le tour de la famille. Qu'est-ce que c'est rasoir de faire le tour de la famille. Maintenant, ils sont à la retraite à Saint-Raphaël. Elle a une sœur qui est à Montpellier et un frère qui est expatrié en Australie.

On est resté à Lyon jusqu'en 1980. Après j'ai fait l'aide technique. On est parti deux ans en Polynésie Française, à Tahiti. Là, on a pas mal voyagé. Mais c'était plutôt des voyages d'agrément : Hawaï etc. On est rentré en 1982. En 1987, on est venu s'installer à Grenoble. Et à cette époque notre premier enfant est né. En 1992, on est parti en expatriation en Arabie jusqu'en 1997. J'étais patron d'une des filiales de S. On aurait dû normalement repartir au Viêt-Nam...

À partir du moment où on est dedans, on voyage. Et, c'est toujours les mêmes ! On a retrouvé quelqu'un avec qui on était en Arabie. Avant l'Arabie, il avait fait le Venezuela, la Chine, puis après il est parti en Inde, puis au Maroc. L'autre jour, j'étais en Pologne. Dans la salle d'aéroport, je dis : « on se connaît ? rappelle-moi ton nom ». Et hop, c'était quelqu'un avec qui on était expatrié en Arabie. Aujourd'hui, il est expatrié en Pologne, avant il était aux États-Unis... Mais on garde toujours des contacts.

Comment on arrive à l'expatriation ? C'est tout un cursus ! On est câblé comme ça dès le départ ! À mon avis, c'est tout une famille qui se recrée, et on se retrouve. On connaît les problèmes des gens, les problèmes d'éducation des enfants des gens qui sont dans l'hémisphère sud, les années scolaires décalées. On connaît tous ces détails. On est plus à même de comprendre la problématique des gens et de les aider.

Notre départ en Arabie a été un choix. Un de mes patrons m'a dit : « je prends un poste en Arabie, est-ce que tu veux venir avec moi ? ». J'ai dit oui ! L'Arabie, c'est un pays qui n'est pas facile, mais c'est un pays où il n'y a aucun risque. Il n'y a pas de risques politiques, pas de risques sanitaires et sécuritaires. On laisse la voiture ouverte. C'est agréable ! Si on a un problème, il y a les plus beaux hôpitaux du monde. Il y a vraiment tout avec du personnel qualifié. Par contre c'est vrai qu'il y a des contraintes : les femmes ne peuvent pas conduire ! Et bien on a un chauffeur ! Il y a une forte communauté. Et comme c'est un pays difficile, les gens accueillent, ils font des fêtes ensemble ! Ils font beaucoup de sport : piscine, ballades dans le désert, raids. Ils font des dîners, des cocktails sympas entre copains... Lorsque les gens arrivent, il faut tout de suite les prendre en charge et après, il y a un jeu qui s'installe : il y a un nouveau qui arrive, vite on fait une fête ! De toute façon, c'est l'occasion de faire la fête. On se retrouve à vingt ou trente. On vit dans des lotissements qui sont gardiennés.

Ma femme a un BTS de secrétariat trilingue. Elle a travaillé à Tahiti et à Paris. Elle a arrêté quand on est venu à Grenoble. Elle n'a pas repris depuis son congés maternité. Elle n'a aucune difficulté pour partir. En fait, elle est très impliquée dans la vie associative, dans les clubs, dans tout un tas de choses. À Grenoble et en Arabie, elle s'occupait de bibliothèque, de mise en scène, de théâtre et tout ce qui accompagne les activités péri-scolaires.

Là-bas, on s'est mis un peu à l'arabe. On parle un peu arabe, depuis on a oublié, mais on parlait un peu arabe. On a beaucoup voyagé à partir de l'Arabie, dans les pays autour : le Yémen, les Émirats, la Jordanie. C'est quand même un peu dur de rester toute l'année sur le territoire. On avait des budgets de voyage important. On est allé au Sri Lanka, Thaïlande, Malaisie, Kenya, Tanzanie, Afrique du Sud, Égypte etc. Pendant cinq en, toutes les vacances, on les a passée à l'étranger. Et on revenait en France, une fois par an, pendant un an, et alors là : encore le tour de la famille !! C'était un peu pour les enfants, parce qu'ils aiment bien retrouver leurs grands-parents.

L'expatriation c'est lié à l'âge des enfants. Il y a un âge où ça devient critique. D'abord c'est lié à l'adolescence et à la scolarité. Je ne dis pas que l'on ne peut pas passer le bac ailleurs, mais pour savoir comment s'orienter et dans quelle section, pour savoir ce que l'on va faire comme fac, comme école etc. c'est mieux d'être en France. C'est pas une question de niveau scolaire, parce qu'il y a de

très bons lycées, mais plus une question de connaissance de la conjoncture. On ne connaît rien quand on est à l'étranger. Maintenant pour repartir, il faudra attendre que Mathieu soit en deuxième année de fac, s'il se débrouille, s'il est mûr, à ce moment, il se débrouillera. C'est vrai que si on était aller aux États-unis ou en Australie, il n'y a pas de problèmes. Mais quand même, il faut après des diplômes reconnus. On ne sait pas ce qu'ils peuvent faire. On est quand même Français d'origine. C'est vrai qu'on rentre dans un cursus français. Donc il faut revenir quand même un petit peu dans le circuit pour obtenir des diplômes reconnus. Les diplômes australiens sont sûrement formidables, mais ils ne sont pas reconnus en France.

Le retour est un peu dur financièrement parce qu'il faut réinvestir : racheter des voitures, du matériel etc. Pour les enfants, il y a une période un peu euphorique pendant un mois. Tout le monde est curieux : « alors racontes-nous ! ». C'est un peu les vedettes. Et, après les gens retrouvent leurs copains habituels qu'ils connaissent depuis des années. Et là, c'est un peu dur ! Selon leur caractère, ils mettent six mois à un an pour faire leur trou. Ma femme a repris des activités dans des associations. Elle retrouve sa place.

## 5. L'indépendant.

L'indépendant est probablement la figure la plus difficile à emprisonner dans les limites d'une figure. À n'en pas douter, cette catégorie est une nébuleuse composée de deux amas distincts. Le premier est pour l'essentiel formé de professionnels de la culture, d'artistes appartenant au monde du spectacle. Le second est composé de professionnels évoluant en dehors du secteur marchand (associations, ONG, secteur public etc.) relativement militants, voire tiers-mondistes ou attachés à la promotion du développement durable pour parler moderne.

### 5.1. Portrait.

Les indépendants forment-ils une figure particulière ou constituent-ils simplement une myriade de cas individuels qui, par certains aspects, possèdent des points communs ? Ces personnes méritent-elles d'être réunies au sein d'un groupe, dans la mesure où le regroupement crée l'illusion de la proximité et gomme de manière artificielle les différences parfois très importantes ? Les indépendants ne constituent-ils pas plutôt le « reste » de tout exercice taxinomique ou l'embryon d'un type en cours de constitution ? Nous sommes là face à la difficulté de l'exercice classificatoire. Même si nous tentons de fonder de manière objective l'existence de ces types et leurs principes structurants, il reste une part d'arbitraire et d'intuition dans ce travail de mise en ordre. Si les indépendants existent bel et bien, comment, faut-il alors les nommer ? Le baptême possède une dimension performative qui renforce encore l'illusion de l'existence du groupe. Il gomme les artifices de sa création. La réponse se situe peut-être déjà dans l'énoncé de la question. En effet, il est difficile de saisir ce groupe car ses membres se disent eux-mêmes très indépendants et parfois solitaires. Ils dénoncent l'existence de « clans », de « tribus », de « castes », de « groupes de pression » dans lesquels ils ne se reconnaissent pas. Ils travaillent dans de petites structures (souvent associatives) qui leur donnent ou leur laissent une très grande autonomie dans leur travail. Ils exercent des professions que l'on pourrait facilement qualifier d'indépendantes ou de libérales s'ils n'étaient pas salariés. Architectes, artistes, chercheurs, journalistes etc., ils exercent dans les domaines de la recherche, de la culture, de la communication et du développement international.

L'indépendant se démarque des autres Grands Mobiles par le rapport particulier qu'il entretient avec son travail et son métier. Il est difficile d'établir une ligne de démarcation claire et précise entre temps

de travail et temps de loisirs. L'indépendant, comme tout salarié, bénéficie de jours de repos, mais son activité professionnelle semble déborder le cadre temporel légal dans lequel elle doit être contenue. Comme beaucoup d'ingénieurs sans frontières ou de VRP, l'indépendant « ne compte pas ses heures », mais ce n'est pas en cela qu'il est différent de ces Grands Mobiles. Pour l'indépendant, son activité est souvent née d'une passion, voire d'une vocation, qui le conduit à s'investir pleinement dans une activité créative et militante qui fait pleinement partie de sa vie. Ainsi, travail, loisirs et projets de vie se mêlent et se confondent parfois. Le voyage a lui-même un statut relativement flou. La ligne de partage des eaux est difficile à trouver. En effet, sa mission n'est pas toujours définie par une institution externe. Il est en partie l'initiateur et le porteur, ce qui le conduit à emprunter des chemins parfois peu balisés. Tout voyage, tout déplacement, qu'il soit professionnel ou non, peut être source d'inspiration ou occasion de rencontres. Il est alors réinvesti dans la sphère professionnelle. Pour l'indépendant, la difficulté consiste précisément à créer de la frontière, à rétablir de la distance, à instaurer les limites d'un univers privé et réservé aux proches. Il doit, dans une certaine mesure, se réinscrire dans une temporalité quotidienne et hebdomadaire rythmée par la scolarité de ses enfants et l'ouverture des services publics. Le temps de travail des autres s'impose comme une contrainte extérieure à lui. Or, ce découpage temporel de l'activité professionnelle classique a peu de sens pour l'indépendant. En effet, en sa qualité de professionnel de la culture, l'indépendant travaille pour distraire les autres ; il travaille donc fréquemment pendant leur temps de repos. D'une certaine manière, il vit à contre-temps.

L'indépendant dénonce volontiers un monde de plus en plus uniforme et aseptisé. De ce point de vue, il semble très proche du VRP. L'indépendant fuit les hôtels trop « *clean* », trop cliniques des chaînes hôtelières. Il dénonce l'uniformité des modes de vie et des cultures passées à la moulinette de la mondialisation. Il dénonce la standardisation, la normalisation, la réglementation excessive des pratiques sociales qui progressivement lissent, égalisent, écrètent les différentes spécificités nationales et locales. Le voyage indolore serait ainsi devenu incolore et inodore. Par-delà ces dénonciations, l'indépendant stigmatise un processus de massification et de démocratisation (au mauvais sens du terme) des sociétés qui éliminent toute fantaisie à force de vouloir maîtriser leur destin. Dans une telle perspective, on comprend que le voyage perde toute saveur. Le voyage doit rester au contraire une aventure, une occasion de découverte, de mise et de prise de distance, d'interrogation. Le but du voyage et du déplacement n'est pas de « consommer du kilomètre » mais de se mettre à l'épreuve de l'autre :

Dans ma chambre, à Saint-Pétersbourg y avait une baignoire ancienne en ferraille avec des pattes qui n'étaient pas recouvertes avec de l'émail. C'est vraiment la vieille baignoire ! Et à côté, un lavabo comme on avait dans les années 40, un robinet au milieu, pile entre les deux lavabos. Le sèche-serviettes : un tuyau qui traverse tout l'immeuble sur une dizaine d'étages et quand il arrive dans la salle de bain, il forme deux S. C'est des trucs atypiques, super et que j'aime dans les

voyages. C'est beaucoup moins intéressant d'aller aux Etats-Unis. J'adore aller en Angleterre pour les *breakfast*. Le *Bed and Breakfast*, c'est beaucoup mieux que d'aller dans un hôtel traditionnel. Ce qui me plaît, c'est le côté familial. Les petites maisons anglaises ont un côté très sympathique, très chaleureux. C'est aussi le contact avec les gens. Ils sont là, ils nous préparent le déjeuner dans la cuisine, parce qu'ils sont à côté de nous et on discute ensemble. Aux Etats-Unis, c'est très froid, c'est climatisation. On bouffe de la merde. Si on veut manger correctement, la seule façon, c'est d'aller dans un restaurant européen ou chinois. Vous prenez le taxi, le chauffeur est très sympa, on discute, mais la voiture est climatisée, fermée de partout. On roule sur des routes qui sont gigantesques, bourrées de bagnole, tout le monde roule à la même vitesse. On doit se plier tous à une même façon de vivre. C'est ça en fait que je ne supporte pas. Quand on arrive à l'hôtel, c'est comme ça et pas autrement, c'est telle chambre, tout est réglé. En Russie, on va trouver des gens dans la rue qui vont nous interpeller. Il y a un charme, il y a un contact avec les gens, il y a des trucs très spécifiques. Il y a un côté un petit peu « aventure » alors qu'aux États-Unis on ne découvre rien du tout.

Le voyage peut ainsi commencer à l'angle de la rue, au pied de chez soi. Assister à un match de football ou visiter la crypte d'une cathédrale offre les mêmes opportunités de décentrement, de rencontre, de découverte. Dans le premier cas, l'indépendant découvre une émotion, une « sacralité laïque » qui le transcende et le transporte ; dans le second cas, il s'enfonce dans les profondeurs de la ville, dans les profondeurs du temps pour aller à la rencontre du passé. Ces lieux chargés d'histoire, ces lieux de mémoire sont autant de portes d'entrée vers d'autres mondes. C'est cette absence ou cette clôture des portes dans les lieux-mouvement, et plus généralement dans les lieux sans histoire que condamne l'indépendant. Ces lieux assignent le voyageur à résidence, ils l'enferment dans l'ici et le maintenant, dans le présent de la situation. Par définition, l'indépendant est un citoyen. Il aime la ville précisément parce qu'elle est un théâtre vivant, un lieu de mélange et de rencontre et lui offre la possibilité de « faire un voyage immobile ». L'indépendant apprécie cet aspect cosmopolite et bigarré qui font fuir les VRP ou les ingénieurs sans frontières. Il aime la ville car elle offre de nombreuses portes sur ces autres mondes. Lieu d'histoire, conservatoire de la mémoire, elle met en présence les gens d'ici et de là-bas, les vivants et les morts. Elle offre la possibilité de faire un « voyage dans le temps ». Ainsi, la ville n'est pas simplement une « boîte de vitesses », un accélérateur du mouvement, un tremplin, elle est elle-même lieu d'un voyage, d'un voyage sans déplacement :

Moi, j'ai jamais eu envie de partir du centre-ville parce que pour moi ce centre de Grenoble est essentiel. Je ne souhaite pas et j'ai toujours refusé de m'installer à la ville neuve, au village olympique ou ailleurs, parce que ce sont des lieux sans mémoire. Là où on est, c'est le cœur de Grenoble, c'est-à-dire qu'il y a 2200 ans, là à 100 m, il y avait le temple. La ville romaine elle est là. Elle est là parce qu'elle est construite sur un lieu de culte antérieur. Ensuite, on a l'église Saint-Hugues, donc la fin de l'empire romain, c'est le moyen-âge et c'est là qu'arrive Bruno lorsqu'il vient demander à l'Evêque de Grenoble un terrain dans la montagne pour fonder son ordre qui deviendra l'ordre des Chartreux. Place Notre Dame, quand ils ont fait la ligne de tram, il y a une dizaine d'années, ils ont commencé les fouilles et ont découvert qu'ils étaient sur un cimetière.

Plus fondamentalement, à travers la dénonciation de ces « lieux sans âme », l'indépendant met à l'index une forme de développement et un modèle culturel dominant dont les Etats-Unis seraient les représentants. Il stigmatise une société fondée « sur le fric ». Les aéroports internationaux, les avions,

les hôtels constituent des lieux d'exposition de cette société « fondée sur l'argent ». Les rapports sociaux y sont très largement structurés par le statut du voyageur et par la possession de « sésames » qui donnent accès à des salons feutrés où l'on cultive l'entre-soi. L'indépendant n'a généralement pas accès à ces prestations qui participe à la définition de la « qualité » du voyageur. Pour l'indépendant, souvent confondu avec le touriste, il y a quelque chose d'indécent dans cette division statutaire qui contribue à stigmatiser une partie des voyageurs.

Je propose qu'on voyage en bateau ou en chameau. Une des choses qui est insupportable dans les aéroports, c'est que c'est quand même un milieu de pouvoir. Pour les gens, même si c'est du tourisme, le fait de voyager en avion, c'est un mode d'accession sociale, donc tout ce qui est signe extérieur élitaire se manifeste de manière vraiment agressive dans les aéroports. C'est ça qui m'est le plus insupportable. Et puis la technologie récente ne fait qu'empirer les choses. Tout individu qui se respecte doit avoir un téléphone portable sur les genoux, le Monde, le Times qui dépasse dans une poche. Il y a tous ces archétypes du pouvoir qui fait que c'est forcément pas convivial. Ce n'est pas forcément les lieux en tant que tel, mais les gens qui les fréquentent qui sont des « gens occupés » certes, mais qui revendiquent cette occupation et cette indisponibilité et cette incapacité à la détente, à un échange, à la bonne humeur. On sent qu'on est dans un endroit important. Quand on fréquente souvent ce genre d'endroit, on trouve que c'est quand même plus sympathique de fréquenter la place de café avec ses platanes et ses joueurs de pétanque...

Le voyage et le déplacement sont pour l'indépendant l'occasion de faire l'expérience de l'autre, mais ils sont aussi une possibilité qu'il se donne de partir à la découverte de lui-même. Assis dans le siège d'un long-courrier, le nez collé au hublot, il contemple le spectacle qui s'offre à lui. L'indépendant se fait contemplatif. Il ne jette pas un coup d'œil sur le monde, il s'installe dans la chose à voir. Il se perd, il se confond avec la chose à regarder. Il est absorbé, happé et pris par le spectacle. Seul au monde, il se laisse flotter sur la vague de ses souvenirs, de son inspiration, de ses sentiments. Le voyage est d'abord intérieur :

Dans l'avion, j'écris très naturellement, j'ai besoin d'un papier et d'un stylo. C'est vrai que dans l'avion quand c'est vraiment plein, c'est difficile parce qu'en seconde classe, on n'est assez serré, donc ça peut être la lecture. Pour moi c'est souvent l'occasion de relire un livre. Je lis beaucoup d'ouvrages de réflexion. J'ai fait un travail de psychanalyse jungien et ensuite je me suis engagé dans une voix spirituelle : le bouddhisme tibétain. Lors de mes voyages au Maroc je me suis beaucoup intéressé au Sophisme. Le voyage rompt avec les contraintes quotidiennes, et moi quand je suis ici j'ai toujours quelque chose à faire et je suis tout le temps interpellé. Je dois donc vraiment clôturer mon temps pour avoir des plages où je suis seul avec moi-même. Tandis qu'en voyage, c'est vraiment fabuleux parce que je suis vraiment seul. Je suis au milieu des autres et en même temps je suis seul, parce que je ne connais personne, donc la plupart du temps je pars seul. Et il m'arrive souvent de voyager seul, non pas pour des raisons professionnelles mais pour des raisons personnelles qui sont en rapport avec ma profession. J'ai fait un voyage en Andalousie, c'était un voyage de formation et de recherches personnelles, mais je l'ai fait tout seul. Là j'en suis dans un état d'écoute de moi-même, le fait de ne plus être dans mon univers quotidien, déclenche un mode d'être à l'écoute qui est très différent. Et puis il y a dans le voyage une situation de métaphore, c'est-à-dire que je suis en fait dans la métaphore de ma vie, je suis un voyageur, je suis arrivé et je partirai. D'un seul coup ça actualise d'une manière très forte ce sentiment d'être bien sur la terre et en même temps d'y être de passage, parce que le voyage c'est une transition.

Le voyageur se prépare ainsi à changer de lieu, de culture et d'horizons. Le déplacement est une parenthèse, un temps suspendu qui lui permet d'opérer une lente transformation. Comme le voyageur

décrit par le romancier M. Butor, l'indépendant est aux prises avec lui-même et connaît une lente *modification*. Le déplacement peut alors être source d'inspiration, être le lieu de la création, du jaillissement des idées et des sentiments. Ce voyage intérieur n'est pas sans analogie avec l'expérience religieuse<sup>39</sup>. L'état quasi hypnotique donne au contemplatif accès à des mondes qui restent fermés à l'ingénieur sans frontières. Le contemplatif regrette la brièveté des déplacements en avion. Il ne dispose pas de suffisamment de temps pour se préparer, pour opérer cette lente préparation qui le mettra face à l'autre. Le déplacement en avion est brutal, sans transition. Les aéroports internationaux, tous semblables, ne préparent pas à cette rencontre. Lorsque les portes palières s'ouvrent sur le pays, le voyageur est brutalement saisi par l'altérité climatique du lieu. Certains indépendants font volontiers l'apologie du voyage en bateau, à dos de chameau. Le clapotis des vagues, le pas de l'animal rythme le lent mouvement de l'unité véhiculaire. Progressivement le voyageur incorpore l'environnement et le territoire dans lequel il est baigné. De ce point de vue, l'indépendant n'est pas un nomade, il traverse un tunnel avant de parvenir à destination. Si certains indépendants, volontiers contemplatifs, font l'éloge de la lenteur, d'autres apprécient au contraire le mouvement, le rythme, la vitesse, le « speed ». Ils n'entretiennent pas un rapport contemplatif avec les espaces qu'ils traversent. Ils se veulent dans l'action. Ils « bougent ». La ville, la vie est en mouvement permanent. C'est ce mouvement, ce changement, cette tension qu'ils apprécient.

Les voyages de l'indépendant s'inscrivent dans des temporalités plus longues que celles de l'ingénieur sans frontières ou du VRP. Il n'est pas rare qu'il parte pour deux ou trois semaines de manière régulière vers des destinations identiques durant quelques années. Ces déplacements ne sont pas rythmés par l'existence des marchés à « évangéliser », mais par un festival annuel, par un chantier, par un cycle de formation etc. Des relations plus durables se nouent alors avec les « autochtones » car cette présence plus longue et plus régulière se double d'une inscription plus profonde dans le territoire. Par ailleurs, il n'est pas rare que l'indépendant ait fait au préalable l'expérience de l'expatriation durant sa jeunesse, à l'occasion du service national ou de voyages d'études. Il ne peut cependant être qualifié d'expatrié dans la mesure où cette expatriation prend le plus souvent la forme d'un rite de passage, d'un voyage initiatique qui est l'occasion de partir à la découverte de l'autre (et probablement de soi-même). Le lieu d'expatriation n'est pas une « plate-forme off shore » à partir de laquelle il est possible de rayonner, mais un point d'ancrage pour s'inscrire profondément dans le local, pour aller à la rencontre de l'autre. Le retour est parfois motivé par la volonté de maintenir son identité personnelle ou par peur de devenir un apatride étranger ici comme là-bas. Si l'indépendant est familier de ces percées dans le territoire, de ces sorties du tunnel, dessinées par les réseaux internationaux (aéroports, hôtels etc.), il n'en fait pas moins l'expérience de sa différence. Il éprouve parfois le besoin de se

---

<sup>39</sup> A. Piette, *La religion de près. L'activité religieuse en train de se faire*, Paris : Métailié, 1999.

préparer à ces voyages. De la même manière, il éprouve parfois des difficultés pour se « recalcr » dans sa propre société. On ne sort pas complétement indemne de telles rencontres.

Il y a toute une période où ça m'arrivait de passer une nuit à Paris par ce que j'ai un ami qui bosse dans le 18<sup>e</sup>. J'aimais bien ! Le 18<sup>e</sup> c'est déjà un petit peu l'Afrique, donc c'était assez amusant d'aller dans cette Afrique à Paris pour aller ensuite dans la vraie Afrique. On passe de l'endroit lisse et climatisé avec des technologies de communication de tous styles et on sort de l'aéroport, le climat tropical, les vélos, le bruit. Ce qui me dérange dans cette rapidité, c'est que ça dévalorise le trajet. Ce n'est pas normal de faire 3 000 km en 5 heures, ça ne va pas de soi. On franchi l'histoire, la culture, tout si vite... Oui, et puis c'est clair qu'on est obligé d'arriver comme étranger. On est forcément étranger. Un Camerounais qui repart au Cameroun dans ces conditions, il arrive comme étranger.

## 5.2. Brève histoire d'indépendant.

J'ai une formation de graphiste. J'ai arrêté mes études à 19 ans. J'ai commencé à travailler en tant que graphiste, puis comme directeur artistique dans le monde de la publicité et de l'illustration générale. Et, j'ai arrêté pendant un an, un an et demi, je suis parti aux Etats-Unis pour voyager. Là-bas, j'ai travaillé dans des missions, dans différents petits boulots. Je suis revenu et j'ai travaillé dans un café-concert, puis pour une salle de spectacle. J'ai commencé comme à tout faire : technicien, chef de la sécurité... Je faisais déjà de la programmation. Puis j'ai pris la direction artistique du lieu pendant 2 à 3 ans. Ensuite, j'ai continué à exercer ce métier de programmeur artistique, plutôt dans le domaine de la musique. Ce lieu est un projet de réhabilitation de friches. Je n'aime pas le terme friche, mais c'est un projet de nouveau lieu culturel dédié à la création, à la fabrication, à l'accompagnement d'artistes.

Je passe deux jours par semaine à Paris. Je rentre de plus en plus le soir. Paris, c'est la banlieue. Je suis en banlieue parisienne. Il est clair qu'un aller-retour en deux heures avec des conditions de voyage qui permettent de travailler c'est intéressant. Avec les nouveaux moyens de transport et l'arrivée des nouvelles technologies, il y a vraiment une nouvelle façon de travailler, de vivre les rapports et les contacts humains. Pendant un long moment, la finalité du voyage était pour moi un vrai désir de bouger d'être mobile, c'est devenu une drogue. Il y a un côté accro. J'ai du mal à rester 10 jours ici. Je me sens vite enfermé. Un de mes grands paris, ça été de faire mon boulot sans bouger d'ici. J'aurais du être à Paris ou à Londres ou à New York ou dans une mégapole où il se passe quelque chose culturellement. Grâce au TGV et à Internet, je peux me permettre de bosser énormément à Paris sans y vivre.

Sinon, je vais en Angleterre une fois tous les deux mois. Avant, c'était une fois tous les mois. Maintenant, je n'ai plus le temps. Il faut que je reste de plus en plus au bureau. J'apprends à déléguer. Parce qu'on est très individualiste. Le côté nomade rend très individualiste, autonome, indépendant. J'ai du mal à avoir une assistante. Les autres destinations : c'est la Hollande, l'Allemagne, le Portugal, l'Espagne etc.

Par exemple, je profite d'un festival à Barcelone pour aller voir ce festival, mais aussi pour sentir la ville, aller voir ce qui s'y passe, caler des rendez-vous. Au final, plus ça va, moins l'événement est une finalité en soi. Je prends l'avion depuis Paris ou Bruxelles. Je suis à 55 minutes de « Charles De Gaulle » et à 35 minutes de « Bruxelles-midi ». Mais en avion, je n'ai pas une grande régularité de

déplacement, je voyage au coup par coup. Donc, même si je voyage beaucoup, je n'est pas de carte Tempo ou je ne sais quel abonnement Air France.

Je vais de plus en plus souvent à l'hôtel quand je suis en déplacement. Même dans les villes où j'ai des contacts. Par exemple, je reviens de Lisbonne. Je dormais chez une amie. Ça m'a pris la tête. Je préfère être à l'hôtel et voir mes amis, plutôt que d'être chez eux. Je pense que quand on est sur des déplacements de 4 ou 5 jours, c'est très difficile de s'adapter aux rythmes de vie des gens. On arrive chez eux, je ne suis pas en vacances. Je n'ai pas le temps de passer deux jours à offrir des fleurs et aller au restaurant. Il faut tout de suite que je sois dans l'action. Et je suis assez solitaire en plus. C'est un truc que je partage avec beaucoup de gens que je connais qui ont le même rythme de vie que moi. Plus ça va, plus ils vont à l'hôtel ou en chambre d'hôte. Pour avoir une indépendance. C'est frustrant d'arriver chez quelqu'un, de poser votre sac, de dire : « je pars dans deux heures, j'ai un concert, ça te branche de venir ? Et de rentrer à 6 heures du matin. Je bosse beaucoup la nuit. Quand je vais chez quelqu'un c'est pour passer du temps avec lui, pas pour utiliser son lit.

Quand je suis envoyé sur des missions, je suis dans de grands hôtels. Enfin, je m'en fous, je n'aime pas le luxe, mais en même temps quand il est là, je le prends. Quand je dois payer moi-même, j'irais plutôt vers la petite pension de famille. Ce que j'évite au maximum, c'est toutes ces chaînes de merde. Vous pouvez être à Istanbul, à New York, à machin et avoir l'impression d'être au même endroit. J'allume la télé, et j'ai TF1. C'est insupportable ! Ces franchises sont un truc qui bouffe complètement la ville, qui font des villes de vrais centres commerciaux. Les villes deviennent des moles, sauf qu'il n'y a pas de toits couverts comme dans les grands moles américains. Que vous soyez à Marseille, à Mantes La Jolie, à Strasbourg ou à Lille, vous avez les mêmes centres commerciaux, les mêmes rues commerçantes, les mêmes centres-villes.

Mon problème dans la vie, c'est de savoir ce que sont mes loisirs. Pour moi quand je vais au cinéma, au concert, en boîte de nuit, à une expo ou un machin, je me rembourse mes frais. Donc le problème, c'est de savoir où sont mes loisirs. Ça c'est un gros problème. Mais voilà, sentir la ville, c'est aussi mon taf. Le fait que je sois dans un milieu pseudo-branché, pseudo-artistique, pseudo-culturel fait que dans mon quotidien, ce que j'aime, c'est jouer aux cartes, aller au foot et me marrer avec mes potes et lire. Mais c'est pareil, quand je lis un bouquin, j'ai l'impression de travailler.

Le danger, c'est de rester dans son réseau. Dans chaque sociotype, on est 500 000 sur terre, à vivre et à partager les mêmes valeurs, les mêmes choses. Que j'aille à Tokyo, New York, dans le sud de la France ou ailleurs, la base est toujours la même : être connecté avec des gens qui ont les mêmes valeurs que moi, qui ont la même connaissance musicale. Il faut réussir à sortir de tout ça et aller voir

ce qui se passe ailleurs. New York c'est beaucoup plus *has been* qu'on ne le pense au niveau culturel. Ce n'est pas du tout une ville qui bouge culturellement. New York c'est une ville de business, c'est une ville de commerce et d'argent. Il faut se balader, utiliser les transports en commun, essayer d'aller dans les petits *bouis-bouis*, essayer de voir ce qui se passe. Mais il n'y a pas besoin d'être à New York pour faire ça. Moi, quand je suis ici, je vais au match de foot. Vous êtes constamment dans des spectacles de machin, puis vous allez au match de foot, vous vous rendez vite compte de là où vous en êtes au niveau de la demande populaire.

Les relations avec la famille sont loin d'être faciles. Je suis un des rares mecs dans la situation d'avoir vraiment une famille. J'ai une petite fille, une femme. On s'est quand même séparé une fois... longtemps ! Non c'est dur, c'est très dur. Il faut que ça soit un *deale* de départ. On communique par téléphone. Mais je passe tellement de temps au téléphone que je n'ai absolument rien à dire aux gens que j'aime au téléphone. Pour moi le téléphone, ce n'est pas un outil de communication, c'est un outil de boulot. Je n'ai jamais passé un quart d'heure avec ma femme au téléphone. La plus longue conversation a duré 3 minutes. Avec la fille, c'est un peu plus long. Elle est plus petite, ça a un côté exotique de parler avec un bébé au téléphone.

Ma femme a un magasin de fringues. Il n'y a pas beaucoup plus immobile. Dès qu'on a un week-end, on se casse. Ce qui est vraiment un problème, c'est mon organisation personnelle. C'est un chaos ! j'ai 32 ans, je gagne bien ma vie, mais je n'ai pas un franc de côté, je n'ai pas de maison à moi, je loue. Je dépense tout le fric que j'ai. Tout le fric que j'ai ne fait que compenser mes absences. Payer une facture d'électricité, pour moi ce n'est pas un problème financier, le problème est d'y penser.

Ce qui est très dur dans la société dans laquelle nous sommes, c'est la normalisation générale de tout. J'ai une petite fille qui va à l'école à 8h 15 ! Qu'est-ce que c'est que ce délire ! Je rentre tard, je ne peux pas me lever tôt. Je vis la nuit. Au bout d'un moment on va arriver à un truc qui complètement anti-républicain et anti-démocratique. On va se créer des tribus. On est en train de faire ce que les Etats-Unis font depuis des années. Le seul moyen de vivre selon mon choix de vie, c'est de me tribaliser et de mettre ma fille dans une école de bourges de gauche adaptée. Je crois qu'on est quand même un peu en retard. On est encore sur des schémas d'organisation de vie qui datent d'il y a 100 ans. En France, on refuse de se rendre compte que la société n'est plus : papa, maman, les enfants et la R12 beige, les vacances à la Bourboule, le bridge et le tennis une fois par semaine ! Il y a plein de gens qui ne vivent pas comme ça, qui sortent, qui vivent tard, qui ont des horaires de travail un peu plus souples. À Paris, essayez de manger après minuit ! Il n'y a que deux restos. Essayer de faire quelque chose le dimanche. Moi, j'aimerais bien faire mes courses le dimanche. Ce n'est pas très important, mais au final, ça crée un vrai décalage.

Je déteste l'uniformité, je me fais chier avec des gens qui pensent comme moi. J'aime rencontrer des gens avec qui je ne suis pas d'accord, avec qui je m'engueule. Les gens avec qui je travaille sont des gens proches de moi. Ce ne sont pas forcément de gens du boulot. Je fais attention de bien séparer les choses, parce que des amis, on en a beaucoup dans ce métier !! Je ne suis pas du tout voisin. Je suis très gentil, très cool, mais ça se résume à ça. Mes repères c'est plutôt la petite nana de la librairie où j'achète des bouquins, les petits cafés, les petits restos., les petits galeries. Sans être un personnage public, j'ai une certaine visibilité, c'est pour ça que j'aime être loin, j'aime être tranquille. À Lille, si je passe trois heures en ville, je vais dire bonjour à 200 personnes.

Les vacances d'été, on les passe à l'étranger. En été, c'est plutôt l'Europe. Quand on a un môme, on doit prendre ses vacances pendant les périodes les plus merdiques. Sinon, j'ai deux ou trois copains qui voyagent depuis 15 ans. Ce sont de gros voyageurs. Ils me permettent d'avoir à chaque fois un pied-à-terre. Je suis parti en Inde avec ma petite fille de 5 ans et ma femme. Les vacances, c'est les vacances. Si je fais le moindre truc en rapport avec le travail, c'est le divorce assuré. Par contre, quand je suis à New York chez des potes, j'ai envie de tout faire. Je sors tous les soirs. Eux, ils sont là tout le temps, ils me disent : « ça va, ça va te passer ». C'est une course. C'est pour ça que je n'ai pas l'impression de vivre en osmose avec le pays. Mon problème c'est le temps. Plus ça va, plus je réduis les voyages. Avant, quand je partais aux Etats-Unis, c'était une semaine. Aujourd'hui, j'y vais sur 4 jours. Et, j'en ai de plus en plus marre des déplacements. Il y a une perte de temps. Les gens qui ont les moyens eux optimisent leur temps. Les *business men*, qui voyagent en *first*, on s'occupe d'eux. Ils ont des accès. Je trouve indécent de payer 15000 balles son billet pour pouvoir mettre ses bras comme ça. Il y a ceux qui ont beaucoup d'argent et qui le claquent de manière indécente et le petit peuple. On le ressent vachement dans le voyage. Les différences d'accueil dans l'Eurostar entre la première et la seconde sont effrayantes. Il y a vraiment le côté charter : les bœufs et les hommes d'affaires. Entre les deux, je pense qu'il y a une catégorie de personnes. Il manque une demi-classe pour les gens qui ne sont ni en *first*, ni en charter.

## 6. Le cosmopolitain.

Le cosmopolitain est une figure plus rare dont la particularité est précisément de se situer à l'articulation, au carrefour des axes, au centre de notre schéma. Cette position privilégiée témoigne de sa capacité à maîtriser les tensions, la dialectique du mouvement et de l'ancrage, à intégrer, à incorporer le monde dans sa maison et à créer de ce point de vue, une certaine, harmonie.

### 6.1. Portrait.

Pour l'indépendant, très autonome, sinon volontiers solitaire, la vie de couple, la vie de famille est parfois difficile. Il n'est pas rare que les « couples d'indépendants » se défassent après s'être déchirés. L'activité professionnelle, militante, passionnée, exigeante déborde très largement sur la vie privée et l'envahit parfois au point qu'il est difficile de distinguer l'une et l'autre. L'activité professionnelle dévoreuse de temps et d'espace ne semble pas pouvoir se satisfaire du train-train ordinaire du quotidien, des séquences temporelles et des rythmes réguliers imposés par le calendrier scolaire. L'indépendant ne règne pas, tel un patriarche, sur une tribu composée de nombreux enfants. L'enfant unique, rare chez le VRP ou l'ingénieur sans frontières, est ici de mise. Le VRP et l'ingénieur sans frontières se montrent très classiques en la matière. Madame reste au foyer ou exerce une activité sédentaire qui lui permet d'assurer le « management domestique », alors que son époux (ils sont généralement mariés) voyage à travers le vaste monde. Lorsque l'ingénieur sans frontières est une dame, l'équilibre familial est plus difficile à trouver car il est rare que monsieur se substitue à elle et assure cet ancrage dans le local. Il ne décharge pas complètement son épouse des tâches domestiques. La différenciation sexuée des tâches semble moins affirmée chez les cosmopolitains. En effet, il n'est pas rare que les deux membres du ménage poursuivent conjointement une carrière et nourrissent quelques ambitions professionnelles. Si les « nounous », les *baby-sitters*, les parents le cas échéant, prennent parfois le relais et pallient l'absence des parents, les cosmopolitains doivent redéfinir les différents rôles au sein du couple. En la matière, le cosmopolitain se montre novateur. « nouveau père » ou « nouveau mari », il s'investit largement dans les tâches domestiques afin de permettre à son épouse de poursuivre une carrière professionnelle. Lorsque les enfants sont plus grands, cette aspiration à poursuivre une carrière professionnelle de la part des deux membres du couple, peut conduire à la bi-résidentialisation du ménage et au développement de déplacements pendulaires de longue distance.

Les cosmopolitains se définissent eux-mêmes comme des citoyens. La présence de services de proximité et de voisins, assurant une co-veillance, « compensent » aussi cette absence des parents au foyer :

Je ne sais pas si vous avez pensé à ça dans votre étude : pourquoi on a un appartement ? On a un appartement, je suis peut-être parano., mais nous avons un appartement parce que je suis assez peu là, j'aime l'idée de savoir que ma famille est dans un immeuble, avec des voisins à droite, à gauche en bas au-dessus, au deuxième étage... et que s'il y a un problème, il y a du monde autour, il y a une vie autour. J'ai un peu du mal à les imaginer dans une petite maison de plein-pied, perdue dans la forêt, ouvert aux quatre vents.

Ainsi, à la différence de l'ingénieur sans frontières qui réside au cœur d'un lotissement-village, le cosmopolitain apprécie la vie en appartement (ou en maison de ville), appartement depuis lequel il peut pratiquer la ville au rythme de sa marche ou des transports en commun ; appartement depuis lequel il peut très vite se « brancher » sur le réseau autoroutier. Ainsi, son appartement est un point d'ancrage situé à l'interface de territoires pratiqués avec lenteur et de réseaux accélérateurs de vitesse. S'il est un lieu protégé, il n'est pas un lieu du repli familial, le cocon de la vie privée à l'écart de la sphère professionnelle et de la ville. Il est au contraire, un lieu depuis lequel la ville est accessible. Ainsi, le cosmopolitain va à la piscine, au cinéma, au parc quand l'ingénieur sans frontières tond sa pelouse, regarde un DVD sur son *home-cinéma* ou fait du VTT. Ses loisirs, pratiqués dans des espaces publics, sont d'une autre nature.

Si les voisins protègent les membres de la famille, les relations sociales ne semblent pas se construire autour du centre géographique que serait l'appartement. Ainsi, **le voisinage ne forme pas un groupe d'appartenance à l'image de ceux qui peuvent exister dans les lotissements-villages. Le cosmopolitain construit d'abord ses réseaux de relation autour d'une commune appartenance à un groupe d'âge et à un groupe socioprofessionnel qui lui ressemble** dont la caractéristique est précisément de redéfinir les frontières traditionnelles, frontières entre les sexes comme nous l'avons vu, mais aussi frontières spatiales et temporelles.

Quand vous faites un projet (implantation d'entreprise) avec un britannique, un Suédois, un Indien, un Californien, un Canadien, au bout d'un moment des relations se nouent. C'est souvent des gens du même âge, qui ont le même *background* : c'est des ingénieurs, des Sup. de Co. C'est des gens qui ont des profils internationaux, on a un peu le même âge, le même vécu, les mêmes pratiques professionnelles, les mêmes usages. Ma femme est britannique en plus, donc elle parle français allemand.... Donc, je ne vais pas les emmener à la maison tout de suite, mais on va d'abord sortir au restaurant, et puis après il va revenir, et puis ça devient souvent des amis. Depuis 8 ans que je fais ça, j'ai beaucoup d'amis à San Francisco. Par exemple, on était avec les enfants à Los Angeles pour le nouvel an. Mes enfants étant en section internationale, je vois mes « clients » à l'école le matin, puisque leurs enfants aussi vont à la section internationale. Et puis on anime ici l'association Alsace/Etats-Unis. La chambre de commerce américaine en France etc.... on a des multiples occasions de se voir. Et puis on va aller dans les mêmes cinémas ou dans les mêmes restaurants, chez Marks et Spencer par exemple, au rayon alimentation. C'est là que vous trouviez

tous les trucs britanniques ou américains. Le samedi matin, vous alliez acheter de muffins, du thé et des chips. On rencontrait dix personnes. Ou chez Ikéa, au rayon bouffe, il y a un petit truc où ils font de la nourriture du saumon, des choses comme ça... Il y a toujours des étrangers qui traînent chez Ikéa. C'est un petit cercle.

L'ingénieur sans frontières se construit un univers où les frontières apparaissent relativement marquées et les espaces très segmentés. Le monde extérieur, le monde pratiqué par le Grand Mobile, ne pénètre pas ou peu dans le pavillon résidentiel, lieu de la famille, à l'écart de la ville. Si l'activité professionnelle peut être importante, en volume, elle apparaît cependant contenue dans des limites précises afin de préserver l'espace familial. L'ingénieur sans frontières amène pas ou peu de travail à la maison, ne choisit généralement pas ses amis parmi ces collègues et moins encore parmi ses clients etc.

Le cosmopolitain est au contraire un passeur de frontières. D'une part, il bouscule le modèle traditionnel du couple encore largement construit sur un mode binaire et, d'autre part, il incorpore le monde extérieur dans sa maison (ou son appartement) et dans son quotidien devenus des hybrides. Cette hybridation est déjà présente chez l'indépendant, mais elle semble se réaliser au prix d'une tension difficile à supporter pour le couple. Chez l'indépendant, l'hybridation est le produit d'une quête, d'un engagement militant ou artistique qui le conduisent à dénoncer le « monde moderne » froid, aseptisé où la force brutale des individus et des sociétés occidentales se donne à voir. Cette quête le conduit parfois à faire l'expérience d'une altérité plus radicale que celle familière au cosmopolitain. Il est confronté à un autre si différent qu'il en éprouve parfois de la difficulté et de la gêne lors de son départ ou de son retour. Cette altérité met en question sa propre identité, interroge ses modes de vie, ses pratiques etc.

Le cosmopolitain n'est pas un poète, un contemplatif, un militant acharné, un écorché ou un nostalgique d'un monde perdu. Lorsqu'il se déplace, il n'est pas face à cette « altérité radicale ». Au contraire, familier des voyages vers l'Europe ou les Etats-Unis, **il tisse sa toile et ses réseaux avec des étrangers qui lui ressemblent et auxquels il s'identifie. Il traverse les frontières nationales et linguistiques pour construire de nouvelles frontières sociales qui dessinent les contours d'un groupe d'appartenance.** Lorsqu'il se déplace, le cosmopolitain ressemble et se confond souvent avec l'ingénieur sans frontières, que l'indépendant ne manque pas de dénoncer. Pourtant, la comparaison s'arrête là. En effet, de ces voyages, l'ingénieur sans frontières ramène peu de choses, si ce n'est un goût du mouvement et beaucoup de fatigue. Lorsqu'il voyage, le cosmopolitain n'est pas totalement dépaysé dans la mesure où les réseaux tissés ici et là-bas s'entremêlent au point qu'il est parfois difficile de tracer une ligne de démarcation entre l'un et l'autre et entre les sphères professionnelles, privées et familiales. « L'étranger », le « monde de là-bas » ne lui sont pas extérieurs dans la mesure où ils sont intégrés dans sa maison, dans les objets de son quotidien, dans son corps :

Ma voiture, c'est un 806, un monospace. Il est taillé pour le week-end. Dans mon métier, il faut que je puisse amener à l'aéroport et à récupérer trois ou quatre hommes d'affaires, allemands ou américains et leurs valises. Puis, les emmener à l'hôtel, déménager les valises et ensuite, pendant deux ou trois jours les balader en Alsace, leur montrer des zones industrielles, des bâtiments etc. Donc je ne peux pas mettre trois gros allemands dans une 205.

J'ai aussi la télé par câble. Donc effectivement mes filles regardent les chaînes françaises bien sûr, canal J, TJ etc. On a aussi Cartoon Network en anglais etc. Et, de toute façon chez nous on a un lecteur de DVD. Les DVD permettent de choisir la version. Chez nous, les films ne se regardent qu'en version originale. Quand on va au cinéma, Harry Potter on le voit en version originale. Star War, ou Chiken Run, en version originale. Les films anglo-saxons, hollywoodien, c'est toujours en version originale. Et quand je voyage, puisqu'on parlait de voyage, j'achète des cassettes en version originale. Je ramène Tarzan ou Dinosaur, en version originale.

## Conclusion

### 1. État d'urgence.

Notre promenade au pays des Grands Mobiles nous a conduit à distinguer différentes figures, différentes « familles » marquées par des « traits » singuliers. Ces différentes figures ne présentent pas toutes le même intérêt, loin s'en faut, mais, par un jeu de miroirs, elles s'éclairent mutuellement. Le VRP est une figure classique, pour ne pas dire banale, qui n'a rien de moderne. Le VRP est aussi ancien que l'automobile qui lui permet de dessiner l'espace de ses pérégrinations. Il est l'une des figures du « système automobile », vieux de plus d'un siècle, figure qui est elle-même l'héritière de traditions commerciales plus anciennes. Mais le VRP, véritable image d'Épinal, amateur gourmand de terroirs, souligne par contraste ce qui semble absent chez ses cousins d'une autre « espèce » : la recherche des singularités locales. L'indépendant partage avec le VRP cet attrait et cet intérêt pour les autres, pour les « petits gens » rencontrés au cours du voyage. Les déplacements et les voyages sont aussi pour lui l'occasion d'une quête, d'une rencontre, d'un colloque singulier avec lui-même. Cette figure pleine de charme n'a pourtant rien d'original. L'indépendant, par bien des aspects, constitue la déclinaison contemporaine du voyageur, pèlerin, voire pénitent, qui écume les mers et les chemins depuis des siècles. **Le VRP et l'indépendant, bien que très différents, partagent un même goût de la « liberté ».** Ils se veulent autonomes, libres de leurs mouvements, libres de construire leur vie. Ils fuient les foules anonymes, les masses sans visage, les flux et les tourbillons qui gomment toute aspérité, toute singularité et toute subjectivité. **C'est probablement ce dernier point qui les distingue des autres figures : ils disposent d'une autonomie et d'une indépendance relativement importantes.** Lorsque cette liberté est mise en question par ceux à qui le VRP a délégué une part de la charge de le transporter (sociétés d'autoroutes, compagnies aériennes, agents de la DDE, gestionnaires de parcs de stationnement etc.) celui-ci réagit généralement de manière brutale et condamne sans autre forme de procès les lourdeurs et les lenteurs de l'administration ou de l'appareil d'État. Cette attitude est particulièrement nette chez certains chefs d'entreprise développant leurs activités à l'export. Mi-VRP, mi-ingénieurs sans frontières, ils souffrent, se plaignent et dénoncent les mouvements sociaux, le brouillard ou les alertes à la bombe etc. qui les clouent au sol. Cette figure hybride est intéressante car avec elle nous glissons tranquillement vers l'ingénieur sans frontières dont elle souligne les spécificités.

La figure de l'ingénieur sans frontières nous intéresse plus que d'autres car, relativement répandue, elle contamine largement les autres figures pour former des hybrides. Par ailleurs, son « poids » démographique et économique ne sera pas sans conséquence sur la définition de nouveaux services et de nouvelles aménités urbaines. L'ingénieur sans frontières représente une entreprise, qui n'est parfois qu'une filiale d'une holding internationale, pour laquelle il se déplace très régulièrement. Il s'inscrit donc dans une organisation qui le dépasse de toute part et compte souvent de multiples ramifications. Il s'inscrit dans un organigramme d'entreprise qui distingue les différents services et les différents niveaux hiérarchiques. Il n'a pas la liberté du VRP, qui a parfois le sentiment d'être « son propre patron » et définit pour partie ses objectifs et ses missions. Inscrit dans un organigramme et dans un système de transport collectif, son activité dépend très largement de la compétence ou du bon vouloir des autres. **L'ingénieur sans frontières est un « captif de l'avion ».** Il n'a pas d'autre choix que de prendre ce mode de transport. Par analogie avec l'automobile, nous pourrions dire qu'il existe une forme de dépendance à l'avion. De ce point de vue, le client d'une compagnie aérienne n'est pas très éloigné du client du réseau de bus en milieu urbain. Seule l'image dorée de l'avion, symbole de liberté et marque de prestige, semble nous interdire une telle comparaison. Par ailleurs, comme nous l'avons vu, les déplacements à longues distances, source d'importantes fatigues physiques, sont généralement synonymes de travail intense. L'ingénieur sans frontières est un homme pressé, sous pression qui doit apprendre à gérer sa fatigue physique et psychologique, voire son stress et ses angoisses. **Ses déplacements sont généralement gouvernés par l'urgence.** L'avion et le client n'attendent pas ! Mais le Grand Mobile attend parfois très longtemps le départ de son avion ou l'arrivée de son client ! Il doit apprendre à gérer cette perte de maîtrise du temps, ces situations génératrices d'incertitude et de doute. Lors des déplacements, l'ingénieur sans frontières vit en état d'urgence. Or, comme le souligne Luc Boltanski<sup>40</sup>, **l'urgence n'est pas sans analogie avec la violence.** Il existe une certaine violence dans de telles situations car l'urgence est une injonction à agir sans délais, sans délibération. Elle est brutale. Du repos, de l'indolence, on passe soudain à l'action, une action qui se doit d'être efficace. **La violence constitue un des traits majeurs de la grande mobilité.**

## 2. Un univers pacifié.

L'ingénieur sans frontières aspire au repos et à la paix. Il cherche à échapper, à se protéger de cette violence, à sortir de cet état d'urgence. Mais seul, il ne peut rien ou si peu ! Il est trop dépendant des

---

<sup>40</sup> L. Boltanski, *L'amour et la justice comme compétences. Trois essais de sociologie de l'action*, Paris : Métailié, 1990.

compagnies aériennes, des sociétés gestionnaires des aéroports, de l'administration de l'aviation civile, de la Police de l'Air et des Frontières etc. qui définissent les règles du jeu. La violence connaît différents degrés d'intensité. Elle se fait plus douce, pour parfois disparaître, lorsque le Grand Mobile dispose des cartes lui permettant l'accès à des salons feutrés. Elle se fait plus dure lorsque les aléas climatiques s'ajoutent à la précarité de l'attente. La violence s'atténue donc lorsque l'environnement se fait plus confortable et les services aux voyageurs plus nombreux. **Les objets et les services disponibles dans ces « lieux-mouvements » constituent des éléments « pacificateurs » du déplacement.** Dès lors, on comprend le soin apporté par le Grand Mobile quant au choix de l'aéroport de départ et d'arrivée, de la compagnie aérienne, du vol et de la place qu'il réservera. On comprend mieux les tactiques déployées, les calculs, les anticipations, le rituel du départ, la « liturgie du déplacement », l'importance des habitudes et des amis (B. Latour), compagnons de voyage.

Les objets techniques cadrent, pour une part, les actions et les interactions au sein de l'environnement (aéroports, gares, avions, trains etc). Ils définissent en quelque sorte la règle du jeu, les usages et les actions prescrites ou proscrites, les règles de conduites adaptées<sup>41</sup>. Ils intègrent en leur sein des « conventions tacites »<sup>42</sup>, des « équivalences silencieuses », définis après de nombreux débats et controverses entre concepteurs<sup>43</sup>. Le monde des objets est un univers pacifié où les controverses techniques et scientifiques sont désormais éteintes. Ils forment des « boîtes noires », au sens de B. Latour, qui appareillent le déplacement du Grand Mobile et lui permettent de « fonctionner » en régime automatique, sans y penser, tant celui-ci semble parfaitement s'ajuster à cet environnement. C'est pour cette raison que le monde que nous pratiquons au quotidien nous semble si naturel.

Cependant, cette inscription des conventions et des équivalences dans les objets ne nous dit rien sur la qualité des environnements ainsi constitués. D'une part, les objets, trop vieux ou de mauvaise qualité, peuvent « refuser » de fonctionner et d'accomplir leur tâche, tomber en panne ou se briser. Dès lors, Ils ne portent plus le Grand Mobile qui doit apprendre à gérer cette nouvelle forme de violence. D'autres part, les objets peuvent avoir été conçus pour des usages qui ne sont pas ceux du Grand Mobile en général et de l'ingénieur sans frontières en particulier. Les pratiques singulières de déplacements de l'un ou de l'autre sont-elles inscrites dans le « script »<sup>44</sup> des objets techniques disponibles dans l'aéroport ou la gare ? En d'autres termes, ces objets, ces services, ces

---

<sup>41</sup> B. Latour, « Une sociologie sans objet ? Remarques sur l'inter-objectivité », *Sociologie du travail*, n° 4, pp. 587-607, 1994.

<sup>42</sup> L. Boltanski (1990), *Op. Cit.*

<sup>43</sup> B. Latour, *Aramis ou l'amour des techniques*, Paris : La Découverte, 1992.

<sup>44</sup> M. Akrich Madeleine, « Comment décrire les objets techniques ? », *Techniques et Culture*, n°9, 1987. Voir aussi : « Les objets techniques et leurs utilisateurs. De la conception à l'action », (*Les objets dans l'action. De la maison au laboratoire.*), *Raisons Pratiques*, n°4, EHESS, 1993.

environnements ont-ils été pensés pour la diversité des Grands Mobiles ? Intègrent-ils les contraintes multiples et diverses qui pèsent sur la variété des Grands Mobiles ? Les entretiens réalisés lors de cette recherche, les expériences vécues par les Grands Mobiles dans les différents aéroports, avions ou hôtels du monde sont riches en anecdotes cocasses, en souvenir mémorables qui soulignent l'existence d'un décalage entre, d'une part l'environnement technique et, d'autre part ces usagers en situation de déplacement ou de voyage.

### 3. Des « lieux de mémoire ».

Les aéroports, les hôtels ou les avions ne sont pas simplement des « lieux-mouvements », ils sont aussi des « lieux-mémoire ». Ce ne sont pas des lieux de mémoire, au sens où l'entend P. Nora, c'est-à-dire des lieux qui conserveraient la mémoire de la nation et de l'État et permettraient, régulièrement, par commémoration, de célébrer les fondements d'un ordre politique. Ce sont des « lieux » qui ont de la mémoire<sup>45</sup> et qui disposent d'une certaine « intelligence ».

D. Norman, E. Hutchins, P. Agre etc. et bien d'autres chercheurs ont en commun de porter une grande attention au **cadre écologique** dans lequel se déroule une action et de regarder les objets comme des ressources externes qui soulagent l'investissement cognitif de l'agent engagé dans une tâche. Selon D. Norman « dans beaucoup de situations notre capacité d'accomplir une tâche dépend, de manière critique, de l'environnement et des artefacts que la société a créés. »<sup>46</sup> Il avance que « les objets localisés dans le monde tendent à ne pas bouger ni à disparaître ; aussi fonctionnent-ils comme une mémoire efficace... le besoin de naviguer et de vivre dans le monde requiert aussi que nous sachions nous rappeler les positions et les objets du monde et utiliser ces objets comme rappels de séquences d'actions. »<sup>47</sup> B. Conein, quant à lui, souligne que « la cuisine n'est pas une pièce, ce n'est pas un espace composé d'objets physiques, mais un environnement artefactuel, construit et modifiable par l'agent... De plus en plus, la cuisine moderne ressemble à un atelier. Son arrangement devient une ressource cognitive pour organiser les tâches en simplifiant les raisonnements de la cuisinière pour gagner du temps... La disposition des artefacts et des outils est une sorte de mise en **mémoire externe** de l'information »<sup>48</sup>, ou « d'encodage »<sup>49</sup>. Dans la même perspective E. Hutchins<sup>50</sup> émet l'hypothèse

---

<sup>45</sup> Au sens aussi où des fragments d'histoire personnelle y sont attachés et où ces lieux sont devenus une composante externalisée du corps. G. Bachelard, *La poétique de l'espace*, Quadrige, Presses Universitaires de France, 1981.

<sup>46</sup> D. Norman (1993), Art. Cit., p. 16.

<sup>47</sup> D. Norman, « Les artefacts cognitifs », *Raisons Pratiques* n°4, p.17.

<sup>48</sup> B. Conein (1990), Op. Cit.

que **la cognition est distribuée** entre des organismes et un environnement. On peut ainsi « concevoir l'interaction entre l'agent et l'environnement comme un système de cognition distribuée »<sup>51</sup>. À partir d'une étude réalisée auprès de pilotes d'avions, E. Hutchins montre « comment le « cockpit » se souvient des vitesses ». Il souligne que l'on « considère en général la mémoire comme une fonction psychologique interne à l'individu. Pourtant, certaines tâches de mémorisation, dans le cockpit, sont accomplies par des systèmes fonctionnels qui transcendent les limites d'un seul acteur individuel. Les processus de mémoire peuvent être distribués parmi des agents humains ou réparties entre des agents humains et des dispositifs externes de représentation. »<sup>52</sup> Ainsi, selon B. Conein « l'espace n'est plus seulement une sorte de mémoire externe, mais aussi une mémoire computationnelle... Des opérations sont gelées par le mode d'architecture et d'instrumentation qui est rendu disponible à l'avance »<sup>53</sup>. Le monde peut fonctionner comme une base de données et peut être regardé comme un « artefact cognitif »<sup>54</sup>.

Les différents lieux traversés par le Grand Mobile et l'ingénieur sans frontières (les aéroports et les hôtels notamment), normalisés, standardisés, certifiés, inspectés constituent des ressources cognitives dont l'ingénieur sans frontières a appris à se servir, dont il a incorporé les modes d'emploi dans un ensemble de routines. **Cette maîtrise des ressources de son environnement, cette capacité à se coupler<sup>55</sup>, de manière presque machinale, à un espace fait d'objets techniques lui permet de limiter son engagement cognitif dans la tâche. Il se laisse porter par un corps « habitué »<sup>56</sup> qui dispose des schèmes d'action nécessaires et un environnement préparé.** Lorsque la situation devient plus périlleuse, il reprend la main pour piloter en mode manuel son unité véhiculaire. **Le Grand Mobile dispose donc de savoir-faire et de compétence qui trouvent à s'exprimer lors de pratiques situées dans un environnement stabilisé dédié aux déplacements. Cette maîtrise participe à la définition du Grand Mobile.**

---

<sup>49</sup> D. Kirsh, « L'utilisation intelligente de l'espace », in, M. de Fornel et L. Quéré, La logique des situations. Nouveaux regards sur l'écologie des activités sociales, Raisons pratiques n°10, Paris : Éd. de l'EHESS, 1999.

<sup>50</sup> E. Hutchins, « Comment le « cockpit » se souvient de ses vitesses », Sociologie du travail, n°4, 1994, pp. 451-473.

<sup>51</sup> B. Conein (1990), Op. Cit., p. 106.

<sup>52</sup> E. Hutchins (1994), Art. Cit., p. 468.

<sup>53</sup> B. Conein (1990), Op. Cit.

<sup>54</sup> D. Norman, « Les artefacts cognitifs », Raisons Pratiques n°4, p.17.

<sup>55</sup> G. Simondon Gilbert, Du mode d'existence des objets techniques, Paris : Aubier, 1989 (1<sup>e</sup> édition 1958).

<sup>56</sup> L. Wacquant, « Corps et âmes. Notes ethnographiques d'un apprenti-boxeur », Actes de la recherche en sciences sociales, n° 80, pp. 33-67, 1989.

Cette préparation, cette stabilisation, cette standardisation de l'environnement, cette inscription du Grand Mobile dans le script des aéroports et des hôtels, en amont des déplacements, lui permettent ainsi de distribuer les tâches. **Le déplacement est en quelque sorte coproduit** par un environnement qui conserve en mémoire des séquences d'action prédéfinies et un usager qui dispose des compétences pour s'y connecter ou s'y coupler. Mais **cet allègement de la charge cognitive, cette distribution entre les hommes et les objets techniques de la tâche, cette réduction de la violence ne peuvent se faire qu'au prix d'une rationalisation et d'une normalisation de l'environnement.** Normaliser un environnement consiste en premier lieu à l'appauvrir. Les objets, les êtres venus d'un « monde » (au sens de Boltanski et de Thévenot) étranger aux Grands Mobiles, les trucs bizarres, rigolos, décalés, incongrus, pittoresques, inattendus, dangereux, obsolètes sont chassés afin de permettre la fluidité du mouvement, la qualité du transit, la transmission d'information, le repos des corps etc. C'est précisément pour cette raison que ces univers donnent parfois le sentiment d'être monochrome, aseptisé, sans saveur. Ils sont agencés pour satisfaire à des critères d'exigence issus d'un « monde industriel » et « marchand » (L. Boltanski et L. Thévenot). C'est précisément ce que fuit le VRP gourmand et gourmet qui apprécie la diversité des saveurs du terroir, ce que dénonce l'indépendant qui voit là l'un des effets de la mondialisation et du triomphe de l'agent. **Cette construction d'un environnement maîtrisé le long d'un réseau tend à gommer les territoires traversés. Mais ce n'est qu'à ce prix que le Grand Mobile peut supporter l'incertitude et la violence des déplacements répétés.**

#### 4. Les garde-fous de l'identité.

L'anthropologue C. Geertz nous rappelle que l'identité n'est pas définie de manière définitive. Elle ne colle pas à la peau de la personne. L'identité est, au contraire, définie et négociée en situation, au cours d'une interaction. De ce fait elle est toujours plurielle car les situations sont diverses et variées. À la différence du sédentaire enraciné dans son terroir, le Grand Mobile a, potentiellement, la possibilité de faire de nombreuses rencontres. Ces déplacements à travers le monde lui offrent l'opportunité de se frotter à l'autre, de faire l'expérience de situations inattendues, étranges, exaltantes, extraordinaires... Cette rencontre de l'autre est aussi une rencontre de soi dans la mesure où nous nous définissons nécessairement dans le miroir que nous tend « l'étranger ». Mais cette rencontre de soi et des autres peut prendre la forme d'une mise en question, d'une confrontation. Soudain, le Grand Mobile face à lui-même ou face aux autres semble s'interroger sur le sens de sa vie, de sa mission, sur ses valeurs... Cette « crise d'identité » née de la rencontre de l'autre est particulièrement visible chez les

indépendants qui, parfois, ont besoin de quelques jours pour retrouver leurs repères dans leur propre société. Le retour est alors douloureux. La rencontre, même si elle est souhaitée et recherchée n'est pas sans comporter une certaine dose de violence dans la mesure où elle bouscule l'identité même de la personne. Lorsqu'elle est vécue de manière plus distanciée, la rencontre reste difficile car le Grand Mobile ne dispose pas toujours des clefs pour comprendre et interpréter les situations dans lesquelles il est plongé. Il a peur de faire des gaffes, d'être maladroit, il porte en bandoulière un sourire béat pour montrer ses bonnes intentions. Mais, parfois la situation lui explose à la figure sans qu'il en comprenne la raison. L'autre, pourtant si courtois, se montre soudain irrité, voire agressif. La rencontre de l'autre n'est pas de tout repos car le Grand Mobile ne peut se laisser aller, se laisser porter par la situation. Le Grand Mobile ne sait pas s'ajuster aux autres et à son environnement. La rencontre le renvoie nécessairement à son incompetence, elle le met à l'épreuve et le déstabilise. Le plus souvent, il se fera accompagner par un collaborateur, un client ou un fournisseur qui lui servira de guide, d'interprète et d'écran. Lorsque le Grand Mobile devient plus familier d'un pays, il n'est alors plus tout à fait à l'abri d'un questionnement identitaire.

**Les lieux standardisés selon des normes familières aux Grands Mobiles, les villes génériques<sup>57</sup> constituent, au contraire, des protections identitaires. Dans ces micro-territoires où l'environnement a été appauvri pour satisfaire des exigences issues de « mondes industriels et marchands » (Boltanski et Thévenot), le Grand Mobile n'est plus un étranger.** Il rencontre des gens qui, quelle que soit leur nationalité, lui ressemblent. Il accède à des lieux réservés aux seuls « fidèles » d'une compagnie aérienne et fermés aux touristes et aux migrants. Il dispose des savoir-faire nécessaires pour se connecter, s'ajuster, s'engager avec les autres et avec son environnement. Le touriste, fut-il du pays, au contraire, semble perdu dans cet univers. **L'environnement technique, micro-territoire normalisé le long d'un réseau, participe ainsi au maintien de l'identité du Grand Mobile.** Il constitue un garde-fou de l'identité du Grand Mobile. Imaginons un seul instant qu'à chaque déplacement, le Grand Mobile soit face à l'obligation de comprendre et d'apprendre le mode d'emploi des micro-territoires traversés, les manières de s'ajuster, d'interagir avec les autres toujours différents. Pourrait-il supporter une telle variété de situations ? Le globe-trotter peut se permettre une telle expérience car il a le temps. Le déplacement et le voyage n'a pour lui pas d'autre finalité, ils sont un prétexte pour faire l'expérience de l'autre et de soi-même. Cette mise à l'épreuve est un luxe que le Grand Mobile ne peut et ne souhaite pas s'offrir car il se déplace à une autre vitesse.

---

<sup>57</sup> Au sens où Rem Koolhaas leur donne sens.

Le développement de la vitesse participe à cette normalisation des territoires en réseaux. Si l'aire de la mobilité est celle de l'urgence, des rythmes tendus, du juste à temps, elle est empreinte d'une forme de violence dont le Grand Mobile doit apprendre à se protéger.

L'autre **face complémentaire de cette négociation de l'identité** se lit dans cette apparence de détachement qu'il manifeste à l'égard des contextes variés qu'il croise, neutralisant ou arasant les différences, comme s'il se mettait en posture de conquête de la distraction ou de la distance qui l'épuise. Pourquoi seraient-ils des gens à « l'air malheureux, triste, en retard, stressés » ? « Voyager, ça n'apporte pas grand-chose. Qu'est ce que tu as vu ? L'aéroport Je prends l'avion comme si j'allais au bureau à 12 000 kilomètres d'ici ». Le Grand Mobile deviendrait indifférent aux différences des choses, de ces petites différences considérées comme négligeables, insignifiantes, voire définitivement gommées ! Il serait affecté d'une sorte de carence conduisant à ne plus accéder à un dehors, à l'exotisme, ne s'extasierait plus, ne se dépayserait plus. Il ne pourrait plus s'extirper de soi-même, à ce point que l'univers qu'il traverse ne le distrairait plus de ses activités. Supporté par ce monde standardisé à dimension planétaire qu'il n'aime pas mais nécessaire, il évoluerait dans un univers gris, lassant. Avoir atterri quelquefois habitue, donne l'impression du déjà-vu, suscite l'ennui. « Ça banalise, ça enlève le côté « surprise ». N'étant plus distrait, importuné par l'émotion, il peut ainsi se garantir de trop de risques.

## 5. La ville des Grands Mobiles.

Les Grands Mobiles sont-ils demandeurs, sont-ils porteurs d'une autre ville ? Les pratiques urbaines des Grands Mobiles semblent, de manière générale, d'une incroyable platitude. De retour de voyage, la majorité d'entre eux n'aspire qu'à une chose : le repos et le repli domestique. Ils fuient la foule, les bouchons, la ville, les aéroports etc. Ils affectionnent les villas, les pavillons en périphérie nichés dans un écrin de verdure, les résidences secondaires sur la côte d'Opale ou d'Émeraude, les chalets de montagne dans les Vosges etc. Les indépendants et cosmopolitains n'entretiennent pas le même rapport à la ville, mais ils constituent une minorité d'où l'on a peine à voir émerger de nouvelles pratiques urbaines susceptibles de transformer les villes en profondeur. Si les Grands Mobiles pensent peu la ville (à l'exception notable des indépendants) et expriment quelques rares demandes en la matière, l'analyse de leurs pratiques de déplacement n'est cependant pas sans intérêt pour saisir la question urbaine. Les Grands Mobiles ne produisent pas un discours sur l'urbain (à l'exception encore une fois des indépendants), mais leurs pratiques singulières des territoires et des réseaux contribuent à le transformer.

Les Grands Mobiles sont des adeptes, bon gré, mal gré, des avions et des aéroports qu'ils pratiquent assidûment (à l'exception des VRP). De ce point de vue, ne constituent-ils pas l'avant-garde des mobiles de demain ? De la même manière, ces lieux ne forment-ils pas l'embryon des territoires et des réseaux de demain ? En effet, le nombre d'avions, de vols et de passagers ne cesse de croître. Prendre l'avion n'est plus un luxe offert à de rares privilégiés. Si les Grands Mobiles se plaignent fréquemment du coût du transport aérien (surtout sur les lignes intérieures), et lui préfèrent le TGV sur des déplacements inférieurs à 3 heures, l'avion voit pourtant le nombre de ses passagers augmenter. Cette croissance des déplacements aériens pose la question du statut des aéroports. « De plates-formes techniques pour accueillir, entretenir et faire voler des avions, les aéroports sont passés en quelques années au service des voyageurs », observe F. Bellanger. Il ajoute qu'ils « ont dépassé leur simple vocation de lieux où l'on prend l'avion pour devenir lieux de commerce, de loisirs, avec des boutiques, des centres de remise en forme, des casinos, des boîtes de nuit, des piscines et même des pratiques de golf... Tout est fait, aujourd'hui, pour occuper la vie des voyageurs qui passent de plus en plus de temps dans les aéroports et qui en passeront plus encore dans les années qui viennent avec la multiplication des retards »<sup>58</sup>. Les aéroports sont-ils appelés à devenir de nouveaux pôles urbains, voire des « villes nouvelles », des aéro-villes ou ne sont-ils que de simples « centres commerciaux » ? Les aéroports constituent l'armature d'un réseau de villes construit autour de la vitesse. La gare de Kyoto au Japon compte 16 étages et répartis sur une superficie 200 000 m<sup>2</sup>. On y trouve des commerces, mais aussi un musée, un théâtre, un hôtel... Les aéroports connaîtront-ils la même évolution ?

Les Grands Mobiles souhaitent pouvoir échapper à ce statut de passager en situation d'attente, de passager en transit, de « captifs des avions » qui les assignent à résidence, qui les cloue dans le siège en zone d'attente. La situation peut être très précaire et inconfortable lorsque le Grand Mobile ne bénéficie pas des cartes d'accès aux salons VIP. Elle ne se prête ni au repos, ni à au travail. Elle est un temps perdu, un temps mort. L'enjeu est probablement la reconquête de ce temps vide et statique. En offrant de nouveaux services aux clients, les opérateurs transport lui proposent aussi de changer de statut. De passager qui s'ennuie, il devient époux attentionné ou père culpabilisé, amateur de jazz, sportif accompli, gourmet averti dans les boutiques et les restaurants de l'aéroport. Le temps d'attente n'est plus un temps perdu. Il peut être réinvesti.

Mais l'offre commerciale suffit-elle à transformer les aéroports. N'est-ce pas d'autres services et d'autres espaces qu'attendent les Grands Mobiles. Il manque aux aéroports ces éléments qui font la

---

<sup>58</sup> F. Bellanger, *Escale(s). Temps et lieux de la consommation*, Paris : Transit-city, 2001, p. 56.

centralité urbaine : des espaces publics, des places qui soient des lieux de rencontres et d'animation ; des squares calmes et protégés en marge des flux etc. ; des espaces mixtes qui permettent la transition avec le territoire d'accueil. L'espace public (hors salons) se réduit le plus souvent aux sièges des zones d'attente, aux boutiques et lieux de restauration et aux espaces de circulation. Si les Grands mobiles recherchent des lieux rationnels et normalisés dont ils maîtrisent les modes d'emploi, ils ne sont pas hostiles à plus de chaleur et plus d'humanité dans ces lieux-mouvements. Si les objets techniques prennent en charge les Grands Mobiles, appareillent leurs déplacements, les prothèses sont parfois lourdes à porter.

## 6. Qu'est-ce qu'un Grand Mobile ?

Revenons à notre question initiale : qu'est-ce qu'un Grand Mobile ?

**L'intensité et la régularité des déplacements internationaux constituent un élément fort de la définition du Grand Mobile.** À la différence du VRP, le Grand Mobile est « tenu » d'utiliser des modes de transports collectifs qui l'inscrivent dans de vastes réseaux dont il n'a pas entièrement la maîtrise. **Il est ainsi « captif de l'avion »** dans la mesure où il n'a pas d'autre choix que celui d'emprunter ce mode de transport pour traverser les mers et les océans dans un temps toujours compté. L'usage de l'avion l'inscrit ainsi dans un monde de la vitesse qui lui permet de construire de nouvelles cartes isochrones du monde. L'avion bouscule, contracte les parallèles, les latitudes, les longitudes et les repères ordinaires. L'intensité, la régularité et la vitesse des déplacements usent les corps et les esprits au bord de la saturation physique et cognitive et menacés de *burn out*. **Les déplacements, tels que les pratique le Grand Mobile ne sont pas sans comporter une part de violence.**

**Pour faire face à cette violence, le Grand Mobile recherche et affectionne les micro-territoires (aéroports, hôtels etc.) rationalisés, standardisés selon des normes internationales ;** il intègre, incorpore progressivement le mode d'emploi de ces environnements pensés pour lui. C'est précisément cette violence et cette standardisation que dénonce l'indépendant qui, poète, aime à faire l'éloge de la lenteur, lenteur qui progressivement permet de faire un pas vers l'autre ou d'explorer des voies intérieures. La vitesse rapproche brutalement les « peuples » qui soudain doivent faire l'expérience de leur altérité. En cela aussi, la vitesse est violence dans la mesure où elle crée des proximités et des voisinages inattendus. Elle est violence car elle n'est offerte qu'aux plus « riches ». Les plus « pauvres », qui ne sont pas des « personnes vraiment importantes » (VIP), se déplacent en

classe économique avec les touristes. Ils sacrifient leur confort pour pouvoir malgré tout bénéficier de ce qui constitue une marque de distinction sociale.

Les indépendants ne manquent pas de dénoncer cet « étalage indécent » de l'argent et du pouvoir. Mais les indépendants sont-ils des Grands Mobiles ? Lorsqu'ils sont soumis à cette violence qu'ils dénoncent, à l'accélération des vitesses, à l'augmentation des densités de travail, les indépendants perdent progressivement pied. Ils perdent précisément cette indépendance qui les caractérise. Par ailleurs, cette indépendance, ils ne peuvent la conserver, le plus souvent, qu'en faisant le « sacrifice » d'une vie de famille « ordinaire ». **La famille, les enfants inscrivent les Grands Mobiles dans des rythmes industriels contraignants.** Ils les ancrent au territoire, ils les insèrent dans une temporalité (les heures d'ouverture et de fermeture de l'école, le calendrier scolaire) héritée du siècle dernier. **Cet ancrage fort dans le temps et le rythme du territoire ne manque pas de faire naître une tension lorsque le cycle des déplacements devient plus rapide, plus long et plus lointain.** À l'évidence, les indépendants, comme les VRP ne sont pas des Grands Mobiles.

Le Grand Mobile peut prendre plusieurs visages. L'ingénieur sans frontières en est sans conteste la forme la plus répandue. Elle se mélange parfois au cosmopolitain et à l'expatrié pour proposer des figures hybrides. À la différence de l'ingénieur sans frontières, le cosmopolitain semble parvenir à contenir et à maîtriser cette violence née de la vitesse et de l'urgence. Le cosmopolitain apprécie les lieux de déplacements normalisés qui lui permettent de circuler rapidement, dans les meilleures conditions, mais il parvient cependant à conserver le charme du voyage, la diversité, la richesse des lieux et des territoires d'accueil dont il fait son miel pour se construire en personne.

## Bibliographie.

- Akrich Madeleine, « Comment décrire les objets techniques ? », *Techniques et Culture*, n°9, 1987.
- Akrich Madeleine, « Les objets techniques et leurs utilisateurs. De la conception à l'action », (*Les objets dans l'action. De la maison au laboratoire*), *Raisons Pratiques*, n°4, EHESS, 1993.
- Amalberti René, « Notion de sécurité écologique : le contrôle du risque par l'individu et l'analyse des menaces qui pèsent sur ce contrôle. Approche psycho-ergonomique », *Séminaire du programme Risques Collectifs et Situations de Crise*, neuvième séance, nov. 1997.
- Bateson Gregory, *Vers une écologie de l'esprit*, Paris : Seuil.
- Boltanski Luc et Thévenot Laurent, *De la justification. Les économies des grandeurs*, Paris : Gallimard, 1989.
- Boullier Dominique et Chevrier Stéphane, *Les sapeurs-pompiers. Des soldats du feu aux techniciens du risque*, Paris : PUF, 2000.
- Boullier Dominique, « Les voyageurs et les objets en régime automatique », *In Villes en gares*, Paris :L'Aube, 1999
- Boullier Dominique, *L'urbanité numérique. Essai sur la troisième ville en 2100*, Paris : L'Harmattan, 1999.
- Callon Michel, « Eléments pour une sociologie de la traduction. La domestication des coquilles Saint-Jacques et des marins pêcheurs dans la baie de Saint-Brieuc », *L'Année Sociologique*, 1986, n° 3-4, pp.169-208.
- Chateauraynaud Francis, « Vigilance et transformation. Présence corporelle et responsabilité dans la conduite des dispositifs techniques », *Réseaux* n°85, Septembre-Octobre 1997, pp. 101-128.
- Choay François, « Le règne de l'urbain et la mort de la ville », in *La ville, art et architecture en Europe 1870-1993*, Paris, Editions du Centre Pompidou, 1994.
- Choay Françoise, « Une mutation à l'œuvre », in, *De la ville à la mégapole essor ou déclin des villes au XXIe siècle ?*, *Dossiers des séminaire Techniques, Territoires et Sociétés*, n°35, pp. 43-50, Octobre 1998.
- Conein Bernard, « Cognition située et coordination de l'action. La cuisine dans tous ses états », *Réseaux* n° 43, pp. 99-110, 1990.
- Conein Bernard, « L'action avec les objets. Un autre visage de l'action située ? », *Raisons pratiques (Cognition et information en société)*, pp. 25-45, n° 8, Paris : EHESS, 1997.
- Conein Bernard et Jacopin Eric, « Action située et cognition. Le savoir en place », *Sociologie du travail*, XXXVI, n°4, 1994.
- Conein Bernard et Jacopin Eric, « Les objets dans l'espace. La planification dans l'action », *Raisons Pratiques* n°4, 1993, pp. 59-84.

- Desjeux Dominique, Monjardet Anne et Taponier Sophie, Quand les Français déménagent. Circulation des objets domestiques et rituels de mobilité dans la vie quotidienne en France. Paris : PUF.
- Dodier Nicolas, Les hommes et les machines. La conscience collective dans les sociétés technicisées, Paris : A. M. Métailé, 1995.
- Dupuy Gabriel, Les territoires de l'automobile, Paris : Anthropos, 1995.
- Gibson J-J The perception of visual world, Greenwood Press Publishers, Westport, Connecticut, 1950.
- Godard Francis, « A propos des nouvelles temporalités urbaines », Les Annales de la Recherche Urbaine, n° 77, déc. 1997, pp. 7-13.
  
- Hutchins Edwin, « Comment le « cockpit » se souvient de ses vitesses », Sociologie du travail, n° 4, pp. 451-473, 1994.
- Quéré Louis et Relieu Marc, « les risques en situation d'incertitude », La lettre du PIR Villes, n°7, juillet 97
- Quéré, « La cognition comme action incarnée », in ; A. Borzeix, A. Bouvier, P. Pharo, Sociologie et connaissance. Nouvelles approches cognitives, Paris : CNRS, 1998.
- Latour Bruno, Aramis ou l'amour des techniques, Paris : La Découverte, 1992.
- Latour Bruno, « Une sociologie sans objet ? Remarques sur l'interobjectivité », Sociologie du travail, n° 4, pp. 587-607, 1994.
- Latour bruno et Hermant Emilie, Paris, ville invisible, Paris : La découverte, 1998.
- Leroi-Gourhan André, Le geste et la parole, Vol. II, La mémoire et les rythme, Paris : Albin Michel, 1965.
- Linhart, R, L'établi, Paris : Ed. de Minuit, 1978.
- Merleau-Ponty Maurice, Phénoménologie de la perception, Paris : Gallimard, 1976.
- Norman Donald A., « Les artefacts cognitifs », Raisons Pratiques, n°4, pp. 15-34, 1993.
- Pény André et Wachter Serge, Les vitesses de la ville, Paris : L'Aube, 1999.
- Rabardel Pierre, Les hommes et les technologies. Approche cognitive des instruments contemporains, Paris : Colin, 239 p., 1995.
- Relieu Marc et Quéré Louis, « Mobilité, perception et sécurité dans les espaces publics urbains. Comment se déplacer quand on ne voit plus les choses comme « tout le monde » ? », In Ansidei M., Dubois D., Fleury D., Minier B., Les risques urbains. Acteurs systèmes de prévention, Paris : Anthropos, 1998.
- Schütz Alfred, Le chercheur et le quotidien, Paris : Méridiens Kinsieck, 1987.
- Serres Michel, Variations sur le corps, Ed. Le Pommier, 1999.
- Simondon Gilbert, Du mode d'existence des objets techniques, Paris : Aubier, 1989 (1<sup>e</sup> édition 1958).
- Suchman Lucy, « Plan d'action. Problèmes de représentation de la pratique en sciences cognitives », Raisons Pratiques, n° 1, pp. 149-170, 1990.
- Schütz Alfred, Le chercheur et le quotidien, Paris : Méridiens Klinsieck, 1987.

- Thévenot Laurent, « Essai sur les objets usuels. Propriétés, fonctions, usages, Raisons Pratiques, n°4, (Les objets dans l'action), Paris : EHESS, 1993.
- Thévenot Laurent, « Le régime de familiarité. Des choses en personne », Genèses, n° 17, pp. 72-101, 1994.
- Wacquant Loïc J.D., « Corps et âmes. Notes ethnographiques d'un apprenti-boxeur », Actes de la Recherche en Sciences Sociales, n° 80, pp. 33-67, 1989.
- Warnier Jean-Pierre, La construction de la culture matérielle. L'homme qui pensait avec ses doigts, Paris : PUF, 2000.

Annexes
---------

## 1. DONNEES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES DES GRANDS MOBILES

### RENNES

Tableau 1. État civil

N°entretien	Nom	Sexe	Age	Situation de famille	Nombre enfants	Age enfants
1	Le Bosec	M		Marié	2	10, 6 ans
2	Cariou	M	36	Marié	2	3 ans, 7 mois
3	Coudreuse	M	53	Marié	3	29,27,24 ans
4		M		Marié	1	
5		M		Vie maritale	2	14, 10 ans
6		M	60	Marié	2	36,33 ans
7		M			2	
8	Leroux	F	35	Marié	2	4 ans et demi, 10
9		M	51	Divorcé	2	20, 17 ans
10	Pautonnier	F	27	Vie maritale	grossesse	
11	Piro mali	M		Famille recomposée	3	20,18,11 ans
12	Jugan	M	33	Vie maritale		
13	Rozet	M		Divorcé	2	17, 14 ans

14	Thefaine	M		Famille recomposée		
15	Trémeau	M	50	marié	4	22,21,20,16 ans

## Tableau 2. Résidence

N°entretien	Commune ou agglomération	Type habitat	Statut occupation
1	Vern-Sur-Seiche	Maison individuelle	propriétaire
2	Bédée, hors agflo	Maison individuelle	Locataire
3	Rennes	appartement	Locataire
4	Rennes	appartement	Locataire
5	Rennes	Maison	
6	Rennes	maison	Propriétaire
7	Cesson Sévigné	maison	Propriétaire
8	Chateaugiron	maison	Propriétaire
9	Saint Grégoire	maison	propriétaire
10	Noyal-Sur-Vilaine	maison	propriétaire
11	Rennes	Maison	
12	Rennes	appartement	
13	Thorigné-Fouillard	maison	locataire
14	Rennes	Appartement	
15	Rennes	maison	propriétaire

Tableau 3. Activité professionnelle

N°entretien	Nom Organisme	Statut organisme	Secteur d'activité	Fonction enquêté	Trajectoire préalable/ ancien
1	ZIEGLER	S.A	Transport/logistique	Directeur Régional	
2	Centre d' Etudes et de développement de l'agriculture et des groupes ( CEDAG)	Association	Agriculture	Agro-économiste	Coopération 5 ans en Afrique CEDAG : 7 ans
3	MITSUBISHI		Electronique	Directeur de labo	C.N.E.T Mitshu : 5 ans
4	FRANCE TELECOM		Télécommunication	Chef de projet	France Télécom : 6 ans
5	FRANCE TELECOM		Télécommunication	Ingénieur	
6	INSA	Etablissement d'enseignement supérieur	Recherche technologies	Enseignant chercheur	INSA : 30 ans
7	CEMAGREF	Etablissement public à caractère scientifique et technique	Agriculture	Ingénieur	
8	HUIT DIFFUSION	Entreprise industrielle	Textile	Responsable fabrication	Huit : 12 ans 10 <sup>ème</sup> entreprise
9	CEMAGREF	Etablissement public à caractère scientifique et technique	Agriculture	Ingénieur de recherche	CEMAGREF : 24 ans
10	MITSUBISHI		Electronique	Ingénieur de recherche	Stages : Australie, Belgique Alcatel : 3 ans Mitshu : 4 ans et 2ans formation

11	MAC DONALDS		Restauration	Gérant franchisé (3 établissements)	Mac Do : Hexagone : 9 ans Rennes : 13 ans
12	FRANCE TELECOM		Télécommunication	Ingénieur	France Télécom : Paris 6 ans Rennes 2 ans
13	HUIT DIFFUSION	Entreprise industrielle	Textile	Directeur industriel	Sté Cacharel 5 ans (Nîmes) Sté Huit : 18 ans
14	OUEST FRANCE		Presse	Journaliste	Coopération au Tchad Carrière à Ouest France : Quimper 13 ans, Nantes 8 ans Rennes 4 ans
15	GERPI (ALTRAN)		Ingénierie	Chargé d'affaires	Thompson Paris 10 ans à Rennes 2 ans d'ancienneté

Tableau 4. Mobilités

N°entretien	Destinations			Modalités	Temporalités
	Régionales	Hexagonales	Internationales	Modalités	Fréquence Durée
1	Grand Ouest	Paris	Bruxelles	Voiture +train avion	5 à 12 jours/mois
2	Bretagne	Paris, Sud Ouest		train	1 à 5 jours
3			Japon	Train +avion	5 jours 4/5/an
4	Lannion	Paris, Nice	Europe, USA, Japon	Train +avion, taxi, bus, marche	1/semaine 1/2/mois 5/an/Japon
5		Paris	Roumanie	Train +avion Bus + marche	2/3 jours 2/mois
6			Sud est Asiatique, Canada, Afrique	Train + avion Taxi, navette	2/mois 5 jours + W-E
7		Bordeaux, Reims, le Havre,	Chine, Vietnam, Turquie, Autriche	Train + avion taxi	2/5 jours

		Clermont Ferrand			
8			Tunisie, Portugal, Roumanie	Train + avion taxi	2/5 jours
9		Béziers, Mont de Marsan	Europe, Brésil, Tunisie, Norvège	Train + avion Voiture	1/mois à paris
10			Allemagne, Japon	Train + avion	5 jours
11	Bretagne	Paris, Nice, France entière	USA, Europe	Voiture + avion	1/5 jours 1/ an/USA
12		Paris	Europe, Roumanie	Voiture, train +avion	
13		Paris	Tunisie, Italie	Tarin +avion	5jours/mois 1/2/jours/ Paris
14		Paris	USA, Afrique, Europe	Voiture, train + avion	
15	Bretagne			Voiture +train	2/3 jours

## LILLE

Tableau 1. État civil

N°entretien	NOM	Sexe	Age	Situation de famille	Nombre enfants	Age enfants
16	Baron	M	32	Séparé	1	5 ans et demi
17	Charles	F	26	Vie maritale	0	
18	Cofmat	M	35	Vie maritale	1	BB
19	Dupon	M	30	Célibataire	0	
20	Fouquereau	F	40	Mariée	2	4, 6 ans
21	Gillet	M	36	Marié	3	7,4 3 semaines
22	Kuhn	F	45	Séparé	1	8 ans
23	Masschelin	M	58	Marié	2	32, 29 ans
24	Lorthiois	M	62	Marié	2	32 et 30 ans
25	Marceau	M	36	marié	2	15, 10 ans
26	Lesaffre	M	56	marié	4	32,31,30, 20 ans
27	Roquancourt	M	47	marié	2	12, 8 ans
28	Sion	M	50	marié	6	de 6 à 25 ans

Tableau 2. Résidence

N°entretien	Commune ou agglomération	Type habitat	Statut occupation
16	ROUBAIX	maison	propriétaire
17	LILLE	appartement	Locataire
18	MARCQ EN BAROEUL	maison	Locataire
19	LILLE	appartement	Locataire
20	VILLENEUVE D'ASCQ	maison	Propriétaire
21	BONDUES	maison	
22	ROUBAIX	Appartement	
23	BONDUES	Maison	Propriétaire
24	Commune après Halluin	Maison	propriétaire
25	Non communiqué	Maison	

26	COMINES	maison	Propriétaire
27	VILLENEUVE D'ASCQ	maison	Propriétaire
28	GROSON	maison	propriétaire

Tableau 3. Activité professionnelle

N°entretien	Nom Organisme	Statut organisme	Secteur d'activité	Fonction enquêté	Trajectoire préalable
16	LA CONDITION PUBLIQUE	Association	Culture	Directeur artistique	Graphiste A bourlingué aux USA
17	3 SUISES	S.A	VPC généraliste	Acheteur	
18	DICKSON CONSTANT		Fabricant de stores	Directeur Export	VSNE en Espagne 2 ans 1 an à la bourse de Paris 5 ans dans l'entreprise
19	3 SUISES	S.A	VPC	Acheteur	4 ans d'ancienneté
20	BOULANGER	S.A	Electroménager	Directeur Produit international	3 ans dans l'entreprise 11 ans chez Whirlpool dont 7 en Italie puis Allemagne
21	COCA COLA		Distribution	Responsable hors foyer	8 ans d'ancienneté a vécu au Chili dans l'enfance
22	CAULLIEZ		Filature	Responsable produit	6 ans et demi d'ancienneté
23	LORTHIOIS		Filature	Cadre commercial	Mobile depuis 1981
24	LORTHIOIS		Filature	PDG	30 ans dans l'entreprise
25	DOUBLET		Fabrication drapeaux	Responsable cellule évènementielle	17 ans d'ancienneté depuis 1989, responsable projets évènementiels

26	LORTHIOIS		Filature	Directeur commercial	
27	CAULLIEZ		Filature	Resp. commercial France	12 ans d'ancienneté
28	THEOLAUR		Fabricant de peinture	PDG	21 ans d'ancienneté PDG depuis 1992 7 ans à Angers (1975)

Tableau 4. Mobilités

N°entretien	Destinations			Modalités	Temporalités	
	Régionales	Hexagonales	Internationales	Modalités	Fréquence	Durée
16		Paris Marseille	USA, Europe	train	2/sem à Paris 2/mois Europe	1j
17			Grèce, Ile Maurice	Avion	3 semaines/2/an	10 jours
18						
19		Paris	Europe Asie, Inde, Vietnam Turquie, Maroc, Grèce	Voiture de location + avion (abandon du train)	2/an 4/an 2/an	10 jours
20		Paris	Espagne Chine	TGV Avion		
21		Lille, Amiens, Rouen, Reims		Voiture		
22		Bretagne, Le Choletais, Toulouse		Train + voiture de location		
23						
24			USA, Europe			
25		La France	Suisse (rare)	Voiture train	saisonnier	1 à 15 jours

26						
27		Normandie, Région parisienne, Troies, Ardèche		Voiture TGV + voiture de location		2/3 jours
28		Toulouse	Belgique	Voiture		

## STRASBOURG

Tableau 1. État civil

N°entretien	Nom	Sexe	Age	Situation de famille	Nombre enfants	Age enfants
29	Becquet	F		Vie maritale	0	
30	Bortolluzi	M	52	marié	2	28 et 25 ans
31	Chalude	F	45/50	mariée	2	19 et 24 ans
32	Czonka	M	39	marié	3	14/12/8 ans
33	De Rose	F	30/40	Vie maritale	2	
34	Foult	M				
35	Fraday	M	36	marié	2	2 ans ½ , 7 mois
36	Froelicher	M	40	marié	2	5 ½ ; 9 ans
37	Ary	M	45	marié	5	7 à 25 ans
38	Jakubowski	M	30	Vie maritale		
39	Killinger	M				
40	Liazid	F		divorcée	2	
41	Milesi	M				
42	Neville	M	43	marié	3	6/5/2 ans
43	Rau	M	46	marié	2	10 et 15 ans
44	Wesseldijk	F	51	divorcée	3	

Tableau 2. Résidence

N°entretien	Commune ou agglomération	Type habitat	Statut occupation
29	Strasbourg	appartement	
30	agglomération	appartement	propriétaire
31	La Haye	appartement	propriétaire
32	Strasbourg	maison	propriétaire
33	Strasbourg		
34	Haguenau	maison	
35	Strasbourg	appartement	
36	Strasbourg	Appartement	locataire
37	Strasbourg	Appartement	locataire
38	Hors agglo ( 35 kms de Strasbourg)	appartement	
39	Agglo ( 15 kms de Strasbourg)	maison	
40	Strasbourg	Appartement	
41	Strasbourg		
42	Strasbourg	Appartement	propriétaire
43	Strasbourg	Appartement	propriétaire
44	Strasbourg	Appartement	propriétaire

Tableau 3. Activité professionnelle

N°entretien	Nom Organisme	Statut organisme	Secteur d'activité	Fonction enquêté	Trajectoire préalable/ an
29	INCOTEC		Editeur de progiciels	Formatrice	
30	HEPPNER		Transport maritime et aérien	Directeur des affaires maritimes et aériennes	27 ans d'ancienneté
31	Conseil de l'Europe	Institution Internationale		Direction des ressources humaines	Assistante d'Université p COE comme responsable d
32	Conseil de l'Europe	Institution Internationale	Direction des affaires juridique	Juriste Division du Droit Pénal	Hongrois 10 ans d'ancienneté
33	Assemblée des Régions d'Europe ( ARE)	ONG			
34	COSTIMEX		Agroalimentaire	Directeur industriel R et D	Chef de fabrication, puis qualité depuis 10 ans dans
35	FISCHER		Brasserie	Directeur Export	Heineken depuis 90 dont 5 Fischer depuis 2 ans
36	ADIRA	Association de Développement du bas-Rhin	Développement économique du département	Directeur Adjoint	Depuis 93 à ADIRA
37	Conseil de l'Europe	Institution Internationale			Au COE depuis 18 ans
38	FEYEL ARTZNER		Agroalimentaire Fabrication de foie gras	Responsable Export	
39	ELIDYS Filiale de Kronembourg		Réseau de distribution de vins	Responsable du développement	1 an chez Peugeot, puis Vitembourg puis Kronemb
40	Centre d'Etudes Européennes				
41	Association des Régions d'Europe	ONG			
42	Conseil de l'Europe	Institution Internationale	Direction Générale des Droits de l'Homme	Avocat Secrétaire exécutif	Anglais, COE depuis 1 Angleterre. Enfance au Nigéria, Afrique
43	Comité de Prévention de la Torture ( CPT)	Institution Internationale	Direction des Affaires juridiques	Sociologue- criminologue Chef d'Unité	Allemand 9 ans d'enseignement à l'U 10 ans d'ancienneté au CC
			<i>Villes et Grands Mobiles /</i>	© LARES – UR2 / PUCA	1 an au CPT
44	Institut International de la Démocratie	ONG		Secrétaire exécutif	

Tableau 4. Mobilités

N°entretien	Destinations			Modalités	Temporalités	
	Régionales	Hexagonales	Internationales	Modalités	Fréquence	Durée
29		France		Avion +voiture de location		
30			Asie, USA, Europe			
31						
32						
33						
34			Europe du Nord, Singapour			4 jours
35			USA, Asie Europe	Avion Voiture de location	2/an	10 jours 25j/an
36			USA			4/5 jours
37						
38						
39						
40						
41						
42			Europe du sud est	Navette + avion	7/an	
43			Europe, Russie, Slovénie, Pologne	Taxi train+avion + voiture de location		Jusqu'à 10/15 jours
44			Bruxelles, Europe centrale et orientale	Avion, taxi		1j à 4 jours

## GRENOBLE

Tableau 1. État civil

N°entretien	Nom	Sexe	Age	Situation de famille	Nombre enfants	Age des enfants
45	Moinet	M	56	marié	2	30 ans
46	Garnier	M	+ de 50		1	
47	Di Marron	M	50	marié	3	18/22/24
48	Fontaine	M	45	Marié	2	17/14
49	Delvalle	M		marié	2	19/24 ans
50	Deschodt	M	37	marié	3	1/4/7 ans
51	Holmer	M	44	marié	3	8/13/18 ans
52	De Almeida	M	50	marié	1	17 ans
53	Geoffroy	M			2	10/12 ans
54	Lelièvre	M	36	Marié	2	3/6 ans
55	Rigassi	M			1	11 ans

Tableau 2. Résidence

N°entretien	Commune ou agglomération	Type habitat	Statut occupation
44	Centre ville	appartement	
45	Bernin 15 Kms de grenoble	Maison/jardin	propriétaire
46	Village près de Mellan	maison	propriétaire
47		maison	
48	agglomération	maison	propriétaire
49	agglomération	maison	propriétaire
50	agglomération	maison	propriétaire
51	Village à 20 Kms de grenoble	Maison/jardin	
52	Village à 23 Kms de grenoble	maison	propriétaire
53	Grenoble	appartement	
54	Brignoud	maison	propriétaire
55	Grenoble	appartement	

Tableau 3. Activité professionnelle

N°entretien	Nom Organisme	Statut organisme	Secteur d'activité	Fonction enquêté	Trajectoire préalable/ ancienne
45	SOGREAH		Ingenierie eau/assainissement	économiste	Dans la Sté depuis 1977
46	CREAC	Association internationale	Culture	Directeur, écrivain, metteur en scène	En 67 coop en Russie 3 ans , prof de lettres a travaillé au Québec dans la c

47	SCHNEIDER			Directeur	10 ans d'expatriation : Amérique RH et Schneider
48	SCHNEIDER				2 ans en Polynésie, 5 ans d'exp retour en 97 à Grenoble..
49	SCHNEIDER				
50	SCHNEIDER/ VATECH			Responsable réalisation	Dans la Sté depuis 1989
51	SOGREAH		Ingénierie eau assainissement	Responsable des affaires à l'export	
52	CULTURE ET DEVELOPPEMENT	Association	Coopération culturelle avec l'Afrique	Délégué général	Dans l'association depuis 1986
53	CRATERRE	Association	Architecture	Architecte	
54	Institut LAUE LONGEVIN		Recherche scientifique	Ingénieur	Depuis 1998
55	CRATERRE	Association	Architecture	Architecte	Dans l'Asso depuis 1988. Arch 2 ans au Burkina Faso puis Car

Tableau 4. Mobilités

N°entretien	Destinations			Modalités	Temporalités
	Régionales	Hexagonales	Internationales	Modalités	Fréquence Durée
45			Afrique, Asie, Amérique latine, Europe	Avion	15 à 3 semaines/ 1 mois 3/an
46			Europe, Russie		
47		Paris Angouleme	USA Japon Italie, Suisse	Avion TGV	6/7/an 1/an
48		Paris	Algérie, Colombie		
49		paris	Danemark, Europe, Chine	avion	Jusqu'5 jours

50			Amérique Nord/Sud ; Moyen orient, Afrique, Asie		1/2/mois 3 à 4 jours
51			Maghreb, Europe, Vietnam	avion	1/mois de 1 à 4 semaines
52		Paris	Afrique de l'Ouest	TGV /Avion	De 5 à 20 jours
53			Afrique, Asie centrale		2/3/an jusqu'à 5 jours
54			Russie, Europe		
55			Afrique de l'Ouest, centrale		

